



Sammanträde med	Kommunstyrelsen	
Plats och tid	Stora sammanträdesrummet kl. 08:00 – 17:00	
Beslutande		
Ledamöter	Beata Allen (C) Ordförande Caroline von Wachenfelt (M) 1:e vice ordförande Arijana Jazic (S) 2:e vice ordförande §§ 20 - 41 Tommy Gustafsson (S) §§ 18 – 25, 27 – 41 Birgitta Svensson (S) §§ 18 – 25, 27 – 41 Annki Stark (S) §§ 20 – 41 Gudrun Andersson (C) Anna Ekström (L) Anita Walfridsson (M) §§ 18 – 25, 27 - 41 Sandra Bergqvist (M) §§ 20 – 41 Irene Oskarsson (KD) Maria Lundblom Bäckström (KD) §§ 20 - 41 Jan-Olov Andersson (MP) §§ 18 – 25, 27 – 41	
Tjänstgörande ersättare	Paul Brinkmann (C), <i>ersätter Tobias Kreuzpointner (C) §§ 20 - 41</i>	
Tjänstemän	Hugo Thorén, sekreterare Ulf Fransson, tf. kommundirektör Mikael Fornander, socialchef §§ 18 – 20, 22 Michael Wirestam, samhällsbyggnadschef §§ 20, 31 – 38 Maria Engmalm Wallsten, ekonomichef §§ 20 – 21, 23 – 25 Elenor Räsberg, enhetschef §§ 18 – 19, 22 Caroline Bjerne, teamledare §§ 18 – 19, 22 Lars Skeppås, teknisk chef §§ 29 – 30, 36 Ola Gustafsson, fritids- och näringslivsansvarig §§ 25 – 26 Caroline Engström, HR-ansvarig §§ 27 – 28 Johanna Evegren, avdelningschef kommunserviceavdelningen § 20	
Övriga	Ida Fredman, affärsutvecklare på Science Park Jönköpings län § 25	
Utses att justera	Birgitta Svensson, Caroline von Wachenfelt § 26	
Justeringens plats och tid	Kommunhuset 2022-01-31	Paragrafer 18, 19, 32
Underskrifter		
	Sekreterare	Hugo Thorén
	Ordförande	Beata Allen
	Justerande	Birgitta Svensson, Caroline von Wachenfelt § 26



Kommunstyrelsen

2022-01-31

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ	Kommunstyrelsen		
Sammanträdesdatum	2022-01-31		
Förvaringsplats för protokollet	Kommunhuset		
Datum då anslag publiceras	2022-02-02	Datum då anslag tas bort	2022-02-24
Underskrift Hugo Thorén		



§ 18 - 19 Sekretessärende 1 - 2

§ 32 Remiss av förslag till nationell plan
för transportinfrastrukturen
2022-2033 2021/509

**KS § 18 - 19 Sekretessärende 1 - 2**

Secretessärenden - biläggs ej i offentligt protokoll.

	Justerandes sign	Utdragsbestyrkande
--	------------------	--------------------



KS § 32 Remiss av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Dnr KS 2021/509

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att lämna följande yttrande till Region Jönköpings län som inspel i remiss över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, samt

att paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Yttrande

Aneby kommun vill inledningsvis framhålla att det är bra att den så kallade fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete med den nationella planen för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Detta kan ge en effektivare användning och ett säkrare och mer hållbart transportsystem genom att åstadkomma förbättringar i befintligt system utan kostnadsintensiva investeringar i ny infrastruktur. Detta undantar dock inte behov av ny infrastruktur som nya stambanor.

De nya stambanorna nämns i flera delar i planförslaget. Bland annat skrivs att "när den långväga persontågstrafiken flyttar över på de nya stambanorna frigörs kapacitet på de befintliga banorna, som kan användas bland annat för utökad regional kollektivtrafik vilket har betydelse för arbetspendling."

Aneby kommun delar denna uppfattning och menar att det är angeläget att ett genomförande av nya stambanor tydliggörs såväl genom beslut som genom avsättning av medel för byggnationen. Aneby kommun menar, likt tidigare, att en höghastighetsjärnväg ska byggas i sin helhet i enlighet med vad Sverigeförhandlingen har arbetat fram och förhandlat med kommuner och regioner utmed sträckningen. Samtliga etapper behöver arbetas med och påbörjas under planperioden. Höghastighetsjärnvägen ska dimensioneras för 320 km/tim för att man ska kunna nå de restidsmål som Sverigeförhandlingen fick i sitt uppdrag 2014, bland annat med möjlighet att resa mellan Stockholm och Göteborg på under två timmar och mellan Stockholm och Malmö på två och en halv timmar (utan stopp). Ett genomförande bör ske så hållbart som möjligt men också snabbt och effektivt för största möjliga samhällsnytta. I planförslaget nämns också att den samhällsekonomiska lönsamheten för etapperna av nya stambanor är negativ och att det beror på att de inte används fullt ut förrän hela systemet är färdigt. Det tydliggör behovet av att bygga ut systemet fullt ut så snart som möjligt.

I planen finns 104 miljarder avsatta för nya stambanor under planperioden (107 finns avsatta i direktiven men Trafikverket föreslår senareläggning av sträckan Göteborg-Borås och därigenom minskning med tre miljarder). Totalkostnaden beräknas till 325 miljarder (+/- 55) och de ska då kunna vara färdigbyggda 2045. I den nya planen finns 31 tillagda miljarder, de täcker endast kostnadsökningar. Planeringen av mellanliggande sträckor, Borås-Linköping och Jönköping-Hälsleholm återupptas 2026 och tre miljarder finnas avsatta för detta under planperioden.



Aneby kommun menar att planeringen för de mellanliggande sträckorna på de nya stambanorna snarast behöver återupptas.

I planen anges; "Trafikverket har, i brist på medel till vägunderhåll i förhållande till behoven, under en längre tid tillämpat en mer kortsiktig strategi på delar av vägnätet för att kunna upprätthålla funktionaliteten i vägsystemet. Utvecklingen mot en högre andel avhjälpande underhåll som tränger ut mer långsiktiga förebyggande åtgärder bidrar till att behoven för vidmakthållande av vägar kommer att öka på sikt."

Detta är oroväckande, inte minst då det riskerar att försämra standarden på vägarna på landsbygden. Kommunen vill trycka på att det är särskilt viktigt att främja säkra och funktionella vägar och att höja säkerheten för oskyddade trafikanter, att erbjuda en grundläggande generell standard på landsbygden samt att minska transportsektorns miljöpåverkan genom kloka investeringar. Sammantaget för en hållbar framtid och för att möjliggöra tillväxt i hela landet med en levande landsbygd.

Det är glädjande att nollvisions etappmål för 2020 nåddes. För fortsatt positiv utveckling krävs satsningar på vägnätet genom olika former av trafiksäkerhetsåtgärder, exempelvis i form av viltstängsel och mittseparering, som syftar till ökad säkerhet och som samtidigt i vissa fall kan ge möjlighet till höjda hastighetsgränser. Därigenom förbättras såväl framkomligheten och tillgängligheten som säkerheten för trafikanterna. Satsningar som bidrar till en god helhet ska prioriteras och eftersträvas. Här krävs ytterligare ekonomiska avsättningar i de regionala planerna, exempelvis för åtgärder på väg 132 mellan Huskvarna och Aneby samt på väg 32, sträckan Marbäck-Traneryd.

Medfinansiering omnämns i planen. Totalt beräknas 15,2 miljarder kronor medfinansiera genomförande av åtgärder under planperioden. Medfinansiering innebär att exempelvis kommuner, men även företag, kan vara med och finansiera investering.

Aneby kommun är fortsatt tveksam till modellen där kommuner är med och finansierar statlig infrastruktur. Det finns idag behov av stora investeringar i såväl kommuner som regioner. Inte minst för mindre kommuner är det i stort omöjligt att klara av medfinansiering i större infrastrukturprojekt. Medfinansiering riskerar att skjuta över statens åtaganden på kommuner och regioner. Samtidigt finns också en risk att projekt där medfinansiering saknas riskerar att prioriteras bort till förmån för projekt där medfinansiering finns.

Bland namngivna investeringsobjekt är kommunen särskilt positiv till väg 40 förbi Eksjö samt sträckan Eksjö-Nässjö. Även pågående investering på E4, Ljungby-Toftanäs, är särskilt angelägen (för närvarande står byggnationen still efter att entreprenören gått i konkurs). Däremot saknas en satsning med utbyggnad av väg 40 mellan Jönköping och Ulricehamn till motorväg (sedan tidigare en utpekad brist). En fullt utbyggd motorväg mellan Jönköping och Göteborg skulle förbättra kommunikationerna betydligt mellan regionerna, såväl för person- som för godstrafik.

Ärendebeskrivning

Den 30 november 2021 presenterade Trafikverket sitt förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas



och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- medel till forskning och innovation.

I transportsystemet behöver gång- och cykelvägar, vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser samspela och komplettera varandra för att möta samhällets behov. Det trafikslagsövergripande perspektivet är grundläggande i planeringen av hur vi ska använda vår infrastruktur smartare och effektivare. Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. Transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan påverkas även av en rad andra faktorer som inte är en del av infrastrukturplanen, såsom styrmedel, regleringar och upphandlad trafik. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen en pusselbit bland flera.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Jämfört med den gällande planen för 2018–2029 innebär anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar en ökning med 13 procent respektive 25 procent (uttryckt i fasta priser).

Förslaget är utsänt på remiss med remisstid till 28 februari 2022.

Region Jönköpings län kommer att avge ett yttrande med ambitionen att spegla länets synpunkter på förslaget till nationell plan. Regionen önskar kommunens inspel till det regiongemensamma yttrandet om möjligt senast den 31 januari 2022.

Samhällsbyggnadschef Michael Wirestam föredrar ärendet.

Beslutsunderlag

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Presentation Trafikverkets planförslag nationell plan med fokus på nya stambanor, 2021-12-03

Tjänsteskrivelse, 2022-01-27

Beslutet skickas till

Region Jönköpings län

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande