



Kommunledningskontoret

Datum
2015-09-17

Sverigeförhandlingen

Sträckning av höghastighetsbana Jönköping-Malmö

Vaggeryds kommun har tagit del av Trafikverkets förslag till alternativ för sträckan Jönköping-Malmö, kallade US1, US2B och US5, samt övrigt underlag rörande nya höghastighetsbanor Stockholm – Göteborg/Malmö.

Detta PM är indelat på följande sätt:

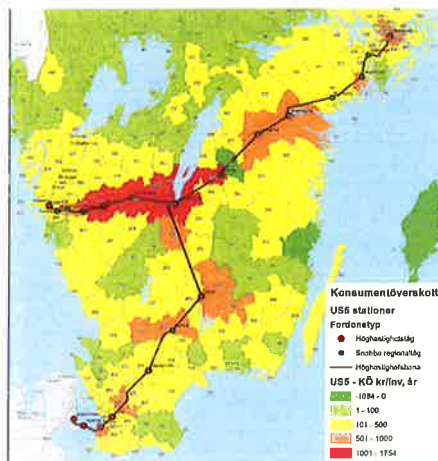
- Vaggeryds kommuns sammanfattade utlåtande
- Bostäder, befolkningsutveckling och prognos
- Restider och kommunikationer
- Arbetsmarknad, näringsliv och utbildning
- Sammanfattning

Vaggeryds kommuns sammanfattade utlåtande

- Vaggeryds kommun ser mycket positivt på förslagen om en ny höghastighetsjärnväg. Kombinerat med en visionär utveckling av befintlig kollektivtrafik skapar höghastighetståg förutsättningar för en expansiv utveckling av bostäder och näringar.

De tre redovisade alternativen innebär nya spännande möjligheter för utveckling av och framtiden för vår del av regionen. I denna del av Småland finns en kreativ entreprenörsanda som med en höghastighetsjärnväg kan knytas ännu närmre storstadsregionerna och kontinenten.

- Vaggeryds kommun förordar alternativet US2B via Hässleholm. Genom att till stor del följa E4 söderut från Jönköping får man kortaste sträckan sett till såväl byggande som restid mot Malmö samtidigt som det landskapsmässiga intrånget kan begränsas till den barriär i landskapet som E4 redan utgör. Det är också en styrka att Skånekommunerna tillsammans enats om att förorda en sträckning via Hässleholm.
- Vaggeryds kommun ser även positivt på andra alternativ som medger att anslutande regionala snabbtåg stannar i kommunen. Vid alternativet US5 bör även detta kunna kompletteras med ett stationsläge i Vaggeryds kommun. Den föreslagna lokaliseringen av ett stopp för regionala snabbtåg i mellan Skillingaryd och Vaggeryd är väl vald. Stationsläget är placerat i korsningspunkten mellan HNJ-banan och höghastighetsbanan. Det torde finnas goda möjligheter att lösa eventuella motstående allmänna intressen i området. Ett stopp för regionala snabbtåg skulle vara av stort värde för att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor och kompetens för företagen.



*Samtal den 25 augusti 2015 med Lars Pettersson, professor i nationalekonomi och medskapare av den ekonomiska beräkningsmodellen DYNLOK



Bostäder, befolkningsutveckling och prognos

Bostadsbestånd

Enligt SCBs statistik vid utgången av 2014 fanns det totalt 5 510 bostäder i Vaggeryds kommun. Drygt 70 procent av dessa eller 3 964 bostäder är småhus som i de allra flesta fall ägs privat. Resterande del, knappt 30 procent består av bostäder i flerbostadshus, det vill säga hus med tre eller fler lägenheter. Dessa lägenheter är till största delen hyresrätter och en betydligt mindre del – 9,6 procent är lägenheter i bostadsrättsform. Totalt består Vaggeryds kommuns bostadsbestånd av 68 procent äganderätter, 28 procent hyresrätter och 4 procent bostadsrätter.

Bostadsbyggnation

Jönköpings län präglas enligt forskare vid Jönköping University av invånare som valt sitt boende här bland annat för att det är möjligt att ha kort restid mellan boende och jobb*. Sett till den funktionella regionsstrukturen är samspelet mellan större och mindre orter en viktig faktor. Att de mindre orterna har ett gott utbud av handel och service och god välfärdsservice är en viktig del i boendeattraktionen, men också tillgängligheten till de större orternas utbud av arbetstillfällen, nöjen och handel spelar stor roll.

Sedan 2002 har det byggts 87 småhus och 85 lägenheter, totalt 172 bostäder i Vaggeryd medan det under samma period i Skillingaryd har byggts 33 småhus och 56 lägenheter, totalt 89 bostäder. Om vi räknar med att varje bostad rymmer ett hushåll, där ett hushåll i genomsnitt omfattar 2,4 personer (13 209 invånare/5 510 bostäder) innebär detta en skillnad på 200 personer till fördel för Vaggeryd.

Vid en vägning av siffrorna för bostadsbyggandet mot antalet invånare, som idag är ungefär 1 000 fler i Vaggeryd än i Skillingaryd framgår de skilda förutsättningar mellan orterna än tydligare, framförallt när det kommer till det privatfinansierade byggandet av småhus.

På landsbygden har det dock byggts nytt relativt konstant och konjunkturoberoende sedan 2002. Särskilt 2012 sticker ut som ett rekordår då det byggdes så få som fyra nya hus i våra centralorter Vaggeryd/Skillingaryd medan det byggdes 14 nya hus på landet.

Enligt prognos behöver Vaggeryd planera bostäder för ytterligare drygt 1000 invånare till år 2025. Denna prognos väger inte in eventuella effekter av byggnation av höghastighetsbana.

Enligt beräkningarna som gjordes för Götalandsbanan i projektet TTP skulle den nya banan med dess anslutning i Jönköping få liten och möjligtvis

*Samtal den 25 augusti 2015 med Lars Pettersson, professor i nationalekonomi och medskapare av den ekonomiska beräkningsmodellen DYNLOK



negativ inverkan på Vaggeryds kommun. Enligt forskare vid Jönköping University ska detta tas med en nypa salt, bland annat med anledning av att den investering i elektrifiering och möjligtvis ny, snabbare sträckning för den befintliga järnvägen mellan Värnamo-Jönköping inte ingick i dessa beräkningar.

Befolkningsutveckling, länet

Jönköpings län är det sjätte största länet i Sverige sett till antalet invånare och vår regionhuvudstad, Jönköping, är landets tionde största kommun. Vi har en unik strategisk position mitt mellan Sveriges tre storstadsregioner och därtill har vi en väl utbyggd infrastruktur med E4, riksväg 30 och 40 samt järnväg med stambana och en egen flygplats. Jönköpings län med Gnosjöregionen i spetsen är även välkänt för sina många duktiga entreprenörer och driftiga företag och företagsledare.

Länet präglas av en befolkning som till stor del uppskattar närhet till jobbet och korta resor, andelen långpendlare är låg. Den befintliga infrastrukturen i sig kan möjligtvis förklara varför så få långpendlare bor här. Den stora dominansen av arbetstillfällen inom tillverkning oich produktion är en annan orsak. För Vaggeryds del är det tänkbart att med boendemöjligheter i rätt lägen kunna attrahera högutbildade inflyttare med långpendling i jobbet, men bedömningen som görs av Jönköpings University är att effekterna av detta för Vaggeryds del får antas bli relativt begränsade*. Dock ändå viktiga.

Sammantaget dessa och andra styrkor gör att Region Jönköpings län ser positivt på länets fortsatta befolkningsutveckling som helhet. Till 2025 räknar man med att vi ökar med 20 000 personer och att vi får fler för- och grundskolebarn och gymnasieungdomar.

Befolkningsutveckling, kommunen

De senaste 20 åren har kommunen haft en befolkningsökning med 6,4 procent eller ca 55 personer per år, dock med stora variationer mellan åren. Till exempel skedde det stora förändringar kring millennieskiftet då befolkningen först ökade med över 250 personer på ett år, för att sedan stanna av tvärt. En konjunkturuppgång och kraftig tillväxt i specifika branscher i regionen var den bidragande faktorn till den stora inflyttningen fram till år 2000. Vaggeryds kommun utsågs till och med till Årets Tillväxtkommun år 2000 av *Arena för Tillväxt*.

Befolkningsutvecklingen tog fart igen 2004/2005 och under perioden fram till 2013 har vi haft ett positivt inflyttningsnetto gentemot de flesta övriga kommuner inom länet. 2011 hade Vaggeryds kommun länets procentuellt största befolkningsökning och under denna tioårsperiod räknat från 2004 flyttade nästan 2 000 personer från Jönköping till vår kommun. Eftersom

*Samtal den 25 augusti 2015 med Lars Pettersson, professor i nationalekonomi och medskapare av den ekonomiska beräkningsmodellen DYNLOK



nästan lika många valde att flytta till Jönköping blev det redovisade flyttnettot dock endast 85 personer, eller drygt 8 personer per år.

Den senaste prognosen för Vaggeryd, som man gjorde i maj 2014, ligger på +1 030 personer till 2025, vilket skulle innebära att vi överträffar vårt eget befolkningsmål med 200 invånare.

Kommunens befolkningsutvecklingsmål genomsyrar den långsiktiga planeringen och kommunens interna arbete. Vår roll i ett regionalt sammanhang är än viktigare, inte minst gällande kommunikationer och utbildning. Kommunen arbetar aktivt att förverkliga sina visioner och strategier med en infrastrukturplanering som ger plats för järnvägsutbyggnad och på sikt kortare restider med en förstorad arbetsmarknadsregion som resultat.

Konkret har kommunen de senaste åren investerat i planskilda korsningar för befintlig järnväg och i sitt strategiska utvecklingsprogram (Idékatalog för centrumutveckling) tas höjd för att säkerställa att möjligheter vid aktuella korsningar inte ”byggs igen” och riskerar att skapa hinder i framtiden. Kommunen arbetar också aktivt med strategiska markköp för den långsiktiga samhällsutvecklingen, med särskilt fokus på utvecklingen av boende, näringsverksamhet och infrastruktur.



Restider och kommunikationer

Den föreslagna lokaliseringen av ett stopp för regionala snabbtåg i Skillingaryd/Vaggeryd är väl vald. Ett stopp för regionala snabbtåg skulle vara av stort värde för att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor och kompetens för företagen. Kanske kan man hitta synergier kring exempelvis elförsörjning där banorna tänks korsas varandra och att en enklare stationslösning för snabbtågen med kollektivtrafikförsörjning vid anslutande tider för transport till och från stationen kan vara realiserbar. Marken för området i fråga anses vara lättexploaterad vilket talar för kostnadseffektiva investeringar i de anslutningar som kan tänkas behövas och kommunen har redan gjort stora satsningar i kombigodsterminalen mellan Skillingaryd och Vaggeryd.

Kommunen vill dock framhålla vikten av att i kommande arbete förhålla sig till tankarna om en utveckling av den befintliga järnvägssträckningen mellan Värnamo-Jönköping/Nässjö, det s.k. Y:et som finns utpekad som en brist i Trafikverkets nationella plan. Baserat på kommunens befintliga befolkning och sett till det låga antalet långväga pendlare, samt det stora utbytet av arbetspendling mellan Vaggeryds kommun och Jönköping där resorna till största del sker med bil, är elektrifiering och upprustning av den befintliga järnvägen för kommunens del prio ett.

Sträckningsalternativ US2B via Hässleholm

Vaggeryds kommun förordar alternativet US2B via Hässleholm. Genom att till stor del följa E4 söderut från Jönköping får man kortaste sträckan sett till såväl byggande som restid mot Malmö samtidigt som det landskapsmässiga intrånget kan begränsas till den barriär i landskapet som E4 redan utgör. Det är också en styrka att Skånekommunerna tillsammans enats om att förorda en sträckning via Hässleholm.

Stråket längs E4 från Jönköping via Värnamo, Ljungby och Markaryd är också ett näringslivskluster som står för en betydande del av Sveriges export via både under- och slutleverantörer.

För många kommuner kommer det handla om att aktivt bidra till att uppkopplingen till höghastighetsstationerna blir så optimal som möjligt - satsningar på att utveckla det befintliga infrastruktursystemet i den riktningen behöver planeras och genomföras så snart sträckningen för höghastighetsbanan och dess stationer slagits fast.

Stationsläge Södra Munksjön och Bredasten

För Vaggeryds och länets del är ett stationsläge vid Södra Munksjön positivt med dess närhet till krysset E4 och riksväg 40. En förhoppning är att



utmaningen i att mata vidare resenärer från befintliga resecentret i Jönköping till Södra Munksjön kan lösas på ett bra sätt.

Stationsplacering Bredasten ligger på en självklar plats sett till de föreslagna alternativen för höghastighetsbanan. Det finns en utmaning i att koppla upp en framtida elektrifierad bana mellan Värnamo-Jönköping/Nässjö och Kust-till-kusttrafiken till en station i Bredasten, liksom känslan av att stationsläget är centralt placerat sett till bostäder och stadskärna.

Stort utbyte med Vätterbygden / Jönköping

Vi ser i befolkningsutvecklingen över en sammanhängande period bakåt att rörelsemönstret mellan orter och företag ligger på en hög och jämn nivå, för Vaggeryds del med extra stort utbyte med Vätterbygden / Jönköping. Det kan också konstateras att pendlingsmönstret är i stort sett lika stort åt bägge hållen när det gäller arbetspendling – många boende i Jönköping pendlar till Vaggeryd för jobb och tvärtom.

Samtrafikens rapport

Tjänsteutvecklingsföretaget Samtrafiken AB har i sin rapport *Pendlingsbara Sverige 2015* rankat Sveriges 31 största kommuner, vilket också är orter dit många arbetspendlar. Kommunerna rangordnas utifrån tre mått: 1-Längsta sträcka man kan resa kollektivt till respektive ort på en timme, 2-Pendlingsbar yta som mäter uppsamlingsområdet för en timmes pendling runt varje ort i km² och 3-Antal hållplatser som ger en fingervisning hur många platser man kan bo på och samtidigt ha tillgång till kollektivtrafik till och från länets centralort.

I Samtrafikens rapport hamnar Jönköping sist av alla 11 kommuner i storlek 100.000-200.000 invånare och sämst i Småland – både Växjö och Kalmar är bättre pendlingsstäder. Jämför man Jönköping med t ex Örebro, kommer invånarna i Örebro län tre mil längre på en pendlingstimme och man har 160 fler hållplatser att välja mellan. Linköping som ligger på andra plats efter Stockholm, erbjuder sina länsinvånare nästan dubbelt så många hållplatser som Jönköping och de hinner åka 6 mil längre på en timme jämfört med Jönköping.

En höghastighetsbana med stopp för regionala snabbtåg i Vaggeryds kommun och med möjligheter till interregionala och internationella resor med höghastighetståg från Värnamo respektive Jönköping skulle utifrån detta vara mycket positivt för regionen.

Befintligt utbud och nyttjande i relation till DYNLOK

Det befintliga kollektivtrafikutbudet på sträckan Värnamo-Jönköping ger restider för Skillingaryd/Vaggeryd-Jönköping på ca 60 minuter med buss och 50 minuter med lokaltåg. Utifrån pendlingsbenägenheten i DYNLOK

*Samtal den 25 augusti 2015 med Lars Pettersson, professor i nationalekonomi och medskapare av den ekonomiska beräkningsmodellen DYNLOK

skulle restidsförkortningen på sträckan ligga inom spannet 15 och 50 minuter där effekten enligt modellen blir som störst.

Utvecklingspotentialen för kollektivt resande i regionen – och nyttjandet av regionala snabbtåg och höghastighetståg – bör alltså vara väldigt god. För Vaggeryds del stärks detta antagande av statistik från Jönköpings Länstrafik som visar att det totala antalet resor i Vaggeryds kommun ökat de senaste åren. Mellan 2005 och 2010 ökade antalet kollektiva resor med 13 procent och mellan 2010 och 2014 ökade resorna med 19 procent.

Kommunen vill dock framhålla vikten av att i kommande arbete förhålla sig till tankarna om en utveckling av den befintliga järnvägssträckningen mellan Värnamo-Jönköping/Nässjö, det s.k. Y:et som finns utpekad som en brist i Trafikverkets nationella plan. I det ÅVS-arbete som gjorts kring denna sträckning har en delvis ny dragning mellan Byarum-Tenhult framhållits som bästa alternativ då detta kan krympa restiden på sträckan till ca 45 minuter. Då möjliggörs även angöring till både A6/Ryhov och centrala Jönköping, platser dit många dagspendlar. Det som inte inkluderats i detta ÅVS-arbete är uppkopplingen till höghastighetsbanorna och andra eventuella synergier som kan finnas kring såväl tekniska lösningar som vinster i form av ökat resande. Resonemanget om en eventuell station för regionala snabbtåg måste inkludera den tänka elektrifieringen av Y:et och dess koppling till höghastighetsbanornas stationer i Värnamo och Jönköping. Innan mer kunskap finns om möjligheter för stopp för regionalt snabbtåg i kommunen är elektrifiering och upprustning av den befintliga järnvägen prio ett.



Arbetsmarknad, näringsliv och utbildning

Strategisk samverkan och Vaggeryds roll i de funktionella regionsstrukturerna

Vaggeryds kommun har ett starkt samarbete med näringslivet via ett väl etablerat näringslivsråd och en gemensam marknadsplan, framtagen utifrån kommunens långsiktiga vision för kommunen som plats. Styrkan av att regionen utgör internationellt sett starkt kluster för tillverkning och innovation märks såväl i lokal som regional samverkan.

Vaggeryds kommun är också en del av Entreprenörsregionen (samverkan mellan 11 kommuner) och GGVV (Gnosjöregionen, Gnosjö, Gislaved, Värnamo och Vaggeryds kommun) och är en aktiv aktör i samverkansarbetet inom Södra Vätterbygden (Jönköping, Vaggeryd, Habo och Mullsjö kommun), bland annat kring Teknikcollege.

Inom Södra Vätterbygden finns det 600 teknik- och industriföretag som ger jobb åt 15 000 personer och 75 procent av dessa jobb är i en internationell miljö. Genom satsningen Teknikcollege vill vi främja kompetensförsörjningen i regionen för att få en internationell konkurrenskraft. Utbildningsanordnare är Bäckadalsgymnasiet i Jönköping och Fenix Kultur- och Kunskapscentrum i Vaggeryd.

Kompetensförsörjning och kommunikationer

Svenskt Näringsliv bedömer att attraktiviteten för företagen att etablera sig i regionen påverkas negativt om det är för krångligt eller tar för lång tid att arbetspendla.

Kommunikationerna påverkar starkt möjligheterna till kompetensförsörjning, vilket är ett område som regionens näringsliv framhåller som den största utmaningen i dag och i överblickbar framtid.

Det regionala samspelet mellan mindre och större orter kräver ett väloljat infrastrukturensystem för alla trafikslag. En elektrifiering av Y:et är en viktig investering i detta samspel, liksom uppkopplingen till höghastighetsstationerna. Skulle valet av sträckning för höghastighetsbana falla på alternativet US5 via Växjö är det enligt forskare vid Jönköping University helt essentiellt för den funktionella regionstrukturen att Y:et har elektrifierats.

Utvecklingen av spårbunden persontrafik är därför en viktig framtidsfråga för regionen och för Vaggeryds kommun. Vaggeryd har ett starkt näringsliv och ligger centralt i en tillverkande region. Var tredje industriarbete är kopplat till möbler och design och kommunen ligger centralt i mitten av

Europas nordligaste möbeltillverkande kluster och är med vår torrhamn och godsterminal en del i ett internationellt sett starkt logostikläge.

Det geografiska läget är en viktig förutsättning för de verksamheter som skapar tillväxt, men framför allt tack ligger styrkan ett innovativt entreprenörskap och ett näringsliv som lockar och genererar kompetens och export och som gör Gnosjöregionen till Sveriges industritätaste område.

Våra traditioner inom tillverkning bidrar till att antalet förvärvsarbetande är högt jämfört med länet och riket. En lokal utmaning är att bredda arbetsutbudet med fler jobb inom handel och kunskapsintensiva tjänster, något som finns med i det just nu pågående strategiska arbetet.

Logistik och möjligheter till en serviceterminal

Vaggeryd utgör tillsammans med Jönköping och Nässjö ett internationellt sett mycket strategiskt logistikläge.

Det är troligt att man i en input- outputanalys av en elektrifiering och delvis nydragning av Y:et med anslutningsmöjligheter till stambanan och reducerade transportkostnader skulle kunna prognosticera positiva effekter på boende, sysselsättning och produktivitetsvinster för regionens näringsliv*.

Satsningen på höghastighetsbanor för även med sig behov av en serviceanläggning för tågen. Vaggeryds kommun vill här framhålla sitt intresse för att medverka till att skapa en serviceanläggning för tågunderhåll i anslutning till Båramoterminalen. Läget för en serviceanläggning vid Båramoterminalen är strategiskt mitt i krysset för Götalandsbanan och Europabanan, vilket får antas vara en fördel jämfört med att förlägga anläggningen till någon av änddestinationerna. På platsen mellan Skillingaryd och Vaggeryd finns lättexploaterad mark och befintliga spåranläggningar med möjligheter för utvidgningar som kan förberedas redan i samband med en kommande elektrifiering av sträckan Värnamo-Jönköping / Nässjö.

*Samtal den 25 augusti 2015 med Lars Pettersson, professor i nationalekonomi och medskapare av den ekonomiska beräkningsmodellen DYNLOK



Sammanfattning

Vaggeryds kommun ser mycket positivt på planerna på utbyggnad av höghastighetsjärnväg och förordar US1 och US2B som medger att anslutande regionala snabbtåg stannar i kommunen.

Den föreslagna lokaliseringen av ett stopp för regionala snabbtåg i Skillingaryd/Vaggeryd är väl vald. Ett stopp för regionala snabbtåg skulle vara av stort värde för att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor och kompetens för företagen.

Vid alternativet US5 bör även detta kunna kompletteras med ett stationsläge för regionala snabbtåg i Vaggeryds kommun. Skulle valet av sträckning för höghastighetsbana falla på alternativet US5 via Växjö är det enligt forskare vid Jönköping University helt essentiellt för den funktionella regionstrukturen att Y:et har elektrifierats.

Handläggare

Torbjörn Åkerblad
Kanslichef



Plats och tid Nämndrummet, kommunkontoret, Skillingaryd, onsdagen den 9 september 2015
kl. 09:00-17:50, Sammanträdet ajourneras mellan kl. 12:00-13:00

Beslutande
Kent Williamsson (S), ordförande
Ann-Katrin Löfstedt (M)
Christer Holmgren (M), t.jg. ersättare för Allan Ragnarsson (M)
Jenny Larsen (KD)
Maritha Bengtsson (KD)
Pelle Philip (C), t.jg. ersättare för Ulf Abrahamsson (C), §§ 139-141
Ulf Abrahamsson (C), §§ 142-168
Jerry Karlsson (FP)
Stig-Göran Hultsbo (MP)
Berry Lilja (S), jäv § 128
Kenneth Åberg (S)
Besim Matoshi (S), t.jg. ersättare för Annelie Borgström (S), §§ 139-163
Sven-Olov Carlsson (FP), t.jg. ersättare för Annelie Borgström (S), §§ 164-168
Klas Gustavsson (V), t.jg. ersättare för Lennart Karlsson (V), §§ 139-163
Jan-Olof Svedberg (SD)

Övriga närvarande
Bengt-Olof Magnusson, kommundirektör
Rose-Marie Moberg, förvaltningssekreterare
P O Toftgård (C), ej t.jg. ersättare §§ 139-163
Sven-Olov Carlsson (FP), ej t.jg. ersättare, §§ 139-163
Peter Uneklint, Trafikverket, § 140
Företrädare för Landsbygdsupproret i Vaggeryds kommun, § 141
Åsa Öhrn, personalchef, § 142
Catarina Kristensson, miljöstrateg, § 158

Utses att justera Jan-Olof Svedberg (SD) Paragrafer 139-168


Justeringens plats Kommunledningskontoret, tisdagen den 15 september 2015 klockan 16:00

och tid
Underskrifter


Sekreterare


Rose-Marie Moberg

Ordförande

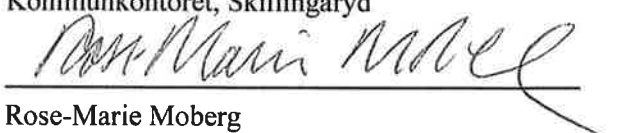

Kent Williamsson

Justerande


Jan-Olof Svedberg (SD)



ANSLAG / BEVIS

Organ	Kommunstyrelsen	
Sammanträdesdatum	2015-09-09	Paragrafer 139-168
Anslaget sätts upp	2015-09-16	Anslaget tas ner 2015-10-08
Förvaringsplats för protokollet	Kommunkontoret, Skillingaryd	
Underskrift	 Rose-Marie Moberg	



Sträckning av höghastighetsbana Jönköping-Malmö

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen godkänner kommunledningskontorets förslag till utlåtande till Sverigeförhandlingen med tillägget att det också skrivs in att Vaggeryds kommun är intresserad av att medverka till att skapa en serviceanläggning för tågunderhåll vid Båramotterminalen.

Sammanfattning

Trafikverket har föreslagit tre alternativ för sträckning av höghastighetsbana mellan Jönköping och Malmö.

Vaggeryds kommun ser mycket positivt på förslagen om en ny höghastighetsjärnväg. De tre redovisade alternativen innebär nya spännande möjligheter för utveckling av och framtiden för vår del av regionen. I denna del av Småland finns en kreativ entreprenörsanda som med en höghastighetsjärnväg kan knytas ännu närmre storstadsregionerna och kontinenten.

Vaggeryds kommun förordar US2B som medger att anslutande regionala snabbtåg stannar i kommunen. Vid alternativet US5 bör även detta kunna kompletteras med ett stationsläge i Vaggeryds kommun. Ett stopp för regionala snabbtåg skulle vara av stort värde för att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor och kompetens för företagen.

Beslutsunderlag

PM, Sträckning av höghastighetsbana Jönköping-Malmö, 2015-09-02

Granskningsrapport, Granskning av regionalekonomiska analyser av investering i banor för höghastighetståg (TRV 2014/12802)

Trafikverkets rapport: Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm – Göteborg/Malmö, 2015-05-29

Trafikverkets PM Höghastighetsbanor inom Sverigeförhandlingen – resultat av prognos, effekter samt regional fördelningsanalys med Sampers/Samkalk (TRV 2014:12802)

Arbetsutskottets beslut 2015-08-26, § 155

forts.



Förslag till beslut på sammanträdet

Berry Lilja (S) föreslår bifall till kommunledningskontorets förslag till utlåtande till Sverigeförhandlingen med tillägget att det också skrivs in att Vaggeryds kommun är intresserad av att medverka till att skapa en serviceanläggning för tågunderhåll vid Båramotterminalen.

Jenny Larsen (KD) föreslår bifall till Berry Liljas förslag.

Beslutsgång

Ordförande frågar om kommunstyrelsen bifaller kommunledningskontorets förslag med Berry Liljas tilläggsförslag och finner det bifallet.