

Trafikverkets remiss av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (TRV 2017/32405)

Växjö kommun lämnar nedanstående yttrande över Trafikverkets remiss av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (TRV 2017/32405):

När det gäller förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 anser Växjö kommun det vara ganska välbalanserat utifrån givna ramar och förutsättningar. Inledningsvis konstaterar vi med glädje att RV 25 Österleden i Växjö finns med på namngiven plats till det nya budgeterade beloppet. Samtidigt konstaterar vi att flertalet av de för Sydsverige och nationen Sverige så viktiga och vitala infrastruktursatsningarna ligger utanför tilldelad ram och återfinns först i listan ifall Trafikverket får en utökad ram om 10 procent. Här kan som exempel nämnas åtgärder på Kust till kust banan, dubbelspår Växjö-Alvesta, och åtgärder på Södra Stambanan, Hässleholms station tillsammans med Hässleholm-Kristianstad, samt Sydostlänken. Vi konstaterar att om vi får till en fullt ut fungerande infrastruktur i Sydöstra Sverige så skulle bidraget till nationen Sverige bli flerfaldigt. Vi ser att det finns starka skäl för att utveckla en sammanhållen funktionell region i sydost. Växjös, Karlskronas och Kalmars arbetsmarknadsregioner har idag närmare 400 000 invånare. Befolknings- och näringslivsutvecklingen är god. En akilleshäla, framlyft inte minst av OECD, är brister i infrastrukturen, både mellan residensstäderna, inom regionen som helhet och de stora marknaderna i landet och Europa.

En kombinerad satsning på bostäder, infrastruktur och kommunikationer skulle ge förutsättningar att skapa den fjärde största regionen i landet sett till invånarantal. Tillsammans med övriga kommuner inom vår arbetsmarknadsregion är vi beredda att bygga 30 000 nya bostäder de närmaste 25 till 30 åren. Med en infrastruktur som ger förutsättningar för bra kommunikationer bör en bostad som byggs i Växjö eller i sydöstra Sverige vara lika viktig för staten som en bostad som byggs i Stockholm eller övriga storstadsregioner.

Vi konstaterar vidare att förslaget till nationell plan avseende åtgärder för näringslivets tillväxt och behov i stort, begränsar sig till ett resonemang kring godstransporter. En av näringslivets främsta prioriteringar är förbättrat behov av kompetensförsörjning, dvs. persontransporter, arbetspendling och regionförstoring. Sydöstra Sveriges näringsliv kännetecknas idag av en hög

andel kunskapsintensiva tjänsteföretag. Dessa är i större behov av effektiva persontransporter snarare än av förbättrade godstransporter. Det vi möts av lokalt och regionalt från vårt näringsliv är behovet av arbetspendling över större geografiska avstånd för att upprätthålla näringslivets kompetensförsörjning och i detta sammanhang saknar vi strategiska investeringsobjekt i form av dubbelspår Växjö-Alvesta. Detta i synnerhet som objektet var uppsatt som en kvarvarande brist redan i föregående förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

Järnvägssträckan mellan Växjö och Alvesta är en av Sveriges mest vältrafikerade enkelspåriga järnvägar. Förutom gods så trafikeras sträckan av fem olika tåglinjer med många arbetspendlare, inte minst till IKEA i Älmhult. Om en tidigareläggning av ett dubbelspår inte prioriteras finns en risk för ökade förseningar och färre resande på sträckan till följd av detta. Detta kan följaktligen påverka en stor del av näringslivets kompetensförsörjning, attraktiviteten av sydostregionen som både boendeplats och arbetsmarknad samt punktligheten för godstrafik. Kust till kust banan och nämnda järnvägssträcka utgör, utöver allt annat, dessutom en viktig del och länk i ett system med anslutande banor i ett koncept med nya stambanor för höghastighet.

I detta perspektiv är även Trafikverkets hastighetsöversyn och sänkning av hastigheter från 90 till 80 kilometer i timmen direkt kontraproduktivt i förhållande till tanken att binda ihop arbetsmarknadsregioner. Målbilden måste vara att tvåsiffriga riksvägar skall ha tresiffrig hastighet! Det centrala är nämligen tiden för resan. Öka trafiksäkerheten genom ökade investeringar i mittsepareringsåtgärder etc. snarare än genom sänkta hastigheter. Lägre hastigheter ger längre restider och en lägre klassning för underhåll. I slutänden ger det att städer och kommuner inte kommer närmare, utan längre ifrån varandra. Därför ser vi med stor oro på konsekvenserna av besluten att sänka hastigheter från 90 km/tim till 80 km/tim på våra tungt trafikerade riksvägar.

Av samma anledning som ovan ser vi därför väldigt positivt på förslaget om att kunna samfinansiera mittsepareringsåtgärder på landets regionalt viktiga vägar, det s.k. regionala vägnätet, mellan nationell plan och regional plan. Vi ser även väldigt positivt på förslaget om att fortsätta insatserna med de s.k. Stadsmiljöavtalen, vilket vi anser också leder till förbättrade möjligheter till arbetspendling och kompetensförsörjning inom näringslivet samtidigt som det kommer leda mot målen om minskad CO2 användning och fossilbränslefria transporter.

Som en del i allt detta ligger även utbyggnaden av nya stambanor för höghastighet, vilket kommer leda till regionförstoring, ökad möjlighet till kompetensförsörjning, arbetspendling och omställning av fossila transporter till fossilbränslefria. Vi delar Trafikverkets analys om att skall dessa banor

byggas och finansieras inom tilldelad ram så är det nog tyvärr sänkt hastighet och extremt förlängd byggtid som gäller. Vår uppfattning är dock att detta inte på långt när är att rekommendera. Vår bestämda uppfattning är att målbilden för nya stambanor för höghastighet måste vara 320 km/h och snabb utbyggnad genom finansiering utanför ram. Detta för att uppnå full effekt av systemet inom rimlig tid samtidigt som befintliga stambanor måste avlastas med det snaraste för att näringslivets godstransporter på järnväg skall kunna fortsätta utvecklas. Av nämnda anledning förordar vi givetvis en östlig dragning av den nya stambanan för höghastighet genom södra Sverige, men oaktat kräver vi ett stationsstopp i Kronobergs län.

Sverigeförhandlingens förslag till sträckning är på inga sätt baserat i fakta eller utifrån någon kvalificerad analys. Växjö kommun har tillsammans med kommunerna i sydost utvärderat Sverigeförhandlingens beslutskriterier. Bristerna i underlaget har vid ett antal tillfällen presenterats både till Trafikverkets ledning och till ansvariga statsråd. Det framtida valet av sträcka mellan Hässleholm och Jönköping måste baseras på ett jämförbart analysunderlag där sträckningens påverkan på det storregionala resandet och därmed avlastningseffekten på Södra stambanan inkluderas.

Avslutningsvis konstaterar vi att sydöstra Sverige och Växjö har mycket att bidra med till landet i övrigt, men för att få full utväxling av denna kapacitet och möjlighet behövs stora infrastrukturåtgärder i denna landsända. Behov finns att knyta samman det geografiska området till en gemensam arbetsmarknadsregion.

För att kunna åstadkomma detta förordar vi mer pengar till infrastrukturinvesteringar genom att inte finansiera utbyggnaden av nya stambanor för höghastighet inom ram utan genom lånefinansiering alternativt genom att utöka Trafikverkets ram för infrastrukturinvesteringar med minst 10 procent.