

Moberg, Tobias
Tobias.Moberg@skane.se

YTTRANDE

Datum 2024-03-20
Ärendenummer 2024-POL000037

1 (9)

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

LI2023/03919

Remiss gällande Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Remiss Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2026–2037.

Region Skåne har mottagit ovanstående från Trafikverket på uppdrag av Infrastrukturdepartementet för samråd kring inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2026–2037.

Regeringen gav juni 2023 Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag. Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Regeringen avser sedan i en proposition till riksdagen lämna förslag till en ny planperiod och ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen som följer av regeringens inriktning för transportsystemets utveckling.

Inriktningsunderlaget redovisades till Regeringskansliet den 15 januari 2024 och är ute på remiss till den 15 april 2024.

Region Skåne utgångspunkter

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Utifrån detta ansvar tar Region Skåne fram den regionala utvecklingsstrategin, näringslivsprogram, regionplan för Skåne, den regionala transportinfrastrukturplanen.

I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken utför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken.

Region Skånes yttrande bygger på fortlöpande samverkan med kommunerna, näringslivet och andra aktörer i regionen samt de olika strategier och beslut som arbetas fram i det regionala utvecklingsarbetet.

- Den regionala utvecklingsstrategin ”Det öppna Skåne 2030”
- Regionplan för Skåne 2022–2040
- Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030
- Strategi för ett hållbart transportsystem 2050
- Strategi för den hållbara gods och logistikregionen Skåne
- Persontågstrategi för Skåne 2020–2040

Positionspapper – Skånes utgångspunkter

Region Skåne har tagit fram ett positionspapper avseende utgångspunkter för kommande infrastrukturplanering som antagits av Regionstyrelsen. Positionspapperet bygger på det remissvar Skåne yttrat sig på nationell plan 2018–2029 och på tidigare framtagna strategier och skrivelser.

Skånebildens

Region Skåne och sju skånska kommuner som är regionala kärnor/tillväxtmotorer har enats om Skånebildens. Skånebildens innehåller de viktigaste investeringar i skånsk järnvägsinfrastruktur samt Öresundsförbindelser som krävs för att Skåne ska kunna vidareutvecklas och bidra till Sveriges utveckling både som transitregion och som en sammanhållen arbetsmarknadsregion. Överenskommelser har också gjorts med de berörda kommunerna längs med Skånebanan, Väst kustbanan och nya stambanor.

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan de sex regionerna i södra Sverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland inom bl.a. kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet. En viktig utgångspunkt är att transportsystemets funktion och utveckling i Sydsverige, både för personer och gods, är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och tillväxt. Med insikten om vikten av samsyn i utvecklingen av transportsystemet har Regionsamverkan Sydsverige utifrån en gemensam systemanalys och positionspapper för infrastrukturen en gemensam bild av insatser som behöver prioriteras under planperioden.

Öresundssamarbetet

Skåne är idag en sammanhållen storstadsregion med nära koppling och en fortgående integrering med östra Danmark och Köpenhamn. Det gränsöverskridande samarbetet sker inom det så kallade Greater Copenhagen som är en politisk samarbetsplattform för regioner och kommuner på Själland, Halland och Skåne, med fokus på att skapa tillväxt och främja arbetstillfällena. *Trafikchartern* för Greater Copenhagen är en överenskommelse mellan parterna och en gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och

hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa ekonomisk tillväxt och välfärd.

Region Skånes synpunkter

Utveckling av transportsystemet, prioriterade insatser

Infrastrukturen i Skåne måste möta behoven hos ett växande Skåne samt skapa förutsättningar för såväl ökad sysselsättning som förbättrad arbetspendling och hållbara godstransporter. Det finns ett stort behov av att kapacitetsförstärka och förbättra tillgängligheten på några av Skånes största stationer och bytespunkter för kollektivtrafik; Malmö C, Lund C, Helsingborg C och Hässleholm C för att kunna tillhandahålla en attraktiv och robust kollektivtrafik.

Region Skåne har som mål att föra över transporter från väg till järnväg och sjöfart, vilket kräver ökad kapacitet i transportsystemet i Skåne. Utan mer kapacitet i järnvägssystemet riskerar Skåne att bli en flaskhals mellan södra och norra Europa. När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar 2029 ökar trafiktrycket ytterligare.

De skånska hamnarna har stor betydelse för tillväxten i Sverige. Nästan en fjärdedel av den svenska importens och exportens godsvolym och nästan en tredjedel av handelsvärdet går via någon av de skånska hamnarna. Malmö och Trelleborg klassas av EU som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Trelleborg, Helsingborg, Malmö samt Ystad är bland de fem största svenska lastbilshamnarna. Region Skåne har identifierat en rad viktiga åtgärder på landinfrastrukturen vid Skånes hamnar. Stor del av godset, 58 %, via de skånska hamnarna, har sin start- eller slutdestination längre norrut men går med lastbil och tåg genom Skåne och vidare upp genom Sverige. För att klara ökade volymer, inte minst efter att Fehmarn-Bältförbindelsen öppnat krävs satsningar på järnvägsinfrastruktur i Skåne och att förutsättningar skapas utvecklas för effektiva omlastningar mellan järnväg, sjöfart och väg. Det kommer samtidigt behövas åtgärder inom valda delar av det övergripande vägnätet för att klara kapacitetsanspråken. Många godstransporter kommer inte kunna flyttas över till järnväg.

En utökad ram är en nödvändighet för att ens kunna genomföra den nuvarande nationella planen

Trafikverkets inriktningsunderlag visar tydligt på behovet av ökade medel för infrastruktur. Det är angeläget att samtidigt förstärka underhållet så att funktionen i det befintliga systemet upprätthålls och samtidigt kunna investera för framtiden. Kraftiga satsningar behövs för att klara vidmakthållandet. Trafikverkets beskrivningar av de olika alternativen visar att det redan med dagens ekonomiska ramar är omöjligt att upprätthålla den nuvarande nationella planens ambitioner än mindre utrymme för nya viktiga investeringar. Region Skåne instämmer i Trafikverkets bedömning att det högsta ramanslaget är det av de redovisade förslagen som kan möta transportsektorns stora utmaningar.

Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser för såväl persontransporter som gods där åtgärder krävs i Skåne, främst mellan Lund och Hässleholm, för att upprätthålla funktionalitet och stärka både den regionala och nationella trafiken. Region Skåne välkomnar regeringens beslut att återigen startat processen för två nya spår på sträckan och ser det som oerhört viktigt att detta fullföljs. I arbetet behöver tillgängligheten på stationerna Lund C och Hässleholm C säkerställas. Region Skåne för dialog med de berörda skånska kommunerna och Trafikverket för att bygga samsyn och

acceptans kring utbyggnad av Södra stambanan för att skapa nyttor och god samhällsekonomi för såväl nationell som regional gods- och persontrafik.

Riksdagen fattade 1992 beslut om att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår och det är inte förrän hela sträckan har färdigställts som Sverige får full effekt av investeringen. I dag kan åtta tåg per timme passera enkelspåret i Helsingborg. Med dubbelspår mellan Maria och Helsingborg är potentialen 30–40 tåg per timme mellan Malmö och Göteborg. Denna satsning bland många riskerar att skjutas på framtiden om det inte blir en ökad ram för transportinfrastruktur. Region Skåne ser det som viktigt att regeringen står fast vid de åtaganden som tagits i nuvarande plan.

Förstärkt och mera effektivt underhåll

Det är positivt att Trafikverket nu föreslår ett förstärkt underhåll och att eftersläpningarna ska återhämtas. Regeringen behöver säkerställa att ökat anslag ger förbättringar och inte bara äts upp av kostnadsökningar. Staten måste säkerställa funktionen i det befintliga väg- och järnvägsnätet och se till att störningarna genom fel i infrastrukturen minskar.

Trafikverkets förslag om ökade ramar för vidmakthållande innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för staten. Det är viktigt att den ökade ambitionen genomförs på sådant sätt att de mest angelägna bristerna åtgärdas först. Det är mycket viktigt att de mest trafikerade stråken och järnvägsnätet i och kring storstäderna prioriteras vid den tidsmässiga planeringen av dessa utökade insatser samt att denna del av infrastrukturen prioriteras om den föreslagna ambitionshöjningen inte kan genomföras i sin helhet.

En effektivare planeringsprocess är nödvändig för att motverka kostnadsökningar och förseningar

Region Skåne är mycket oroad över de kostnadsökningar och förseningar i som sker genomförande av nationell plan och länsplanerna. Planeringsprocessen för mindre objekt däribland cykelvägsprojekt är i nuvarande planeringssystem väldigt tidskrävande och omständlig. Detta får resultatet att själva planprocessen ibland kostar mer och tar längre tid än själva byggnationen. Region Skåne ser positivt på att Trafikverket har öppnat för en förenklad planprocess för mindre objekt och deltar gärna i den framtida dialogen för detta.

Region Skåne delar Trafikverket bild om att processen för infrastrukturplanering behöver ändras. Region Skåne har tillsammans med övriga regioner deltagit i SKR:s rapport *Synpunkter på genomförd planeringsprocess* och delar slutsatsen att planeringsprocessen behöver bli mer tydlig och transparent. Region Skåne välkomnar att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag föreslår en rad förslag som går i denna riktning bland annat att använda tydligare prioriteringskriterier för namngivna objekt i nationell plan. Regeringen bör i tillägg till detta se över befintliga finansieringsmodeller och möjliggöra alternativa finansieringsupplägg så att stora projekt snabbare kan realiseras.

Region Skåne följer noga den analys Trafikverket gör inom ramen för regeringsuppdraget att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsobjekt. De namngivna investeringsobjekten i Region Skånes nuvarande regional plan har fördyrats där vissa har mer än fördubblats i kostnad. Dessa kostnadsökningar tränger undan viktiga satsningar i den kommande regionala transportinfrastrukturplanen.

Då flera satsningar på utbyggnad av järnväg i Skåne har senarelagts och Trafikverket nu uttrycker att utrymmet för investeringar framöver är mycket begränsat, uppstår det

stora svårigheter för Region Skåne att realisera målsättningarna om ökat resande och ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. På senare tid har det också börjats att ställas nya tekniska krav på järnvägsfordonen såsom införandet av ERTMS. Region Skåne är redan i gång med arbetet att förbereda våra tåg för det nya signalsystemet, men åtgärderna försvåras av de osäkerheter som finns avseende vilken tidplan som kommer att gälla för införandet på järnvägen, i vilken ordning och på vilka banor de kommer att införas och kostnaden för utrustningen. Möjligheten till statlig medfinansiering av järnvägsfordon bör därför utredas för att regionerna inte ska behöva ta hela kostnader för inköp av fordon som uppfyller de nya tekniska kraven.

Ta höjd för ökade internationella transporter – inrätta ett gemensamt svensk-danskt infrastrukturplaneringsforum

Sverige behöver säkerställa tillgängligheten i Öresundsregionen framför allt i hamnarna, Öresundsbron och på järnvägsnätet och kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Det är viktigt att säkerställa en hög grad av resiliens och skapa redundans i förbindelser till och från kontinentala Europa för en tillförlitlig gods- och persontrafik.

Skåne är en del av Nordens största arbetsmarknadsregion (Öresundsregionen) med betydelse för hela Sverige. Potentialen för tillväxt och utveckling genom att överbygga gränser och en mera integrerad region är mycket stora. Tillgänglighet och transporter är en av förutsättningarna. I nuläget saknas en tydlig inriktning både på svensk och på dansk sida om hur de gemensamma delarna av transportsystemet i Öresundsregionen ska utvecklas. Det gäller såväl hur den nuvarande infrastrukturen kan användas och trimmas som de mera långsiktiga frågorna om framtida förbindelser över Öresund. Den fasta förbindelsen Fehmarn Bält, vilken beräknas stå färdig 2029, ger bättre förutsättningar för inte minst tågtrafiken mellan Sverige och kontinenten, men ökar också trycket på infrastrukturen. Detta accentuerar ytterligare behovet av gemensam planering.

I Skåne är det gränsöverskridande samarbetet starkt genom Greater Copenhagen. Det finns ett starkt behov av mera aktivt samarbete också mellan regeringarna och de statliga organen i Sverige och Danmark kring underlag, gemensamma strategier, åtgärder som kan underlätta tillgängligheten mellan länderna och även kring infrastrukturens långsiktiga utveckling, gemensamma intressen i förhållande till EU mm. Region Skåne samverkar gärna med den svenska regeringen och Trafikverket för att utveckla sådan samverkan.

Region Skåne föreslår att den svenska regeringen så snart som möjligt och i samverkan med den danska regeringen tar initiativ till ett gemensamt svensk-danskt infrastrukturplaneringsforum med uppgift att förbättra kunskapsunderlagen och ta fram förslag till hur tillgängligheten och redundansen för både person- och godstrafik kan utvecklas. Ett fortsatt arbete för en ny fast förbindelse över Öresund är prioriterat.

En samordnad planeringsprocess med regionalt ansvar

Region Skåne fick 2019 som andra region i Sverige tillsammans med Region Stockholm uppdraget att upprätta en regionplan. Regionplanen är en strategisk plan som ska ge förutsättningar för utveckling av de fysiska strukturerna som sträcker sig över kommungränserna. Region Skånes mål är att fortsätta arbetet med att koppla ihop fysisk planering och infrastrukturutveckling. Dialogen behöver dock utvecklas för att knyta ihop regional utveckling och statlig infrastrukturplanering. Den regionala nivån har i dagsläget begränsade möjligheter att påverka hur medel i nationell plan används inom områden som drift, vidmakthållande och underhåll. Hur medel prioriteras har

dock stor inverkan på regionala förutsättningar. När medel prioriteras fel kan det få stora konsekvenser för möjligheterna att exempelvis bedriva attraktiv kollektivtrafik.

Den nya kapacitetstilldelningsprocessen som ska göra att järnvägskapaciteten utnyttjas effektivare ser Region Skåne positivt på, under förutsättning att den främjar taktfast trafik och att lokal- och regionaltåg kan tilldelas tåglägen flera år fram i tiden i stället för som i dagsläget ett år i taget med skiftande tider.

Trafikverket skriver att det finns potential att effektivisera kapacitetsutnyttjandet på järnvägen genom att använda banavgifterna för att jämna ut kapacitetsefterfrågan. För Region Skåne är detta en åtgärd som skulle leda till ett mindre attraktivt utbud i kollektivtrafik och därmed en större andel resor med personbil. Skånetrafikens tåg kör redan i dag i många fall med långa tåg i rusningstrafik och en viktig del i att locka resande från personbilar till kollektivtrafiken är att kunna erbjuda en god turtäthet och konkurrenskraftiga restider. Styrkan i den regionala kollektivtrafiken är att kunna hålla en turtäthet som möter resenärernas behov av flexibilitet att ta sig till och från arbete och fritidsaktiviteter. Kapacitetsavgifter riskerar därför att leda till ökade biljettpriser eller minskat utbud, vilket i sin tur leder till minskade färdmedelsandelar för kollektivtrafiken och ökad trängsel på Skånes större vägar. Kapacitetsavgifter på järnväg kommer således endast flytta kapacitetsproblemen från järnväg till väg.

Region Skåne ser oroligt på att Trafikverket vill överta förvaltningen av lokaltågstationerna. Region Skåne vill klargöra att vi vill fortsätta förvalta och utrusta de stationer som endast trafikeras av Skånetrafiken i Skåne. Region Skåne anser att detta kommer att leda till sämre stationer ur kundperspektiv och dyrare omkostnader för skattebetalarna. I Skåne vill vi ha en högre standard på stationsutrustning än vad Trafikverket kan erbjuda och det är därför naturligt att ansvaret för förvaltningen kvarstår hos Skånetrafiken.

En ändring som möjliggör användning av steg 1- och steg 2-åtgärder i de regionala planerna är nödvändig. I dagsläget ligger ansvaret för att genomföra steg 1- och 2 åtgärder framför allt hos kommuner, regioner och privata aktörer, utan möjlighet till finansiering från länsplaner eller den nationella planen. Trafikverket bedömer att det finns många kostnadseffektiva åtgärder som klassas som steg 1 eller steg 2-åtgärder. Dock har myndigheten idag inte möjlighet att inkludera dessa åtgärder inom ramen för nationella transportplaneringen. Det behövs därför en ändring i förordningen om statlig medfinansiering så att bidrag till icke-fysiska åtgärder medges.

Ökad ram för de regionala planerna är nödvändigt för att uppfylla nollvisionen och nå transportpolitiska målen

Ökad samfinansiering till angelägna och viktiga åtgärder på nationell infrastruktur har skett genom medel från den regionala planen i Skåne och även på andra håll i landet. En sådan samverkan mellan planer är positiv. Detta har dock inneburit att utrymmet för insatser i den regionala infrastrukturen har urholkats.

Under de två senaste planeringsomgångarna har anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade samtidigt som anslagen till nationell plan har ökat kraftigt. Dessutom har investeringskostnaderna ökat delvis beroende på att ett livscykelperspektiv på objekten har tillämpats. Detta gör att de regionala planerna tar en större investeringskostnad för att minska drift och underhållskostnaden. Detta gör att kostnader skjuts från den nationella till de regionala planerna.

Samtidigt finns stora utvecklingsmöjligheter genom just den typ av åtgärder som hantearas av de regionala planerna och som berör centrala utvecklingsområden såsom kollektivtrafikens utveckling, cykeltrafiken, säkerheten och trimningen av befintligt system. Region Skåne ser positivt på att Trafikverket förslår en utökad ram av de regionala planerna proportionerligt mot den nationella planen. Dock är läget precis som Trafikverket skriver att medel i länsplanerna har historiskt sett inte räckt till och regionerna ser behov av ökade anslag i planerna för att arbetet med Nollvisionen ska gå tillräckligt snabbt. Region Skåne anser därför att de regionala ramarna behöver utökas oavsett vad som sker med den nationella planens totala ram.

Trafikverket underlag visar tydligt att det är på det regionala vägnätet som de största bristerna finns. Trafikverket menar också att det finns stor samhällsekonomisk nytta i satsningarna som görs i de regionala planerna. Det är positivt med den samfinansiering som gjorts från nationell plan till regionala plan avseende trafiksäkerhet. Samfinansiering har dock lett till onödig administration vilket leder och mindre effektivt genomförande av de nödvändiga åtgärderna. Vid en direkt ökad tilldelning till länsplanerna hade åtgärderna kunnat genomföras tidigare och samhällsnyttorna blivit större.

Region Skåne noterar att Trafikverket förslår att man minskar länsplaneramar med 400 miljoner eftersom flygplatsstöden flyttar från planerna. Region Skåne vill betona att de extra medel som länsplanerna blivit tilldelad för flygplatsstödet inte varit villkorat utan kunnat lagts på andra åtgärder i planen. Region Skåne prioriterar mellan 2022-2033 36 miljoner till flygplatsstöd, men skulle med Trafikverkets förslag få en minskad ram på 50 miljoner. Detta gör att andra nödvändiga åtgärder i planen skulle behöva prioriteras om.

Med utfasningen av stadsmiljöavtalen riskerar större satsningar på kollektivtrafiken att bli svårare att genomföra eller belasta den statliga medfinansieringen för kollektivtrafikåtgärder. Detta riskerar i sin tur att konkurrera ut mindre åtgärder, särskilt med färre resande i mindre kommuner, vilket redan idag är ett problem. Det är därför viktigt den samlade statliga medfinansieringen till kommuner och regioner inte minskar. Ett sätt att öka länsplaneramarerna för att använda medel för statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.

Särskilda insatser för cykel främjar folkhälsa och klimatet

Region Skåne vill uttrycka oro kring ökade kostnader för planering och byggande av ny cykelinfrastruktur i Skåne. Regionens ambitioner för attraktiv cykelinfrastruktur i Skåne urholkas av kostnadsökningar samtidigt som anslagen till den länsplanen inte står i proportion till kostnadsökningarna. Dessutom är underhållet och standarden på befintligt nät eftersatt och kräver särskilda insatser för att möta dagens och framtida behov, exempelvis av nya typer av cyklar som ellådcyklar med mera.

Region Skåne delar Trafikverkets syn att nuvarande trafiklagstiftning är i flera avseenden dåligt anpassad till cykeltrafikens förutsättningar och behov och ser positivt på att Trafikverket förordar ändringar av Trafiklagstiftningen för att främja och förenkla utvecklingen av cykling i Sverige.

Cykelinfrastruktur bör kunna utvecklas i större utsträckning utan framtagande av vägplan. Idag likställs cykelvägar med allmän väg, vilket hindrar och försvårar planeringen för ny cykelinfrastruktur. Cykel bör ses som ett eget trafikslag enligt lagar och förordningar, vilket skulle förenkla planprocessen och genomförandet av nya cykelvägar. Region Skåne vill också understryka att synen på funktionellt samband mellan cykelväg och allmän väg måste ändras. Trafikverket bör kunna överta väghållaransvaret från

enskilda väghållare där det finns cykelväg, för att kunna skapa attraktiva stråk mellan städer och tätorter – utan att det finns ett funktionellt samband till annan statlig väg.

Region Skåne arbetar tillsammans med regionens kommuner och Trafikverket för att utveckla Supercykelvägar i Skåne. Redan nu har två Supercykelvägar öppnat. Det behövs dock stöd från Trafikverket nationellt för att upprätta en nationell standard för starka regionala cykelstråk i Sverige. Region Skåne föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla en organisation kring snabba cykelstråk nationellt, ta fram riktlinjer och vägledning kopplat till infrastruktur för starka regionala cykelstråk för pendling samt uppdatera vägmärkesförordningen gällande skyltning för högkvalitativa regionala cykelstråk för pendling.

Arbeta för en implementering av ny teknik i transportsystemet

Omställning inom transportsektorn kräver både snabb övergång till befintlig teknik där fordon för gas såväl komprimerad som flytande samt elfordon för både persontransporter och godstransporter finns tillgängliga på marknaden men Region Skåne ser också ett stort behov av fortsatt utveckling och testning av nya tekniker för att snabba på omställningen.

Region Skåne är en aktiv aktör i omställningen och har intentionen att fortsatt involvera sig i projekt och piloter för en utveckling till ett hållbart och fossilfritt transportsystem. Region Skåne vill även betona vikten av att koppla utvecklingen inom transportsystemet till vad som görs inom EU för att nå skalfördelar inom fordons- och drivmedelsteknik. Standardisering av ny teknik är också en viktig utvecklingsfråga för att nå bättre kostnadseffektivitet. Region Skåne vill med utgångspunkt i sitt geografiska läge lyfta behovet att ha ett proaktivt förhållningssätt till etablering av laddinfrastruktur vid gränsoverfarter och hamnar.

Dagens regelverk medger inte att viktig infrastruktur för kollektivtrafik, som depåer och laddstationer för eldrift, lyfts in i nationell och regional infrastrukturplan. Den ökade takten för satsningar på kollektivtrafik skapar ökade krav på den regionala kollektivtrafiken vilket driver kostnader på andra ställen än hos kommunerna. Regionerna har dock ingen möjlighet att söka bidrag för investeringar som bidrar till implementeringen av nya tekniska lösningar. Att utesluta delar av kollektivtrafiksystemet, såsom depåanläggningar, för medfinansiering har inbromsande effekter på omställningen av transportsystemet. Därför behöver berörda förordningar kompletteras så att statlig medfinansiering av (offentligt ägda och konkurrensneutrala) depåer samt laddinfrastruktur för eldrift möjliggörs.

Intelligenta transportsystem, ITS, som till exempel variabla hastigheter och realtidsinformation, är ett kraftfullt verktyg för att skapa snabbare och säkrare transporter och samtidigt minska belastningen på miljön. Skåne medverkar gärna till ett pilotarbete avseende väg med intelligent trafikstyrning, realtidsinformation och dynamisk hastighetsreglering för att förebygga trängsel och skapa säkrare vägsträckor.

Skåne har av Luftfartsverket blivit utpekad som en av de regioner som först blir aktuell för U-space områden och det är därför angeläget att luftrumspanering och planering för drönarhubar och vertiports startar i ett tidigt skede.

Kompetensförsörjning inom infrastruktursektorn är en viktig framtidsfråga

Region Skåne delar bilden av att kompetensförsörjningen för hela infrastrukturbranschen är en oerhört viktig framtidsfråga.

Region Skåne anser det viktigt att regeringen tar ett krafttag över situationen för kompetensförsörjningen inom infrastrukturen. Viktiga åtagande med ökat underhåll och större satsningar väntar. Alla yrkeskategorier exempelvis planerare, tekniker, lokförare och busschaufförer, ingenjörer, byggarbetare och svetsare behövs för att klara av omställningen till av transportsystemet. Region Skåne arbetar redan idag aktivt för att stimulera till utbildningar både inom Vuxenutbildningarna (/VUX) och Yrkehögskolorna (YH) och deltar gärna i ett framtida arbete om hur kompetensförsörjningen kan stärkas.

Även inom arbetet för omställning av transportsektorn är det viktigt med en kraftsamling för att öka möjligheter för aktörerna att hitta rätt kompetens. Elektrifieringen inte minst kommer att behöva olika typer av utbildningar för att säkra kompetens för en snabb uppskalning.

Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget att det är viktigt att öka attraktiviteten yrkena. Region Skåne arbetar aktivt med informationskampanjer där vi påvisar yrkeskategorier såsom svetsyrket, byggnadsarbetare och tågtekniker som alla idag är bristyrken. Region Skåne vill också skicka med att de viktigaste åtgärderna för att öka attraktiviteten för yrkena är att möjliggöra praktikplatser. Kommuner och utbildningsanordnare uttrycker stora svårigheter i att få branschen att ta emot praktikanter av olika slag (PRAO, APL/VUX och LIA). Om individer som står inför ett utbildnings- eller yrkesval inte får testa på yrken och se arbetsplatser så är risken mycket stor att dessa val inte blir aktuella.

Riktad pott för storstadsåtgärder

Befolkningstillväxten i Sverige de kommande 20 åren beräknas till 1 miljon fler invånare jämfört med idag. Hälften av denna tillväxt beräknas ske inom Stockholm, Göteborg och Malmö. Utmaningarna i dessa storstäder är mer komplexa både vad gäller storlek och åtgärder. För att uppnå en omställning av transportsystemet i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Exempel på detta är inte bara utbyggnad av stombussystem utan även tunga investeringar så som strategiska depåer och inköp av spårfordon.

Inpendlingen till de större städerna måste i högre grad än i dag ske med kollektivtrafik. Det kräver fortsatt utbyggnad av regional tåg- och busstrafik. För dessa planer kommer det behövas särskild finansiering för att etappvis kunna förverkliga dem. Samtliga tre regioner är överens om kommande nationella plan behöver innehålla en särskilt riktad pott för storstadsåtgärder.