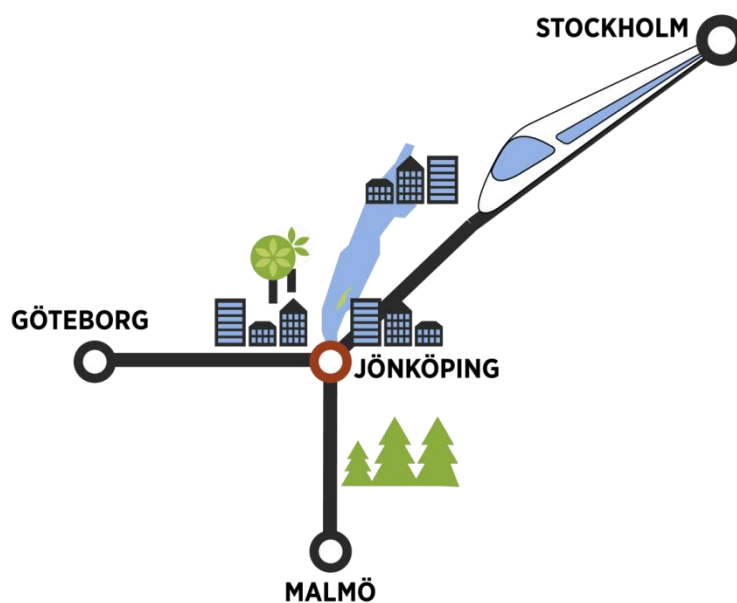


Regionledningskontoret
Ulf Fransson, ulf.a.fransson@rjl.se

PM till Sverigeförhandlingen från Region Jönköpings län

Regionen som knutpunkt för nya stambanor



Sammanfattning

Region Jönköpings län har ägnat, och kommer att ägna, mycket tid och resurser för att delta i förverkligandet av höghastighetsbanorna i Sverige. Vår region kommer geografiskt att utgöra en unik kopplingspunkt i landet mellan våra tre storstadsområden.

Den nationella satsningen på nya stambanor kommer att vara en stark utvecklingsfaktor för hållbar tillväxt. Vi ser det som en möjlighet för hela vårt län att kunna bidra till, såväl som dra nytta av de nya stambanorna i kombination med befintligt järnvägsnät.

Det är i sammanhanget angeläget att betona Södra stambanans och övriga befintliga banornas betydelse för såväl egen trafik som matning till och från de nya stambanorna.

I denna promemoria vill Region Jönköpings län starkt betona vikten av att det i närtid fattas beslut om sträckningar, stationslägen och kopplingspunkter, och därmed trafikeringsförutsättningar. Det är utomordentligt viktigt att den ordinarie infrastrukturplaneringen fullföljs (kommande planperiod 2018–29) så att upprustningar och investeringar i befintlig infrastruktur går hand i hand med de nya banorna. Dessutom är det väsentligt att den planerade utbyggnadstakten kan höjas så att investeringar i rullande materiel och fasta anläggningar kan stimuleras.

Beträffande redovisade nyttoberäkningar poängterar vi att förutsättningarna för de olika kalkylmodellerna måste tydliggöras och att pragmatism ibland måste komplettera teoretiska modeller. Det gäller inte minst restidvinster, befolkningseffekter, arbetsmarknadsutveckling och näringsliv.

Region Jönköpings län noterar att de olika utvecklingsscenarierna (US) ställs mot ett så kallat JA-alternativ, som är en tänkt trafikeringsituation 2030. Den förutsätter därmed kraftfulla investeringar i nuvarande nät och en trafikeringsbild som innebär en mycket kraftig ökning gentemot dagsläget, som vi inte har fått tillfälle att diskutera.

Beträffande de två sträckningsalternativen som redovisas söder om Jönköping visar den analys som vi gjort att alternativet US2B, via bland annat Värnamo, är klart mer fördelaktig ur ett regionalt nyttoperspektiv. För den kommande trafikeringen är Region Jönköpings län beredd att ta sitt ekonomiska ansvar som regional trafik huvudman för upphandlad trafik.

Region Jönköpings län ser det kommande höghastighetsprojektet som ett omfattande samhällsbyggnadsprojekt där staten har det slutliga ansvaret.

Denna promemoria är i första hand en kvalitativ analys, varefter mer kvantitativa bedömningar kan följa i takt med kommande förhandlingar. I promemorian används begreppet region synonymt med Jönköpings län.

Innehåll

- 1 Uppdrag och organisation samt arbetsinriktning**
- 2 Utveckling genom höghastighetsbanor för Jönköpings län**
 - 2.1 Tillväxtperspektiv och regional utvecklingsstrategi
 - 2.2 Regionen med stor navfunktion i det nya järnvägsnätet
 - 2.3 Regionala resurser för järnvägsbygge och -drift
- 3 Nya stambanor**
- 4 Nuvarande järnvägsnät**
- 5 Planering för nya stambanor**
 - 5.1 Sträckning inom regionen
 - 5.2 Restidsmål
 - 5.3 Hastighetsalternativ
 - 5.4 Tidsaspekter för utbyggnad
- 6 Stationslägen**
 - 6.1 Regionala aspekter
 - 6.2 Aktuella stationer på nya banan
- 7 Kopplingspunkter**
- 8 Åtgärdsvalsstudier och andra åtgärder på befintligt järnvägsnät**
- 9 Ordinarie planeringsarbete 2018–2029**
- 10 Framtida trafikeringsmöjligheter**
 - 10.1 Inledning
 - 10.2 Trafikförsörjningsplan
 - 10.3 Nya stambanor
 - 10.4 Befintligt järnvägsnät
 - 10.5 Samband mellan trafikeringsmöjligheter på befintligt och nytt järnvägsnät

11 Trafikverkets nyttoberäkningar

11.1 Inledning

11.2 Sammanställning av nyttoberäkningar

12 Sammanfattande frågor till Sverigeförhandlingen**Bilaga**

Sverigeförhandlingens blankett för Nyttoberäkningar

1 Uppdrag och organisation samt arbetets inriktning

Regeringen har gett Sverigeförhandlingen i uppdrag att svara för förberedande arbete inför byggande av nya stambanor/höghastighetsbanor i Sverige. Sverigeförhandlingen ska i slutet av 2017 överlämna ett komplett förslag angående kommande utbyggnad till regeringen. Utredningsunderlag tas fram av Trafikverket på uppdrag av Sverigeförhandlingen. Underlag i omfattande mängd har presenterats under tiden fram till 30 juni 2015. Dessutom kommer ytterligare material att redovisas med början under hösten 2015.

Sverigeförhandlingen har bjudit in kommuner, regioner och näringsliv att vara med och påverka inför kommande beslut. Enligt framlagd tidplan ska material lämnas in senast 1 oktober 2015 med möjlighet till en första komplettering fram till 6 november 2015.

Region Jönköpings län har beslutat att aktivt delta i processen med planering och byggande av höghastighetsbanor i Sverige med hänsyn till den unika roll som regionen kommer att spela i den kommande järnvägsstrukturen. Därför har en särskild politisk styrgrupp utsetts under ledning av regionrådet Rune Backlund (C). Genom beslut har dessutom extra medel avsatts för en projektorganisation för tiden fram till att ett nationellt beslut är fattat.

Denna promemoria har beretts av styrgruppen och nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM) inför slutligt beslut i regionstyrelsen. Även regionfullmäktige har haft ärendet som informationspunkt. Ärendet har också varit föremål för information i nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet (ANA).

För att skapa en bred förankring i regionen har samtliga primärkommuner deltagit i beredningen liksom kommungrupper och nätverk speciellt berörda av de nya järnvägarna. Såväl näringslivsorganisationer som fackliga parter har deltagit i beredningsarbetet. Samtliga har aktivt bidragit med värdefulla synpunkter.

Våra samrådsparter har varit samtliga kommuner, vissa kommuner i specifika samtal, Götalandsbaneorganisationen, Raka Spåret, Tranåsgruppen, Handelskammaren, Svenskt Näringsliv, Företagarna, fackliga huvudorganisationer samt relevanta utbildningar i regionen.

Region Jönköpings län har anställt Ulf Fransson som projektledare på deltid.

Som konsultstöd har tjänster från SWECO upphandlats.

Arbetets inriktning har varit, och är, att se byggandet av nya stambanor/höghastighetsbanor som ett stort samhällsbyggnadsprojekt med många syften för att stimulera näringslivs- och befolkningsutveckling, bostadsbyggande, kultur- och fritidsaktiviteter med mera, samt att se järnvägsbyggandet som en hävstång till andra utvecklingsområden. Förutom att landets storstadsområden utvecklas, vill Region Jönköpings län, se järnvägssatsningen som en väsentlig utvecklingsfaktor för de mellanliggande områdena. Dock kräver detta att stationer,

kopplingspunkter och framtida trafikering, som inkluderar det befintliga järnvägsnätet, utformas på sådant sätt att vår region kan ta del av de möjligheter som skapas.

Region Jönköpings län har med denna inriktning koncentrerat sitt nuvarande arbete till att skapa ett ”positions-papper” inför de kommande förhandlingarna med Sverigeförhandlingen. Det betyder att promemorian är mera av kvalitativ art och mindre kvantitativ. Det är vår ambition att under förhandlingsprocessen återkomma med beräkningar av olika slag.

2 Utveckling genom höghastighetsbanor för Jönköpings län

2.1 Tillväxtperspektiv och regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är det grundläggande dokumentet i regionen för den regionala utvecklingen. I denna penetreras utvecklingsfrågorna på ett systematiskt sätt och vad som är väsentligt i en utvecklingsdiskussion för Region Jönköpings län. Visionen är att *regionen skapar kraft* och målområdena är Näringsliv och Livsmiljö. För att arbetet med målområden ska vara möjligt och framgångsrikt krävs ett antal framgångsfaktorer. Det är i detta sammanhang som kommunikationer kommer att spela en mycket stor roll. De kommande höghastighetsjärnvägarna kommer att vara av avgörande betydelse i framtiden.

I avsnittet om kommunikationer i den regionala utvecklingsstrategin återfinns följande: *Väl fungerande kommunikationer inom regionen är en förutsättning för att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor och kompetens för företag. Att regionens företag har tillgång till effektiva och miljöanpassade transporter är en grundläggande förutsättning för att näringslivet ska kunna växa och utvecklas. Goda kommunikationer är också en förutsättning för att skapa en regional arena för olika arrangemang och kulturaktiviteter. Goda förbindelser med omvärlden är på samma sätt en förutsättning inte minst för utvecklingen av dynamiska kunskapsintensiva näringar. Utmaningen är att göra regionen snabbare, öppnare och smartare.*

Sverigeförhandlingens ambitioner om snabbare och miljövänliga kommunikationer till gagn för arbetsmarknad och näringsliv står i nära samklang med den regionala utvecklingsstrategin för Jönköpings län.

Region Jönköpings län konstaterar att de kommande höghastighetsjärnvägarna kommer att spela en stor roll för Sverige och för vår regions utveckling och tillväxt. Miljövänliga kommunikationer är ett nödvändigt och effektivt verktyg i ett utvecklingsarbete, och som en mycket väsentlig pusselbit i raden av framgångsfaktorer för den regionala utvecklingen.

2.2 Regionen med stor navfunktion i det nya järnvägsnätet

Med de nya stambanorna kommer regionen att finnas i en unik navfunktion som tillsammans med befintligt järnvägsnät, som täcker samtliga 13 kommuner, skapar förutsättningar för såväl Sverige som för vår region att långsiktigt och hållbart utvecklas.

Höghastighetsbanorna mellan landets tre storstadsområden, kommer att ha en mötespunkt i Jönköping, och dessutom med ytterligare stationer i länet. Detta tillsammans med kopplingspunkter med vårt nuvarande järnvägsnät kommer att skapa de bästa av förutsättningar.

Arbetsresor (pendling) och tjänsteresor kommer att kunna utvecklas till nytta för tillverknings- och tjänstesektorerna i vår region samt övriga resor till glädje och nytta för kultur- och fritidsaktiviteter.

Jönköpings kommun kommer av naturliga skäl, att spela en särskild roll i Sverige och i regionen som planerad mötespunkt mellan de nya stambanorna. Det kommer dock att ställas stora krav på Jönköping för planering och anläggning för att fullgöra denna funktion och därmed krävs stora insatser. Som regionens största kommun med stor in- och utpendling och det kommande järnvägssystemets knutpunkt, är det viktigt att anslutande infrastruktur anpassas på ett optimalt sätt.

2.3 Regionala resurser för järnvägsbygge och -drift

Inom Jönköpings län finns ett stort järnvägsnät sedan lång tid och ett stort järnvägs-kunnande. Företag inom utredning, projektering och anläggning finns framförallt i Jönköping och Nässjö. I Nässjö finns dessutom service och underhåll för rullande materiel. Inom utbildnings- och forskningsområdet finns Högskolan i Jönköping/Jönköping University med de fyra fackhögskolorna, varibland särskilt kan nämnas Tekniska Högskolan i Jönköping och Internationella Handelshögskolan samt flera YH-utbildningar inom järnvägssektorn i Nässjö. Det är vår ambition att regionens resurser och kompetens ska vara delaktiga i det kommande arbetet med de nya stambanorna.

På de aktuella sträckorna finns dessutom lämpliga arealer för service- och underhåll och annan depåverksamhet.

3 Nya stambanor

Region Jönköpings län ser med stor tillförsikt fram mot de nya stambanorna. Vi är angelägna att påpeka att det är väsentligt att trafikeringen har sin grund, förutom i storstadsmarknaderna, i så kallade mellanmarknader. Där utgör Jönköpings län en stor potential. Det är viktigt att infrastruktur, stationer och kopplingspunkter till befintligt nät samt trafikering har utgångspunkt i betydande mellanmarknader.

Den pågående omflyttningsprocessen i vårt land mot allt större koncentration till storstäderna är ett faktum. Den kommande satsningen på höghastighetståg ska självklart möta denna situation, men den ska också medverka till att andra delar av landet, som Jönköpings län, utvecklas. Länet uppvisar för närvarande mycket expansiva befolkningssiffror för i princip samtliga kommuner, vilket ger en god grund för en framtida resandepotential på de nya tågen.

Den pågående planeringen för de nya stambanorna har ägt rum under flera decennier. Det är angeläget att de fortsatta planerings- och anläggningsprocesserna sker i en så snabb takt som möjligt för att i en snar framtid kunna uppnå de positiva effekterna av satsningarna. En alltför långdragen utbyggnadstakt skulle snarast försvåra projektet. Dessutom skulle ambitionerna med detta samhällsbyggnadsprojekt och inte minst de angelägna bostadsbyggnadseffekterna fördröjas.

Region Jönköpings län hälsar, som framgår ovan, projektet med stor tillfredsställelse och höga förväntningar. Vi ser det som ett nationellt projekt men också med internationella anknytningar, i den del som avser Jönköping–Skåne, med kopplingar såväl till Danmark som till Tyskland.

4 Nuvarande järnvägsnät

Jönköpings län är ett mycket järnvägstämt län med aktiv persontrafik såväl som godstrafik på en kommundäckande järnvägsstruktur. Följande banor finns i den nuvarande strukturen

- Södra stambanan (Tranås, Aneby, Nässjö, Sävsjö kommuner)
- Jönköpingsbanan (Mullsjö, Habo, Jönköping, Nässjö kommuner)
- Kust till kustbanan (Gislaved, Gnosjö, Värnamo kommuner)
- Jönköping–Värnamo (Jönköping, Vaggeryd och Värnamo kommuner)
- Halmstad–Nässjö HNJ (Nässjö, Vaggeryd, Värnamo, Gislaved kommuner)
- Nässjö–Oskarshamn NOJ (Nässjö, Eksjö kommuner)
- Nässjö–Vetlanda (Nässjö, Vetlanda kommuner)

Alltsedan järnvägens byggande sedan mitten av 1800-talet har tätorter och näringsliv utvecklats längs banorna. I flera fall har järnvägen varit den avgörande faktorn för tätorternas utveckling. En mycket omfattande trafikering förekommer i dagsläget med såväl gods som persontrafik. Den omfattar både kommersiell och upphandlad trafik. Antalet stationer i regionen uppgår för närvarande till ett fyrtiotal.

För godstrafiken har en omfattande terminalhantering utvecklats på flera platser under senare år: Torsvik, Ljungarum, Högländsterminalen/Nässjö, Stockaryd samt Båråmo/Skillingaryd

5 Planering för nya stambanor

5.1 Sträckning inom regionen

Inom Trafikverket pågår för närvarande ett stort utrednings- och planeringsarbete för de kommande höghastighetsjärnvägarna. Vad gäller den fysiska sträckningen inom Jönköpings län är inga definitiva beslut fattade.

Götalandsbanans del inom Jönköpings län berör kommunerna Tranås, Aneby och Jönköping. För denna del finns inga beslut i nuläget om sträckning och stationslägen. Det är högst angeläget att ställningstagande om fysisk sträckning klarläggs och att stationslägen snarast lokaliseras.

När det gäller den södra sträckningen i vår region, Jönköping–Skåne, är det synnerligen angeläget att definitiv sträckning beslutas i närtid.

Vi har analyserat de tre olika utredningsscenarierna med två aktuella sträckningsalternativ genom länet (via Värnamo US1 och US2B alternativt via Växjö US5) och funnit att i princip samtliga beräkningsmodeller i Trafikverkets underlag talar för US2B via Värnamo–Ljungby. Speciellt gäller det beräkningar över restidsnytta och konsumentöverskott. Vi förväntar oss dessutom att kommande kostnadsberäkningar klart talar för samma alternativ, då topografiska skäl och markförhållanden i övrigt är klart mer fördelaktiga vad gäller Värnamo-sträckningen.

Vi har dessutom uppdragit åt SWECO att analysera de två sträckningsalternativen i Jönköpings län. Samma slutsats nås; att Värnamo-dragningen är att förordas ur ett regionalt perspektiv.

Dessutom kommer en sträckning via Värnamo att möjliggöra stationslägen i Skillinaryd och Värnamo, som också kan bli kopplingspunkt för Kust till kustbanan samt Halmstad–Nässjö. Dessutom kommer en Värnamodragning på ett påtagligt sätt att stödja den expansiva industrin i området, vilket även är av nationell betydelse.

5.2 Restidsmål

Enligt planeringsmålen för de nya stambanorna ska sträckning och geometri utföras på sådant sätt att följande restidsmål kan uppnås

- Stockholm–Göteborg 2 timmar
- Stockholm–Malmö 2,5 timmar

Detta är angeläget om miljövänligt tågresande ska konkurrera med flygindustrin.

Dessutom är det väsentligt att potentialen i mellanmarknad tas hänsyn till. Hastighet och tåglägen för pendlingsresor på de nya storregionala tågen (250 km/tim) är också ytterst angeläget att tillgodose, om de nya banorna ska kunna ge större arbetsmarknadsområden med mera. Den i flera studier verifierade 60-

minutersgränsen som upplevd maximal restid för mer omfattande pendling är mycket viktig att hålla. Vi vill starkt poängtera behovet av restidsmål även för pendlingsresor med storregionala tåg, inklusive eventuellt förekommande anslutningsresor på tåg eller buss.

I detta sammanhang vill Region Jönköpings län starkt understryka vikten av omvärldsanalys, som bör komplettera bilden av restidsmål och framtida trafikering. Hur kommer morgondagens arbetsorganisation att se ut, vilken pendlingsbenägenhet kommer att gälla och hur kommer förutsättningarna för andra kommunikationsmöjligheter att vara? En aktuell fråga är på vilket sätt planeringen är framtidssäkrad, inte minst ur ett hastighetsperspektiv.

5.3 Hastighetsalternativ

De i förutsättningarna angivna hastighetsnivåerna för de två tågtyperna på de nya stambanorna, 320 km/tim respektive 250 km/tim, finner Region Jönköpings län inledningsvis vara relevanta. Dock kommer det att krävas en infrastruktur som successivt medger högre hastigheter samt med passagemöjligheter (förbigångsspår/omledning) för att undvika köbildningar, såväl vid normaldrift som vid trafik hinder av olika slag.

Vi vill dock i detta sammanhang ta tillfället i akt att problematisera frågan om hastigheter. Noteras kan att vid infarterna till storstadsområdena (Järna, Almedal och Lund) kommer tågen att gå på befintliga spår, med åtföljande hastighetsreduktioner och eventuellt ytterligare stationsupphåll. Det är väsentligt att tågen har centralstationerna som målpunkter med bibehållen hastighet. Vi vill redan i detta skede avisera att de kopplingspunkter som är aktuella i länet (Tranås, Jönköping, Värnamo) kan bli föremål för viss överlappande trafik i båda riktningarna. Vidare diskussion om detta bör förekomma i kommande förhandlingstillfällen.

5.4 Tidsaspekter för utbyggnad

I denna promemoria har vi tidigare nämnt tidshorisonten för kommande utbyggnad. Utifrån den planering som för närvarande är känd förefaller utbyggnadsplanen utgå från följande färdigställandetider:

- 2028–30 Ostlänken, plus del av Göteborg–Borås och Malmö–Lund
- 2030–35 Götalandsbanan Linköping–Borås, Borås–Göteborg (slutförande)
- 2035–40 Jönköping–Skåne

Vi inser det komplexa i en extremt stor infrastuktursatsning men vill ändå betona behovet av en så snabb utbyggnad som möjligt av trafikeringsekonomiska skäl. Att med nya tåg operera på endast delar av sträckor ger inte incitament till investeringar, vilket även gäller andra typer av samhällsinvesteringar liksom kommersiella satsningar.

Vi vill dessutom uttala önskemålet att Götalandsbanan byggs inledningsvis och i en så sammanhållen etapp som möjligt.

Ett trafikeringsförhållande vi vill uppmärksamma är det förhållande att då Ostlänken är färdigställd till Linköping ska fortsatt tågtrafik mellan Stockholm och Skåne/Danmark upprätthållas på nuvarande Södra stambanan, fram till det att södra höghastighetsbenet (Jönköping–Skåne) är klart. Vi anser att detta föranleder minst två slutsatser. För det första måste Södra stambanan rustas för att klara denna trafik men slutsatsen är likaså att tidsperioden till färdigställande av södra benet måste intensifieras och förkortas.

6 Stationslägen

6.1 Regionala aspekter

För Götalandsbanans sträckning i Jönköpings län kommer stationslägen att finnas i Tranås och Jönköping.

För den södra sträckningen finns i US1 och US2B ytterligare två möjliga stationslägen: i Skillingaryd och i Värnamo. Alternativet US 5 innebär inga ytterligare stationer inom länet.

Lokalisering av stationer är primärt en fråga för berörda kommuner och Sverigeförhandlingen. Vi anser dock att de fyra stationsorterna som Trafikverket föreslagit ökar tillgängligheten till de nya stambanorna på ett bra sätt och därmed ökar restidsnyttan. Generellt anser vi vidare att koncentration till ett stationsläge per ort är att föredra, med undantag av Jönköping, där topografiska och stadsbyggnadsmässiga skäl näst intill omöjliggör detta. För Skillingaryd och Värnamo pågår en kommunal diskussion om stationsplacering. Sett utifrån ett regionalt tillgänglighetsperspektiv ser vi det som en fördel om de nya stationerna samordnas med befintliga stationslägen. På det viset skulle kopplingspunkter till det befintliga regionala nätet klart underlättas såväl i Skillingaryd som i Värnamo. Den spårsmässiga lösningen är primärt inte Region Jönköpings läns ärende utan primärkommunens och statens. Men för att reducera kostnader såväl som för att underlätta trafikering bör alternativet med depåspår från huvudspåret övervägas. Då kan huvudspår förläggas på lämpligt sätt utanför berörd tätort.

För Tranås del gäller att kommunfullmäktige den 7 september 2015 beslutat att förorda en centralt placerad stationslösning med huvudspår i tätorten.

6.2 Aktuella stationer på nya banan

För *Tranås* anser Region Jönköpings län att en stationssamordning med nuvarande station och därmed med Södra stambanan är en fördelaktig lösning, inte minst ur ett regionalt tillgänglighetsperspektiv.

För *Jönköping* anser Region Jönköpings län att ett kommande stationsläge vid Södra Munksjön med triangelspår till Jönköping Central samt Jönköpingsbanan mot Nässjö är mest fördelaktigt. Inte minst ur ett regionalt

tillgänglighetsperspektiv är detta spår en förutsättning för en effektiv trafikering från och till Jönköpingsbanan.

För *Vaggeryd/Skillingaryd* är frågan om stationsläge angeläget inte minst som snabb och effektiv pendlingsmöjlighet till bland annat Jönköping, Högländet och Värnamo. Kopplingen till befintliga järnvägar är betydelsefull. Vår uppfattning är att en samordning med nuvarande station är att föredra, med en depålösning till nytt huvudspår.

För *Värnamo* kan frågan vara mer komplex då planeringen sedan länge utgått från ett nytt externt stationsläge vid Bredasten. Kommunen står inför ett val tillsammans med Sverigeförhandlingen. Vi poängterar behovet av koppling med de fyra nuvarande järnvägsstråken i riktning mot Borås/Göteborg, Växjö/Kalmar/Karlskrona, Halmstad samt Vaggeryd/Jönköping/Nässjö.

7 Kopplingspunkter

Med hänsyn till det omfattande nuvarande järnvägsnätet och bedriven trafikering samt de fyra föreslagna stationer är det av största betydelse att effektiva kopplingspunkter anläggs. Därmed kan restidsnytta och andra nyttor optimeras då tillgängligheten till och från de nya spåren underlättas.

De kopplingspunkter som Region Jönköpings län ser som nödvändiga är stationsläget vid Södra Munksjön, Tranås och Värnamo. Skillingaryd bör bli föremål för samtal mellan Region Jönköpings län, Vaggeryds kommun och Sverigeförhandlingen.

Tidigare har för kopplingen med stationsläget vid Södra Munksjön påtalats behovet av ett triangelspår med Jönköpingsbanan, till och från Jönköping Central och Nässjö.

Gällande Tranås anser vi det som fördelaktigt att ett centralt stationsläge för den nya stambanan i Tranås kopplas samman med befintliga Södra stambanan, för att möjliggöra tillgänglighet för resenärer från Högländskommunerna.

För Värnamos del är det väsentligt att en effektiv kopplingspunkt gentemot Kust till kustbanan och HNJ-banan möjliggörs.

Vad gäller Kust till kustbanan vill vi starkt betona vikten av goda anslutningsmöjligheter till Borås–Landvetter–Göteborg. Behoven avser såväl arbetsresor som affärsresor och övriga resor.

Vi har tidigare i denna promemoria tagit upp frågan om överlappande trafik i form av nya tåg på befintliga spår och omvänt att tåg från befintligt nät kan använda de nya spåren. Vi är av samma principiella uppfattning som Trafikverket och Sverigeförhandlingen, att trafiken ska separeras. Dock kan det finnas situationer och delsträckor som kan motivera annan pragmatisk lösning.

Vi ber att få återkomma i denna fråga då lokalisering av stationslägen har funnit sin lösning.

8 Planerade åtgärder och andra åtgärder på befintligt järnvägsnät

Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan har en viktig funktion i det nationella järnvägsnätet som koppling mellan västra och södra stambanorna. Samtidigt är den en viktig förbindelselänk mellan Skaraborg, Vätterbygden och Höglandet. Pendlingen till och från regioncentrum Jönköping är mycket omfattande. Banans kapacitet är i dagsläget utnyttjad till fullo vilket innebär att tågtrafiken inte kan utvecklas. Åtgärder för att öka kapacitet och höja hastigheter finns planerade för de närmaste åren. Detta kommer dock inte att räcka, utan en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har genomförts för att identifiera ytterligare angelägna åtgärder. Dessa kommer att prövas i kommande åtgärdsplanering.

Kommande trafikering på Jönköpingsbanan i form av matartrafik till stationsläget vid Södra Munksjön kommer att medföra ytterligare behov av kapacitetshöjande åtgärder på banan.

Y-et, (Värnamo–Vaggeryd–Jönköping/Nässjö)

I dagsläget har banorna mycket låg teknisk standard. Trafiken ökar successivt och åtgärder i form av fjärrstyrning, höjd hastighet och nya mötesstationer är planerade de närmaste åren. För att möta framtida behov behövs dock ytterligare åtgärder, som har identifierats i en ÅVS. Elektrifiering och framtidssäkrad dragning till stationerna ingår i föreslagna åtgärder.

Kust till kustbanan

Banan har en viktig funktion för godstrafiken genom att binda samman godsterminaler i länet med hamnen i Göteborg. Regionaltågstrafiken binder samman flera orter i länet med noder i grannregionerna Borås/Göteborg och Alvesta/Växjö. Vid byggandet av höghastighetsbanor mellan Jönköping och Malmö kommer kust- till kustbanan att få en mycket viktig roll som matarbanan. En ÅVS har genomförts för att identifiera nödvändiga åtgärder mellan Värnamo och Växjö.

Nuvarande Södra stambana

Förutom den långväga transittrafiken på Södra stambanan har dess roll för den regionala utvecklingen stärkts på senare år. Godsterminalerna i Stockaryd och Nässjö, vilka båda ligger i direkt anslutning till stambanan, har stor betydelse för näringslivet. Många dagliga resor sker via den omfattande regionaltågstrafiken på stambanan, både mellan orterna längs banan och orter i dess influensområde, via

knutpunkten Nässjö. Det finns kopplingar till de nationella systemen och regional-tågen mot Jönköping.

Det kan noteras att inom ramen för arbetet i Tranås med höghastighetsbanan, har problematiken med Gripenbergskurvorna på nuvarande stambana belysts. Det finns mycket stora fördelar, såväl ur nationellt som regionalt men även lokalt perspektiv, att samlokalisera Södra stambanan med höghastighetsbanan genom Tranås. Beroende av framtida lösningar kan både restids- och miljövinster uppnås.

Under utbyggnadstiden för de nya stambanorna kommer behov av viss uppgradering av nuvarande Södra stambanan finnas, med hänsyn till trafiken Stockholm–Skåne. Det kan gälla hastighetshöjning och kapacitetshöjande åtgärder.

Nässjö–Vetlanda

Standarden i järnvägsstråken är låg framförallt vad det gäller möteskapacitet och hastighetsstandard. Med utgångspunkt i framtida upplägg av den regionala kollektivtrafiken och matning till/från de nya höghastighetsbanorna kan utredningar om standardhöjande åtgärder bli aktuella.

Nässjö–Eksjö–Oskarshamn

Den regionala kollektivtrafiken i stråket har relativt nyligen lagts om.

Med utgångspunkt i framtida upplägg av den regionala kollektivtrafiken och matning till och från de nya höghastighetsbanorna kan utredningar om standardhöjande åtgärder bli aktuella.

Halmstad–Nässjö

Delar av stråket har studerats i ÅVS för ”Y:et”.

Valet av sträckning av södra benet på den nya banan kommer att ha avgörande betydelse för kommande insatser på befintlig bana.

För sträckan Värnamo–Halmstad kan det behövas kompletterande studier. Frågan om långsiktiga upplägg av kollektivtrafiken i stråken måste vara utgångspunkten i de kommande utredningarna.

9 Ordinarie planeringsarbete 2018–2029

Parallellt med den stora satsningen på nya stambanor för höghastighetstrafik har Trafikverket ansvar för den ordinarie planeringen för infrastrukturen i landet som sker i rullande fyraårscykler, med inriktningsbeslut och åtgärdsplaner. Arbetet omfattar såväl nationella som regionala planer, berör både vägnät och järnvägsnät och behandlar persontransporter och godshantering.

Under 2015 har arbetet påbörjats som avser kommande planperiod 2018–2029. Det är av utomordentligt stort värde att den ordinarie infrastrukturplaneringen aktivt ”krokar arm” med planeringen för de nya stambanorna. Med nuvarande planeringshorisonter anser Region Jönköpings län att kraftfulla och synkroniserade åtgärder måste vidtas på det befintliga järnvägsnätet som stämmer överens med den kommande planeringen för höghastighetsbanorna. Som framgår av avsnitt 8 finns stora behov att åtgärda inom regionen för att optimera effekterna av de nya banorna. Region Jönköpings län anser att om inte detta sker riskeras de stora ”nyttorna” med den kommande höghastighetsjärnvägen, då regionens stora potential som mellanmarknad kraftigt reduceras. Beräkningsmetodiken med JA-alternativ 2030 förutsätter en stor trafikeringsökning gentemot nuläget, vilket i sin tur förutsätter omfattande åtgärder på befintligt järnvägsnät.

Det är väsentligt att såväl den nationella planen som den regionala planen har ett klart samband med höghastighetsplaneringen. För vissa delar gäller synkroniseringen även insatser på vägnätet.

Region Jönköpings län är beredd att göra sina prioriteringar i den kommande regionala planeringen till gagn för ett helhetstänkande.

2018 kommer att bli ett mycket viktigt beslutsår för Sveriges järnvägar. Såväl beslut om höghastighetsjärnvägar som beslut om den ordinarie planeringsomgången förväntas. Det är mycket väsentligt att dessa båda beslutsområden är väl synkroniserade och att de ekonomiska ramarna för de kommande besluten utökas på sådant sätt att de reala resurserna omfattar såväl nya stambanor som det befintliga nätets nödvändiga upprustning och underhåll.

10 Framtida trafikeringsmöjligheter

10.1 Inledning

De nya stambanornas utvecklingskraft kommer att utgå från den trafikering som kommer att finnas på de nya spåren. Den nya infrastrukturen kommer att möjliggöra en helt ny utvecklingsbild för Sverige och för de regioner och kommuner som finns inom influensområdet. Det kommer att skapas möjligheter för utveckling av arbetsmarknad och näringsliv, befolkning och byggande, kultur och fritid och en samhällsutveckling i stort.

Region Jönköpings län biträder Trafikverkets olika rapporter om trafikeringseffekter, men måste poängtera att frågan om trafikeringsutbud måste behandlas mycket seriöst och tillsammans med de parter som har ansvaret för densamma. Region Jönköpings län är ansvarig för den upphandlade trafiken inom regionen, i vissa fall tillsammans med våra grannregioner, och svarar därmed för finansieringen av trafiken. Vi påpekar att det är nödvändigt med dialog med trafikhuvudmännen för den fortsatta processen med beräkningar av trafikering och resenyttan. Presenterade beräkningsmodeller, inklusive JA-alternativet för 2030,

grundas på ett trafikutbud som innebär en ökning på ca 48 procent på nuvarande järnvägsnät.

Vi ställer oss mycket frågande till tänkt trafikering på nuvarande Södra stambanan, som i förutsättningarna reducerats till gods bana och bana för regional tåg. Ett fortsatt interregionalt resande anser vi vara sannolikt och behövligt. Resande till och från högländskommunerna bör ha en möjlighet till ett interregionalt resande på nuvarande Södra stambana, såväl norrut mot Stockholm som söderut mot Malmö.

En grundlig analys av reseunderlag bör likaså föregå beräkningarna.

Fördelning av tåglägen är en tekniskt komplicerad fråga, men som måste beaktas noga för de nya stambanorna. De storregionala tågen måste ges utrymme även i frekventa tidslägen för att möjliggöra pendling och andra kortare resor.

10.2 Trafikförsörjningsprogram

Region Jönköpings län är ansvarig för kollektivtrafikplaneringen inom länet och tillsammans med andra trafikansvariga i grannlänerna för den regionövergripande trafiken. Detta arbete återfinns i Trafikförsörjningsprogrammet som i princip är en rullande planeringsprocess.

Region Jönköpings län kommer att intensifiera arbetet med kommande program och planer för att möta situationen med nya stambanor. Vidare pågår ett intensivt arbete med en tåg- och busstrategi i regionen.

Vi bär därmed även det ekonomiska ansvaret för trafiken. Vi har i dagsläget en nettokostnad för befintlig trafik på ca 650 miljoner kronor per år.

För fortsättningen och med perspektivet mot höghastighetstågens införande i vår region kommer ytterligare stora ekonomiska krav att ställas på oss. Utifrån dagens situation tillkommer sannolikt finansiellt ansvar för två ytterligare områden.

För det första är det högst troligt att en del av de tillkommande storregionala tågen (250 km/tim) blir föremål för upphandling. I vilken omfattning detta kommer att ske är för närvarande omöjligt att beskriva, men en stor del av finansieringsansvaret härleds säkerligen till de regionala trafikhuvudmännen (RKTm).

Det andra tillkommande trafikeringsområdet blir sannolikt i samband med ökande kostnader för trafik till och från stationer mellan det nuvarande järnvägsnätet och de nya stambanorna. Regionen anser att goda anslutningar till och från de båda näten är väsentliga för att positiva regioneffekter ska uppstå. Förbättrade pendlingsmöjligheter kan bidra till en regionförstoring såväl inom länet som till angränsande regioner.

Sammanfattningsvis konstaterar vi att ett stort ekonomiskt driftansvar kommer att ligga på trafikhuvudmannen för nuvarande trafik, tillkommande trafik på nya

banor samt höjd ambition för anslutande trafik. Region Jönköpings län har som ambition att fullfölja sitt ansvar.

10.3 Nya stambanor

Trafikeringsmöjligheterna på de nya banorna kommer att bli stora för såväl de snabbaste tågen liksom för de storregionala tågen. Vi ser med tillförsikt fram emot de positiva effekterna av de resandemöjligheter som skapas, men vill poängtera att ett gediget analysarbete måste ske inför fortsatt trafikplanering. Det gäller såväl resandeunderlag, antal stopp för tågen, pendlingsstruktur, prisbild, tidtabeller, anslutningsmöjligheter med mera.

10.4 Befintligt järnvägsnät

Vid sidan om planering för trafikering på nya nätet måste den kommande trafiken på det befintliga järnvägsnätet fortsätta och i berörda delar synkroniseras med det nya nätets trafik.

Som tidigare påpekats måste då även de infrastrukturella förutsättningarna bli åtgärdade på flera håll i länets nuvarande järnvägsnät. En redovisning av dessa behov återfinns i avsnitt 8. Därmed avses såväl upprustning och investering som underhåll för att möjliggöra en bra trafikering.

Positiva effekter av de nya stambanorna ger också möjligheter till utveckling och tillväxt i anslutning till nuvarande järnvägsnät.

10.5 Samband mellan trafikering på befintligt och nytt järnvägsnät

Vi har i denna promemoria i flera avsnitt framhållit nödvändigheten av effektiva kopplingspunkter mellan nytt och befintligt järnvägsnät. Först då möjliggörs en god trafikering till nytta för hela regionen.

Med hänsyn till det omfattande befintliga järnvägsnätet finns förutsättningar att skapa reella trafikeringsmöjligheter för hela länet mellan ny och befintlig struktur.

Det är angeläget att notera följande ur trafikeringssynpunkt

- Värnamo C med koppling till kust till kustbanan samt Halmstad – Nässjö, HNJ
- Tranås med kopplingspunkter till Södra stambanan
- Skillingaryd med kopplingsmöjlighet till Jönköping/Nässjö – Värnamo
- Triangelspårlösning mellan Jönköpingsbanan (Jönköping C och Nässjö C) och stationsläget vid Södra Munksjön, inkluderande ny bana Byarum – Tenhult
- Trafik till och från Eksjö, Vetlanda, Aneby, Sävsjö via Nässjö till stationsläget vid Södra Munksjön samt till kopplingspunkter åt norr och söder på Södra stambanan

- Regional snabbtågstrafik (250) till Jönköping C plus Nässjö C (triangelspåret) bör studeras för att möjliggöra en pragmatisk anslutningstrafik för vissa avgångar

Det befintliga järnvägsnätet omfattar även trafikering till och från övriga regioner. Regionen har i denna promemoria avstått från diskussion om trafikeringsfrågor över regiongräns, men vill i kommande förhandlingar aktualisera dessa.

11 Trafikverkets nyttoberäkningar (bostad, näringsliv, arbetsmarknad, miljö, social, restid)

11.1 Inledning

Trafikverket har i rapporter redovisat ett stort material gällande effekter och nyttor av de nya stambanorna. Det finns goda ansatser till arbetet och redovisade resultat kan ge vägledning till viss del inför kommande förhandlingar. Dock har Region Jönköpings län vissa synpunkter på det publicerade materialet.

De publicerade nyttoberäkningarna för regionens 13 kommuner visar på vissa troliga effekter men för vissa redovisade effekter kan resultaten ifrågasättas. De är till del dessutom motsägelsefulla. Gällande arbetsmarknadseffekter och sysselsättning, liksom för befolkning, lönesummor och restidsnytta är det en grannliga utmaning att fördela detta på olika kommuner i en region. Snarare kunde en gruppering i kommungrupper eller som intervall av effekter vara att föredra.

Inledningsvis har vi synpunkter på jämförelsesiffror/JA-alternativet 2030. Metodiken för utgångsläget är oklar och trafikutbudet på befintlig struktur kan ifrågasättas. Vi konstaterar att efterföljande jämförelser mellan JA-alternativet och ett antal US-alternativ därmed blir otydliga i vissa delar samt resultaten mellan US-alternativen osäkra. Dessutom saknas en analys av förändringen mellan nuläget och tänkt situation år 2030.

Teoretiserandet i beräkningsmodellerna Dynlok, Samlok, Sampers och Samkalk är var för sig säkerligen relevanta, men vid jämförelser av effekter på kommunnivå och även regionnivå uppstår viss oklarhet.

Inför kommande förhandlingar mellan Sverigeförhandlingen och kommuner/regioner anser Region Jönköpings län att en principiell diskussion som slutar i ett mera pragmatiskt förhållningssätt måste föras om beräkningsmodeller och nyttor i den mån förhandlingsarbetet ska grundas på redovisade beräkningsmodeller. Vidare anser vi att nyttoberäkningar för godstrafik är viktiga att redovisa i form av överförande av gods från lastbil till järnväg och därmed även mindre behov av ytterligare väginfrastruktur. Detta påverkar därmed även miljönyttan.

För Region Jönköpings län är det av utomordentlig betydelse att beräkningsmodellernas resultat upplevs korrekta, speciellt vid valet av sträckningsalternativen (US1) / US2B (Värnamo) eller US5 (Växjö).

Ingångsdata och underlag i övrigt för modellberäkningarna måste göras tydliga och transparenta för den vidare diskussionen.

Region Jönköpings län har i sitt analysarbete av redovisade beräkningar haft samtal med regionens samtliga kommuner, vissa andra kommuner utmed de nya stambanorna samt dessutom anlitat SWECO för en analys av Trafikverkets rapporter.

11.2 Sammanställning av nyttoberäkningar

Trots de ovan redovisade synpunkterna anser Region Jönköpings län att ambitionen med att kalkylera effekter och nyttor är bra. I det analysarbete som vi gjort har slutsatsen dragits att en redovisning av efterfrågade nyttor kan återges i någon typ av intervall (+/-) för vissa nyttor på regionnivå.

I Sverigeförhandlingens material (Metoder och redovisning av nyttoberäkningar i Sverigeförhandlingen) återfinns blankett för nyttoanalys samt anvisningar för beräkningsarbetet. För vissa nyttor är kvantifiering förenad med stor problematik. Det gäller social nytta och miljönytta såväl ur ett regionalt som kommunalt perspektiv. Vi anser att någon form av nationell ”mall” borde utformas för miljö- och socialnyttorna. Dessutom kan nämnda nyttor ifrågasättas vid val av sträckningsalternativ med mera.

Beträffande bostadsnytta framstår det mera som en fråga för vissa primärkommuner. Region Jönköpings län avstår i nuläget från att kvantifiera dessa tre nyttoområden i avvaktan på kommande förhandlingsarbete och kommunredovisningar.

För beräkningar över restidsvinster, arbetsmarknadsnyttor och näringslivsnyttor samt befolkning redovisar regionen nedan och i bilaga 1 sammanräknade regioneffekter utifrån Trafikverkets redovisade material. Region Jönköpings län vill dock framföra stora betänkligheter för alltför långtgående slutsatser.

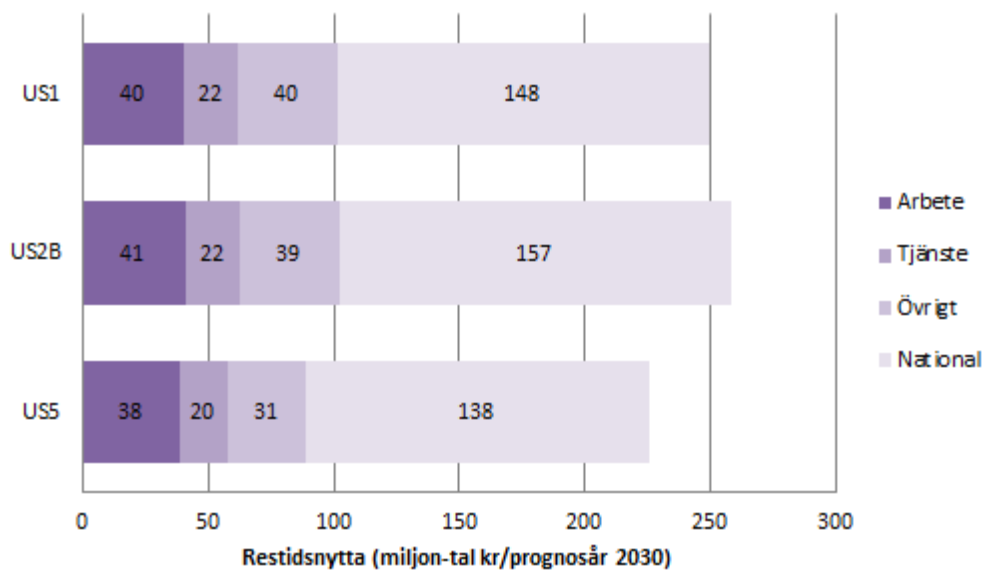
Tabellerna och tillhörande rubriker och texter nedan är hämtade från SWECO:s rapport till Region Jönköpings län.

Samhällsekonomisk nytta

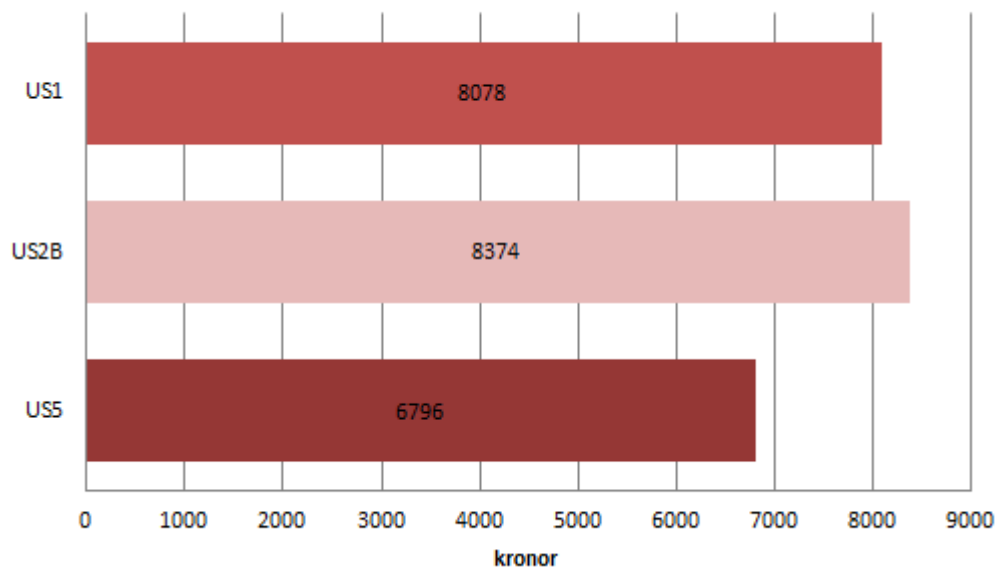
Den samhällsekonomiska totalnyttan har med utfallsdata från SAMPERS beräknats i Samkalkmodellen. För de tre linjesträckningsalternativen uppvisar trafikmodellen och sträckningen via Jönköping–Värnamo–Hässleholm den klart högsta nyttonivån (miljarder kronor).

| US1 | US2B | US5 |
|---------|---------|---------|
| 126 160 | 134 850 | 123 100 |

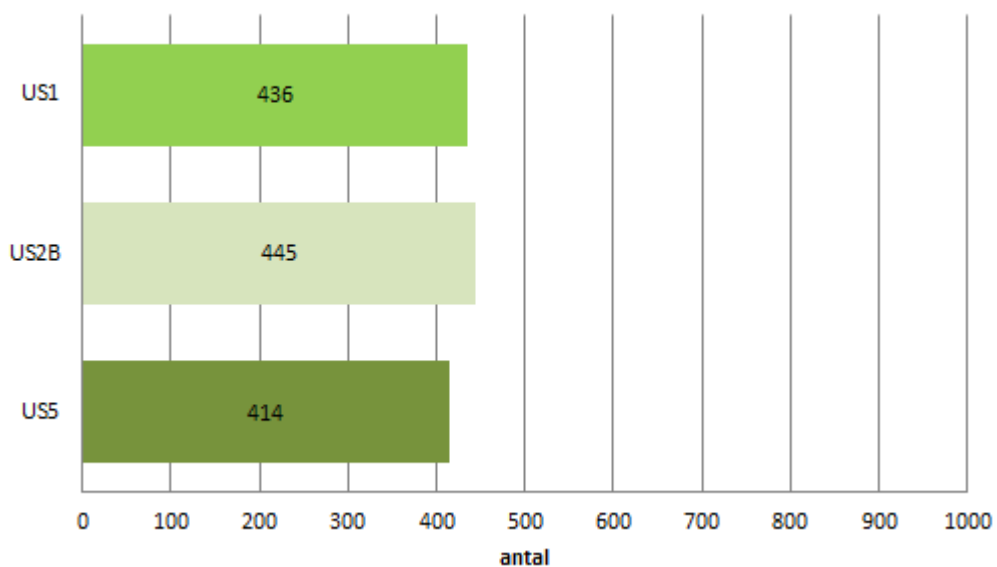
Konsumentnyttor för Jönköpings län (Sampers)



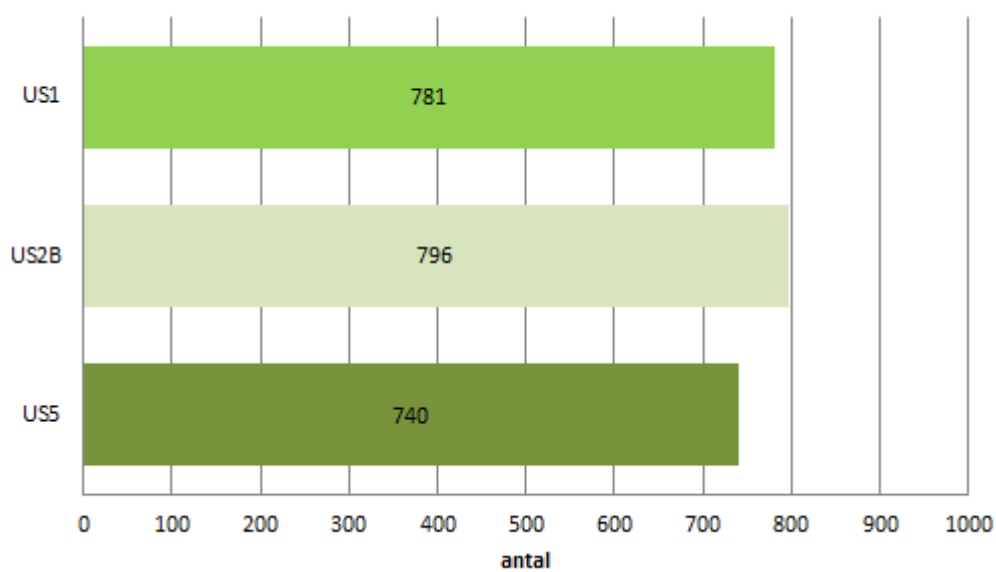
Total restidsvinst per invånare för Jönköpings län (Sampers)



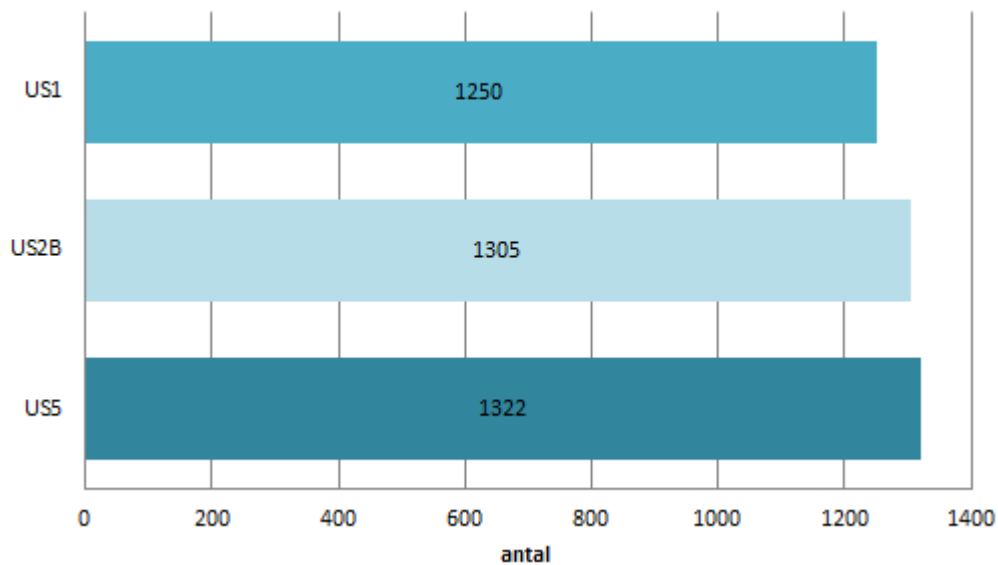
Årlig ökning av arbetskraft för Jönköpings län (Dynlok)



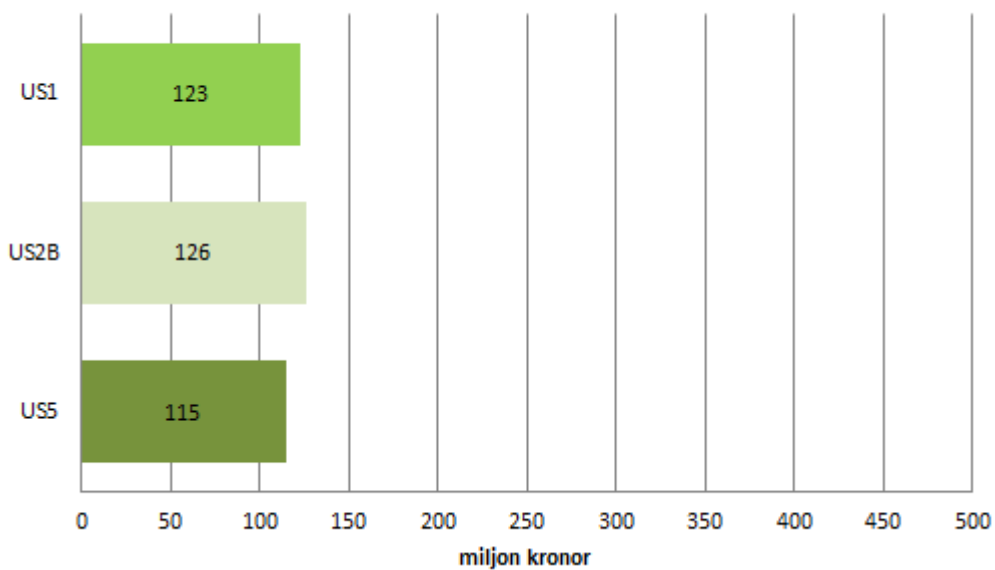
Årlig ökning av arbetstillfällen för Jönköpings län (Dynlok)

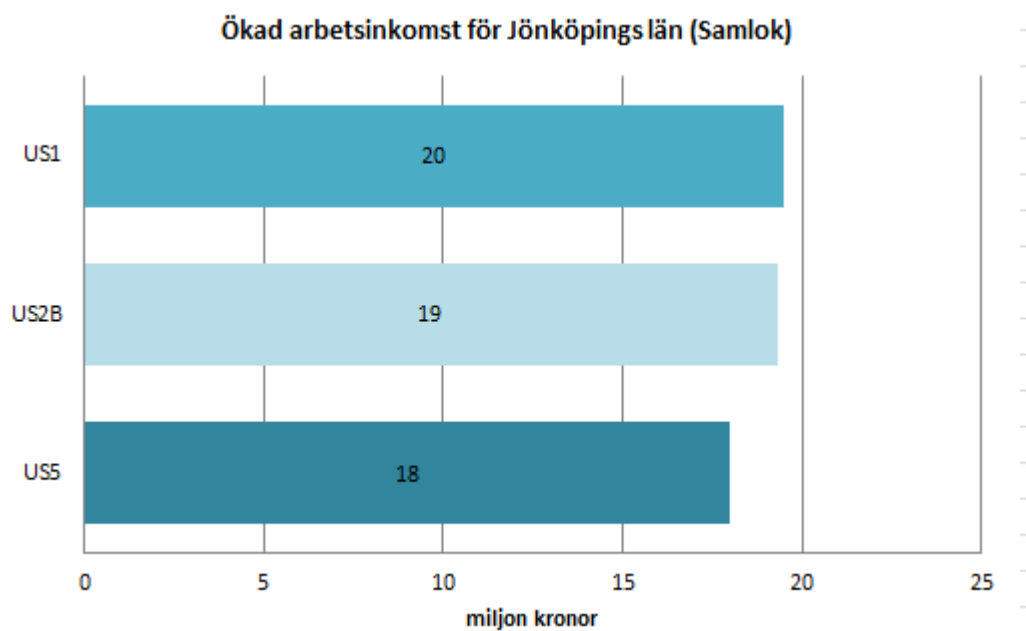


Ökad sysselsättning för Jönköpings län (Samlok)



Årlig ökning av lönesumma för Jönköpings län (Dynlok)



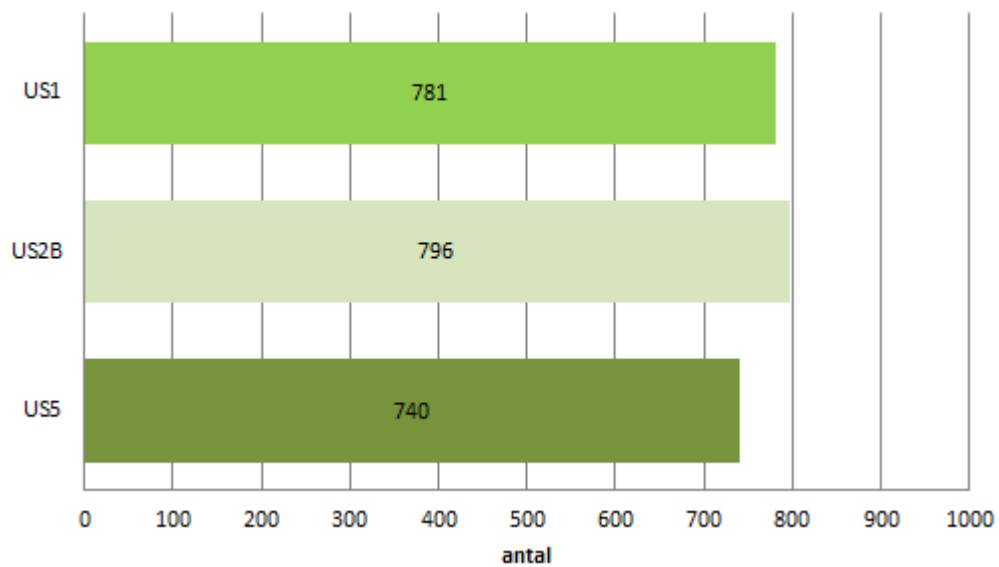


Dynlok prognosticerar effekter på arbetskraft, på arbetstillfällen och lönesumma av höghastighetståg på länsnivå. Tabell 3 sammanfattar resultaten.

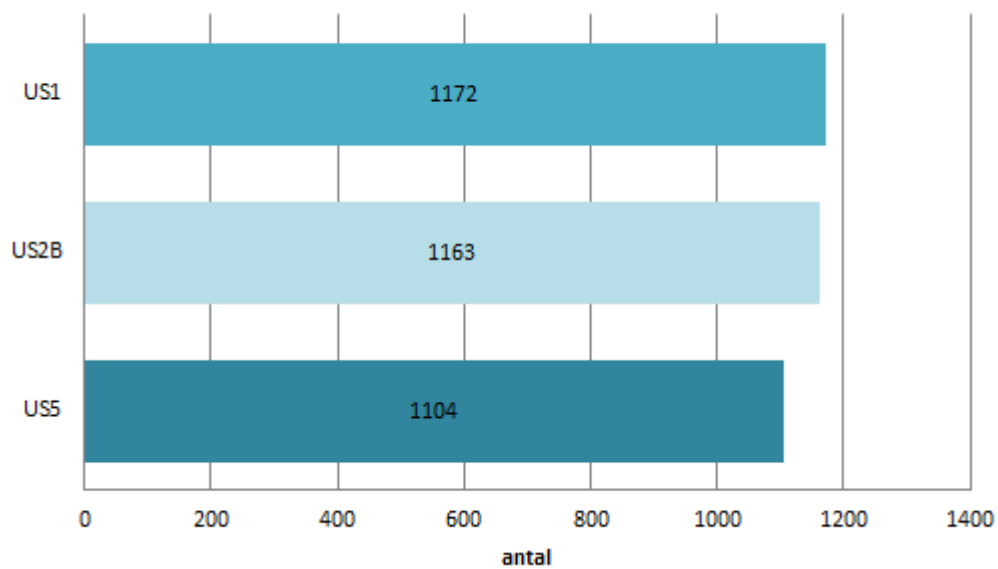
Tabell 3 – Prognosticerad effekt på länsnivå

| Jönköping län | US1 | US2B | US5 |
|--|-----|------|-----|
| Tillväxt i arbetskraft (antal) | 489 | 445 | 414 |
| Tillväxt i arbetstillfällen (antal) | 492 | 449 | 411 |
| Tillväxt i lönesumma (miljoner kronor) | 123 | 126 | 115 |

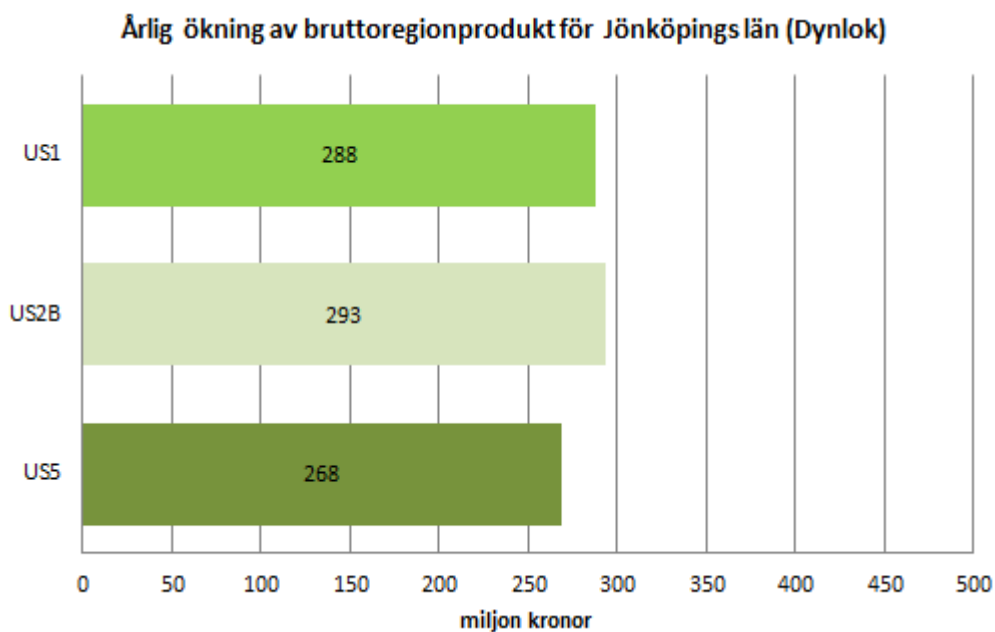
Årlig ökning av befolkning för Jönköpings län (Dynlok)



Ökad befolkning 20-64 år för Jönköpings län (Samlok)



Prognosticerad effekt på bruttoregionsprodukt beräknas av Dynlok-modellen och resultaten visas i figur 18.



Dynlok prognosticerar effekt på bruttoregionsprodukt samt tillväxt i handel- och kontoryta av höghastighetståg på länsnivå (tabell 4).

Tabell 4 – Prognosticerad effekt på länsnivå

| Jönköping län | US1 | US2B | US5 |
|--|--------|--------|--------|
| Tillväxt i bruttoregionsprodukt (miljon kronor) | 288,23 | 293,43 | 268,36 |
| Tillväxt i dagligvaruhandel (m ²) | 685 | 696 | 635 |
| Tillväxt i sällansköpsvaruhandel (m ²) | 601 | 608 | 564 |
| Tillväxt i kontorsyta (m ²) | 6324 | 6438 | 5964 |

12 Sammanfattande frågor inför Sverigeförhandlingen

Sverige och Jönköpings län i ett höghastighetsperspektiv

Region Jönköpings län är positiv till byggande av höghastighetsjärnvägar. Det är vår uppfattning att järnvägssatsningen är en aktiv åtgärd för att skapa en hållbar och utvecklingsinriktad samhällsutveckling i Sverige och i vår region. De förestående nya stambanorna är ett led i att förverkliga arbetet med den regionala utvecklingsstrategin. Det är dock mycket väsentligt att de nya banorna inte enbart blir storstadsorienterade utan aktivt fångar upp de stora mellanmarknaderna i form av exempelvis Jönköpings läns hela resandepotential. Detta måste omsättas i praktiskt orienterad trafikering som också ser sammankoppling med nuvarande järnvägsnät.

Nya stambanans sträckning i regionen

Det är väsentligt att fastlägga sträckningar, stationslägen och kopplingspunkter snarast. Inte minst är sträckningen söder om Jönköping Södra viktig att i närtid definiera. Region Jönköpings läns uppfattning är, och som grundas på det regionala uppdraget, redovisade beräkningar från Trafikverket samt SWECO:s bedömningar, att bästa nytta för regionen uppnås om sträckningen går via Värnamo. Denna sträckning möjliggör fyra stationer i regionen med stora möjligheter att ansluta den befintliga järnvägsinfrastrukturen.

Stationer och kopplingspunkter

Fyra stationslägen är möjliga enligt sträckningsalternativ US 2B och som Region Jönköpings län förespråkar. Det är ur ett regionalt perspektiv (tillgänglighet) bra om nya stationer samlokaliseras med befintliga stationer i Tranås, Skillingaryd och Värnamo. Det är dock kommunernas ställningstagande som är det avgörande.

Effektiva kopplingspunkter mellan de nya och de befintliga banorna är en förutsättning för att hela regionen ska kunna tillgodogöra sig den kommande satsningen.

Samband med befintligt järnvägsnät

Trafikeringsanslutningar med det befintliga järnvägsnätet har Region Jönköpings län i flera avsnitt poängterat. En i sammanhanget väsentlig fråga gäller separerad trafik. Vi kan principiellt förstå ställningstagandet från Trafikverket och Sverigeförhandlingen, men för vissa sträckor måste pragmatismen få genomslag. Detta kan gälla vissa delar av Jönköpings län och som vi avser att återkomma till.

En fråga av stor vikt i samband med befintligt järnvägsnät är de ordinarie planeringscyklerna med inriktning och åtgärder, nu närmast för planeringsperioden 2018–29. Beslut om nya banor måste synkroniseras med åtgärder i det befintliga nätet.

Samlad nyttobild

I denna promemoria har tidigare diskuterats de beräkningar av nyttor som Trafikverket har presenterat. Det är Region Jönköpings läns uppfattning att kommande förhandlingar och beslut måste utgå från nyanserade beräkningar och i vissa fall även från ändrade förutsättningar.

Den regionala nyttobilden som redovisas i kapitel 11 samt i bilaga ger en regionnytta utifrån de kalkyler som Trafikverket har redovisat. Som framgått finns betänkligheter med beräkningarnas trovärdighet. Ibland förefaller de kommunspecifika resultaten något märkliga.

Trafikeringsbild

Trafikeringsbilden är en frågeställning som måste analyseras vid kommande samtal med Sverigeförhandlingen, särskilt i perspektivet av vårt finansieringsansvar för den upphandlade trafiken.

Det är viktigt att trafikeringen på de nya spåren tillgodoser Jönköpings län som en mellanmarknad. Tidigare i denna promemoria har trafikeringsaspekterna belysts. Det måste bli en trafik som samspelar med trafiken på det befintliga järnvägsnätet och som därmed bidrar till utveckling i hela regionen. På det viset kan regionförstoring inom länet och med angränsande regioner aktivt bidra till utvecklingen.

Den sammankopplande trafiken mellan de båda systemen är av yttersta vikt att den blir funktionell.

Ekonomisk bild

Region Jönköpings län är beredd att fortsätta det ekonomiska ansvarstagandet för den upphandlade trafiken för regionen och för motsvarande trafik över regiongräns med andra berörda trafik huvudmän.

Som del i Sverigeförhandlingens underlagsmaterial finns förutom Trafikverkets olika rapporter två nyligen publicerade rapporter från PWC. Båda har ett ekonomiskt perspektiv som behandlar byggande av banor ("Analys av finansieringsprinciper och bedömning av alternativa finansieringslösningar för nya stambanor") respektive kommersiella förutsättningar ("Kommersiella förutsättningar för höghastighetståg i Sverige"). Det är väsentligt att innehållet i dessa blir en del i kommande förhandlingar, då de förutom ren ekonomi belyser flera andra aspekter som trafikering, banutnyttjande, resandemönster, anknytning mellan nya och befintliga bansystem med mera.

Vi konstaterar att PWC-rapporten om kommersiella förutsättningar för trafikering i huvudsak belyser de snabbaste tågen (320 km/tim). Det är angeläget med motsvarande analys för de storregionala tågen (250 km/tim), då dessa delvis kan komma att bli ett regionalt ekonomiskt ansvar.

Tidsbild och framtidssäkring

En förkortad planerings- och byggtid är angelägen. En alltför utdragen tidplan bidrar till att viktiga satsningar på nya tåg och andra investeringar senareläggs.

Temporär trafik på befintligt nät kommer sannolikt att bli nödvändigt. Det kan gälla flera sträckor i avvaktan på att hela etapper är klara för trafikering. En omfattande sådan trafik kan beröra Södra stambanan, för trafik mellan Stockholm och Skåne.

Framtidssäkrad utbyggnad är en väsentlig aspekt i den kommande planeringen. Det kan gälla teknik avseende hastighetsnivåer och miljöfrågor i stort. De nya stambanorna ska fylla ett transportbehov långt in i nästa århundrade. Hastighetsstandarden bör studeras närmare i syfte att järnvägen skall ha funktion i många årtionden.

En framtidsfråga kan vara val av byggteknik, t ex bana delvis byggd på pelare. Denna tekniklösning kan innebära mindre markintrång och barriäreffekt.

BILAGA

Blankett för Nyttosammanställning.

Nyttoanalys i Sverigeförhandlingen

Intressent: Region Jönköpings län

| Nyttor | Beskrivning | Kvantifiering |
|----------------------------|--|---|
| Bostadsnytta | 1) Mängd tillkommande bostäder 2) Var bostäderna tillkommer 3) När bostäderna tillkommer 4) Ekonomiska nyttor | Antal bostäder Diskussion Nytta i mkr _____ |
| Restidvinster | Redovisning av resenärsnyttor genom egna antaganden och kalkyler samt genom att avläsa restidvinster och andra resenärsnyttor ur Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyl | Nytta i kronor 8374+/- per invånare för länet SAMPERS |
| Arbetsmarknadsnytta | Redovisning av arbetsmarknadsnyttor genom egna antaganden och kalkyler samt med hjälp av Trafikverkets körningar med DYNLOK och SAMLOK | Mängd nya arbetstillfällen DYNLOK 796+/- per år för länet SAMLOK 1305+/- per år för länet |
| Miljönytta | Redovisning av miljönyttor genom egna antaganden och kalkyler samt med hjälp av Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler | Nytta i mkr Diskussion |
| Näringslivsnytta | Bedömning av kvantifierbara nyttor för näringslivets förutsättningar. Det kan gälla handel eller andra branscher, enskilda stora företags-etableringar eller kluster av sådana. Därutöver analysera exploateringsnyttor för lokaler, enligt samma metod som för bostäderna | Nytta i mkr Ökning av lönesumma/år 126 mkr+/- för länet DYNLOK |
| Social nytta | Bedömning och kvantifiering av de sociala nyttorna, som påverkas av en mängd lokala processer med t ex det sociala kapitalet som en utgångspunkt och måttstock. Resultatet redovisades med + och -. | Nytta i mkr Diskussion Utebliven onytta i mkr _____ |
| Övriga nyttor | Beskrivning: | Nytta i mkr _____ |

Angivna siffror avser hela Jönköpings län

Ytterligare siffermaterial för nyttoberäkningar har för länet summerats i kap 11.2