

Remissvar - Förslag till nationell transportplan 2026 - 2037

Tranås kommuns synpunkter

Den nationella planen innehåller inga namngivna objekt som fysiskt berör Tranås kommun. Däremot finns objekt av betydelse för kommunens strategiska långsiktiga planering och de är i första hand:

- Utveckling av Jönköpingsbanan med nya stationslägen
- Utbyggnaden av Ostlänken Järna – Linköping

Härutöver finns flera icke namngivna objekt eller åtgärder som bör vara kvalificerade inom ramen för så kallade trimningsåtgärder.

Jönköpingsbanan

Enligt gemensamt yttrande i Jönköpingsbanegruppen, i vilken Tranås kommun ingår, är en station vid A6/Ryhov med mötesspår en mycket prioriterad åtgärd då den förväntas öka antalet resenärer på Jönköpingsbanan samtidigt som en mötesstation mellan Jönköping och Huskvarna skapar bättre robusthet och återställningsförmåga för person- och godstågen på sträckan Jönköping–Nässjö. Ett nytt stationsläge möjliggör en effektiv och hållbar arbetspendling då området innehåller en stor mängd arbetsplatser samtidigt som befintlig station vid A6-området förväntas avvecklas för regional tågtrafik då nya sträckan Byarum-Tenhult tas i bruk. Tranås kommuns instämmer i detta ställningstagande.

Ostlänken

Syftet med Ostlänken är att minska restiden och att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett mindre störningskänsligt system. Tranås kommun uppfattar detta som ett avgörande steg som öppnar för fortsatt utbyggnad av ny stambana mot Tranås och Jönköping och anser fortsatt att en utbyggnad av nya stambanor i sin helhet är en mycket angelägen satsning för hela Sverige då det innebär en avsevärd kapacitetsförstärkning av betydelse för hela landets järnvägssystem och att de stora samhällsvinsterna uppstår först när hela systemet är utbyggt.

Trimningsåtgärder

Inom ramen för så kallade trimnings- och miljöåtgärder är Tranås kommuns uppfattning att det finns tre objekt som särskilt kvalificerar sig med kopplingar till kommunens geografiska förutsättningar:

1. På väg 32 finns behov av framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder på flera sträckor, såväl i Jönköpings län som i Östergötland. I förslaget till regional plan finns väg 32, sträckan Traneryd – Sunhultsbrunn, med som namngivet objekt för ombyggnad till mötesseparerad väg. Motsvarande ställningstagande för väg 32 norr om Tranås finns inte, men den åtgärdsvalsstudie som gjorts för sträckan Sommen – Mjölby visar att såväl trafiksäkerhet som framkomlighet har klar förbättringspotential som kan åtgärdas med enklare insatser inom ramen för den så kallade trimningspotten.
2. Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg som godståg. I dagsläget ligger många plattformar för regionaltåg vid huvudspåret vilket gör att konkurrensen mellan olika typer av trafik är hög. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen utvecklas. För ombyggnad av Tranås station med uppställningsspår för vändande/stående regionaltåg söderifrån finns en fortsatt aktuell funktionsutredning utförd av Trafikverket (TRV 2016/1407). Detta är huvudsakligen en fråga att hantera inom ramen för den nationella transportplanen, men ett genomförande innebär nyttoeffekter på både nationell och regional nivå då spårkapacitet kan frigöras genom minskad belastning på huvudspåret då regionaltågen inte behöver stå på huvudspåret och inte heller behöver köra upp till Sommen alternativ Boxholm för att vända.
3. Inför kommande planering vill Tranås kommun även lyfta åtgärdsbehovet på väg 133 Säby - Gränna, som knyter samman väg 32 med E4:an. Det är en viktig transportled med betydande volymer och många flaskhalsar, varav passagen genom Gripenberg är den mest påtagliga. Befintlig järnvägsundergång är inte bara för smal för möten, den medger inte heller passage med tung trafik som istället är hänvisad till en av få återstående plankorsningar över järnvägen. Då en tidigare fastställd arbetsplan olyckligtvis och på felaktiga grunder upphävts bedöms objektet ha en hög planeringsmognad då avgörande utredningar redan är utförda. Tranås kommun har ingen uppdaterad bild av kostnaden för en sådan åtgärd och om den inryms inom ramen för miljö- och trimningsåtgärder, men det är likväl en åtgärd som bedöms ha stor betydelse för kapacitet och framkomlighet på den aktuella vägsträckan.

Omprövning av objekt som tidigare ingått i nationell transportplan

Avslutningsvis konstaterar Tranås kommun att Trafikverket med föreliggande förslag avser att införa ett nytt arbetssätt som innebär att namngivna objekt beslutas i flera steg och löpande ska kunna omprövas såvida de inte uppfyller särskilda kriterier som så kallade bundna objekt. Detta innebär, något förenklat, att en investering betraktas som bunden först i och med regeringens byggstartsbeslut, om det följer av lagkrav eller är nödvändigt för vidmakthållande. Övriga investeringar, även om de ingår i beslutad plan, är löpande under utredning, och ska kunna omprövas och utgå om dess kostnader visar sig högre, eller nyttor lägre, än man trott i tidigare skeden.

Tranås kommun vill här erinra om att planering och utveckling av infrastruktur förutsätter ett samspel med såväl regionernas prioriteringar som med den kommunala fysiska planeringen. För kommunen kan det innebära att avsevärda resurser läggs på t ex fysisk planering, markförvärv och andra förberedelser parallellt med Trafikverkets process. Om en planerad investering avbryts kan det därför få mycket omfattande ekonomiska och strukturella konsekvenser för den berörda kommunen liksom att kommunens trovärdighet riskerar att påverkas negativt. Osäkerheter av det här slaget riskerar också att lägga en död hand över stora områden och begränsa den strategiska planeringen. Tranås kommun är därför högst tveksam till det föreslagna arbetssättet. Samhällsplanering, med de incitament till lokala investeringar som beslutade satsningar kan innebära, måste så långt möjligt bygga på kontinuitet och förutsägbarhet över tid.