

Svar på Interpellation gällande "nationell plan för transportinfrastruktur samt sakfrågan om ny järnvägssträcka Byarum–Tenhult", från Thomas Axelsson med flera.

1. Varför valde du att fatta ett ordförandebeslut i november, trots att ärendet legat hos ledningen sedan september och enligt reglementet skulle hanteras av kommunstyrelsen?

För att det var för sent att ta upp ärendet i KSAU när vi fick reda på att regionen ville ha inspel redan den 28 November. Inspelet bestod av tidigare ställningstagande exempelvis från ett enhälligt KSAU den 3 december (§176) som tog beslut om yttrande över den regionala planen för transportinfrastrukturen. Yttranden har också tagits efter att interpellationen skrevs, den 21/1 2026 § 16 som stämmer överens med våra synpunkter i nationell plan och ordförandebeslutet.

När det gäller hanteringen av Regionens remiss på nationell plan finns en strävan i länet att regionen ger ett samlat yttrande som kommunerna i sin tur lämnar inspel till i förväg. Möjligheten finns att som kommun även lämna ett eget yttrande direkt till regeringskansliet, men bedömningen som Vaggeryds kommun tidigare gjort är att det väger tyngre om regionen och länets kommuner så mycket som möjligt talar med en röst och är överens om prioriteringarna för transportinfrastrukturen.

Sista dag för att yttra sig direkt till regeringskansliet var den 30 december. Kommunledningskontoret hade uppfattat det som att tiden för inspel till regionen var i mitten av december men uppmärksammades vid ett möte med regionen tillsammans med länets övriga kommuner den 21 november om att sista dag för att ge inspel till regionens yttrande var den 28 november. Därför valde undertecknad att hantera kommunens inspel till regionen genom ett ordförandebeslut.

2. Anser du att det är förenligt med demokratins anda att kalla ett ärende "brådskande" efter två månaders passivitet?

Som jag tror du förstår så handlar det inte om två månader. När vi den 21 november förstod att vi bara hade en vecka på oss att skicka in handlingarna så behövde vi ta ett ordförandebeslut, då nästa ksau inte var förrän den 3/12. Ordförandebeslutet var i demokratins anda, såväl i tidsperspektiv som i ärendeperspektiv då vi tidigare tagit ställning till innehållet. Eftersom vi inte uppfattade deadline för inspel till regionen förrän veckan innan så blev hanteringen brådskande. Annars hade vi hanterat kommunens inspel till regionen vid ett tidigare möte med kommunstyrelsens arbetsutskott.

3. Kan du som KSO förklara hur ärendet har hanterats från den 30 september av tjänstemän respektive av dig som politisk ledare?

I våra dialoger mellan kommunledningskontoret och politiken har vi strävat efter att ha en koppling mellan de strategiska frågor vi yttrat oss över gällande infrastruktur, kollektivtrafik och regional utveckling. Vi har hållit en röd tråd i våra yttranden över JLTs trafikförsörjningsprogram, regionens strategiska utvecklingsstrategi (RUS), förslaget till regional plan för transportinfrastrukturen, vårt inspel gällande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och Trafikverkets riksintresseanspråk.

Vi kan konstatera att förslaget till yttrande över den regionala planen för transportinfrastrukturen togs av ett enhälligt KSAU den 3 december (§176) precis som yttrandet gällande Trafikverkets förslag till ändringar gällande riksintresseanspråk den 21/1-2026.

4. När ditt ordförandebeslut togs, rådgjorde du med 1:e och 2:e vice ordförande?

Ja. Uppfattade tydligt att det inte fanns några delade meningar om detta.

5. På staten hemsida Remiss av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 - Regeringen.se kan man läsa alla inkomna remissvar. Här hittar man svaren från våra grannkommuner, vår skrivelse från 5 partier, men inte något från Vaggeryds kommun. Kan du svara som du påstått vid ett flertal tillfällen skickat in ett remissvar till rätt myndighet med ett tydligt JA eller NEJ.

Ja. Vi gjorde vårt inspel till regionen efter deras förfrågan, precis som vi brukar göra. Det väger mycket tyngre om länets kommuner är överens om de stora prioriteringarna kring infrastrukturfrågor så långt det är möjligt. Detta för att få igenom förslag som är viktiga för såväl länet som kommunens utveckling.

6. Hur förklarar du att remissvaret skickades till fel instans och att offentliggörandet planerades först efter remisstidens utgång?

Regionen var rätt instans för inspel över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

Förseningen med att delge ordförandebeslutet berodde på ett tekniskt problem i Meetings+.

7. Vilka åtgärder avser du vidta för att säkerställa att framtida remisshantering hanteras på ett korrekt sätt, och att övriga partier får insyn i processen.

Regionen är rätt instans för inspel över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen, men vi som kommun kan alltid bli bättre på att ha så god framförhållning som möjligt.

8. Kommer du att verka för att regeringen omprövar nybyggnadsdelen av projektet "Värnamo–Jönköping/Nässjö" och låter utreda om upprustning av befintlig Vaggerydsbana är ett bättre alternativ?

Nej absolut inte! För Vaggeryds kommun och Länets framtida utveckling är ny Järnvägssträckning Byarum-Tenhult med triangelspår av mycket stor betydelse för såväl näringsliv som invånare och något som hela länet står bakom och stått bakom i många år. Projektet kommer minska pendeltiden mellan Värnamo och Jönköping till 50 minuter och planeras stå klart 2033. Vaggerydsbanan är dessutom utredd av trafikverket som slog fast att det inte är ett alternativ.

Trafikverket har i sina utredningar konstaterat att det är nybyggnationskrav som gäller för att elektrifiera befintlig järnväg genom Tabergsdalen. Detta skulle kräva inlösen av ett stort antal fastigheter, flera broar skulle behöva bytas ut, järnvägen skulle behöva rätas ut och ny banvall anläggas på stora delar av sträckan. Trots detta skulle lutningen vara för stor för att trafikera sträckan med godståg, dessa skulle behöva delas. Trafikverket har därför inte bedömt detta som en möjlig åtgärd.

Säger vi nej till en nysträckning mellan Byarum-Tenhult så riskerar vi elektrifieringen som helhet, vilket i förlängningen troligtvis skulle kunna äventyra den nuvarande järnvägen då utgångsläget är för långa körtider och en kapacitetsbrist på den befintliga järnvägssträckan.

Kenth Williamsson (S)

Kommunstyrelsens Ordf.

