

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande – Inriktningsunderlag inför transportinfrastruktur- planeringen för perioden 2018-2029, (N2015/4305/TIF)

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Trafikverket beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Svar ska lämnas till näringsdepartementet senast den 29 februari 2016. Inriktningsunderlaget och inlämnade remissvar kommer att ligga till grund för infrastruktur propositionen, vilken förväntas komma i slutet av året. Genom infrastrukturpropositionen kommer Trafikverket att få uppdrag att upprätta en nationell plan och Region Kronoberg i egenskap av länsplaneupprättare få uppdraget att upprätta ny länstransportplan för perioden 2018 – 2029. Länstransportplanen, är efter att den antagits av regeringen, Region Kronobergs uppdrag till Trafikverket att utveckla länets infrastruktur.

Region Kronobergs svar på inriktningsplaneringen bygger på gemensamma ställningstaganden utifrån det sydsvenska positionspaperet ”Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige”, vilket är framtaget gemensamt av Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland. Det sydsvenska positionspaperet bifogas detta remissvar som bilaga.

Region Kronoberg lämnar yttrandet som ansvarig för samordningen av det regionala tillväxtarbetet, länsplaneupprättare och som ansvarig för den regionala kollektivtrafiken. Yttrandet bygger på fortlöpande samverkan med kommunerna i tjänstemannagruppen för infrastruktur, näringslivet och andra aktörer i regionen.

Med anledning av att Trafikverket adresserat underlaget för ovanstående remiss, till Landstinget Kronoberg, vill vi upplysa om att sedan den 1 januari 2015 har Landstinget i Kronobergs län slagits samman med Regionförbundet södra Småland (tidigare länsplaneupprättare) till Region Kronoberg.

Sammanfattning av synpunkter

- För att klara behoven och målsättningarna med den långsiktiga infrastrukturplaneringen behövs en betydande höjning av anslaget till infrastruktur.
- För att en acceptabel standard ska kunna hållas på det regionala och enskilda vägnätet och för att satsningar på cykelvägar, hållplatser och samåkningsparkeringar för kollektivtrafik ska upprätthållas, måste anslaget till länstransportplan höjas drastiskt.
- Den nuvarande tågtrafiken mellan Växjö och Alvesta, skapar kapacitetsproblem med bristande punktlighet som följd. Byggandet av dubbelspår mellan Alvesta och Växjö

måste påbörjas nu och i samband med de nya stambanorna måste även sträckan Alvesta-Värnamo bli dubbelspår.

- Åtgärda återstående delar av Väg 25, så 100 km/h blir gällande hastighet mellan Kalmar och Halmstad
- Förstärk Södra stambanans kapacitet genom att bygga bort plankorsningar, bygga förbigångsspår och återupprätta kvalitén. Stambanan måste vara säker och tillgänglig för både fjärr-, regional- och godstrafik.
- Inrätta ett särskilt stöd för förstärkning av broar och bärighet på väg, inför ett eventuellt införande av 74 tons lastbilar.
- Bygg sydostlänken för att skapa utrymme på södra stambanan och för att upprätta en bra kommunikation från Karlshamns hamn.
- Starta planeringen för att förstärka hela Kust till kust banan Kalmar-Värnamo, så att 200 km/h blir möjlig framfart.
- De nya stambanorna måste planeras och anslutas till anslutande sidobanor och regional kollektivtrafik. Byggandet måste lösas utan påverkan av anslaget till övrig infrastruktur
- För att utveckla tågtrafik på Markarydsbanan bör infrastrukturinvesteringar göras till stråket Hässleholm-Markaryd-Halmstad.
- Region Kronoberg ser också ett behov av samordning och samhandling mellan digitala infrastrukturen och transportinfrastrukturen.

Synpunkter

Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige

Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland samverkar för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen. Infrastrukturen känner inga gränser men sätter dock i alltför hög grad gränser i vardagen för människors möjligheter att nå en större arbetsmarknad och näringslivets behov av transporter. Genom samverkan vill vi med väl omhändertagen och förbättrad infrastruktur åstadkomma en utveckling som stärker Sydsverige. Här bor 26 % av landets befolkning och en väsentlig del av svensk export och import passerar via Sydsveriges hamnar och Öresundsbron. Funktionell infrastruktur i Sydsverige har betydelse för hela Sverige.

Sydsveriges gemensamma prioriteringar kan sammanfattas som nödvändig utveckling inom tre områden;

Interregional tillgänglighet - snabb utbyggnad av två nya stambanor som kopplar an till befintliga Västkustbanan, Södra stambanan och anslutande sidobanor.

Sammanknutet Sydsverige - utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortsstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland.

Konkurrensförmåga och hållbara godstransporter - ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

De sex länens enighet angående de tre prioriterade områdena syftar till att:

- Skapa en välfungerande helhet som korrigerar brister i nuvarande transportsystem
- Utnyttja gjorda och planerade investeringar på bästa sätt
- Undanröja flaskhalsar i det internationella, nationella och regionala transportsystemet
- Förbättra pendlingsmöjligheter med konkurrenskraftiga restider och se till hela resanperspektivet

- Koppla samman arbetsmarknader för att öka sysselsättningen och främja kompetensförsörjning
- Skapa en integrerande infrastruktur med fokus på boende och tillgänglighet
- Koppla samman stad och landsbygd
- Planera för en klimatsmart kollektivtrafik och infrastruktur
- Utveckla en gränsöverskridande kollektivtrafik och infrastrukturplanering

Del 1, Region Kronobergs syn på hur transportsystemet bör utvecklas

I det följande redogör vi för vad prioriteringarna i positionspaperet innebär för Region Kronoberg och hur en nationell planering av infrastrukturen kan bidra till utveckling i Kronoberg och för Sverige.

Interregional tillgänglighet

Snabb utbyggnad av två nya stambanor som kopplar an till befintliga Väst kustbanan, Södra stambanan och anslutande sidobanor.

Kronobergs län har tillsammans med övriga Sydsverige ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. Tillgängligheten till Sveriges tre storstadsområden är mycket viktig. En av de viktigaste satsningarna för framtiden är etablering och utbyggnad av nya stambanor i Sverige, där Sydsverige påverkas av alla delar av det planerade höghastighetsnätet. De nya stambanorna måste planeras och utvecklas nära samordnat med anslutande sidobanor och regional tågtrafik. Sydsverige har ett väl utbyggt trafiksystem med regional tåg (Öresundståg) och lokaltåg som samverkar med fjärrtågen. Genom samordning med stambanorna för höghastighetståg och regionala tåg för högre hastighet finns utökade möjligheter för tågsystemet att bidra till nödvändig arbetsmarknadsförstoring.

Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att förbättringar av sidobanorna erfordrar investeringar. Region Kronoberg vill framhålla åtgärder på Kust-till-kust-banan och att det för vissa delar även byggs dubbelspår och då framför allt sträckan Växjö - Alvesta. Vi anser att detta inte kan vänta utan måste ske snarast möjligt, då bristerna på delar av banan är stora redan idag. Åtgärder på Kust-till-kustbanan, främst öster om Alvesta, är oberoende av var höghastighetsbanan kommer att dras. Medel för de nya stambanorna måste lösas utanför anslagsramen i nationell plan och det även de anslag som idag är låsta till höghastighets banor i gällande plan detta för att möjliggöra åtgärder på anslutande sidobanor.

Vi betonar vikten av att börja bygga ut stambanan från Malmö/Lund, samt järnvägssträckan Sydostlänken från kombiterminalen i Älmhult till Blekinge kustbana, för att avlasta Södra stambanan genom Skåne. Det är svårt att se hur den prognosticerade trafikökningen av resor och godstransporter år 2030 annars ska kunna rymmas på denna hårt belastade sträcka.

Kopplat till järnvägsinfrastrukturen på Kust-till-kustbanan och till Södra stambanan finns i Kronobergs län enbart på Södra stambanan 6 bevakade plankorsningar. Förutom att dessa korsningar är en säkerhetsrisk är det också ett påtagligt hinder för väg infrastrukturen. Flera korsningar har tagits bort, men arbetet för att få bort resterande farliga korsningar måste fortsätta och intensifieras.

Tillsammans med övriga regioner svarar Region Kronoberg för regional- och lokaltågstrafiken. Det är ett stort åtagande inom ramen för regionens skattebas. Region Kronoberg har tillsammans med kommunerna Alvesta, Markaryd, Växjö och Älmhult genom EU-projekt, medfinansiering

och förskottering till Trafikverket under de senaste åren ökat antalet järnvägsstationer i länet från 6 till 11.

Staten behöver rikta insatser för att öka kapaciteten och för att på sikt kunna öka hastigheten till 200 km/h på Kust-till-kustbanan, i och utanför Kronobergs län, för kortare restider till ny stambana. Kust-till-kust banan och Södra stambanan måste också få anslutning till ny stambana, dvs. att trafikeringen kan ske utan byte för resenären. Utöver det måste staten fortsätta sitt arbete för en robust Södra stambana för person och godstrafik.

Sammanknutet Sydsverige

Utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland.

I Kronoberg och i våra grannregioner finns en flerkärnig struktur med tillväxtmotorer, regionala kärnor och till dessa kopplade mindre tätorter och landsbygd. Denna struktur är en tillgång som ger valfrihet och robusthet för företag och invånare. Men detta bygger på att regionen och regionerna knyts samman genom god tillgänglighet. Ökade möjligheter till pendling genom utbyggd kollektivtrafik förstärker och bygger samman arbetsmarknadsregionen vilket förbättrar matchningen på arbetsmarknaden och leder till en lägre arbetslöshet. Detta gynnar alla invånare men särskilt svagare grupper som i högre grad är beroende av kollektivtrafik för sin pendling. En fortsatt utveckling av regionen bygger på att trafiken kan fortsätta utvecklas genom att erbjuda fler resenärer hållbara resmöjligheter. Trafikverkets konstaterar insiktsfullt i inriktningsunderlaget att ”Mindre tätorter och omgivande landsbygd med god tillgänglighet genom effektiva anknytande system växer om de kan erbjuda attraktiva livsmiljöer och samtidigt ge tillträde till en större arbetsmarknadsregion”. Enligt Kronobergs utvecklingsstrategi 2015-2025 behövs snabba och komfortabla resor för att regionen ska kunna utveckla platser, orter, städer och regioner genom att komplettera och dra nytta av varandra.

Även om Region Kronoberg är centralt placerat i södra Sverige konstaterade OECD 2011 i Territorial -Review att Kronoberg tillsammans med Kalmar och Blekinge har, i jämförelse med Sverige i övrigt, luckor i infrastrukturen. Att det finns begränsningar i infrastrukturen minskar möjligheten att dra fördel av läget nära Europa och påverkar den interna dynamiken inom regionen. OECD-rapporten bekräftades också i Trafikverkets Kapacitetsutredning inför planperioden 2014 – 2025. I inriktningsunderlag borde kapacitetsutredningens slutsatser, framförallt gällande vägnätet, ha getts en större koppling till inriktningsplaneringen.

Även om Kronobergs län är ett relativt glesbefolkat län ligger cirka 90 % av länets arbetsplatser i någon av de sex transportstråken som korsar länet. I samma stråk finns också 85 % av länets befolkning. Detta är transportstråk som ansluter till våra grannas tillväxtmotorer och regionala kärnor. I nationell plan finns E4 som snart ska åtgärdas och RV 25 både i östlig- och västligriktning som delvis har åtgärdas, men där fler åtgärder behövs. Av det totala trafikarbetet i Kronobergs län sker ca 40 % på dessa båda nationella vägar. Av de regionala vägarna, vars utveckling finansieras av länstransportplanen, är det vägarna 23, 27 och 30 som har störst behov av åtgärder. Trafikarbetet på dessa och övriga regionala vägar (exkl. kommunala gator) utgörs i länet av cirka 60 %.

Utöver behovet av åtgärder på de större stråken finns ett stort behov av åtgärder på det mindre vägnätet dels för att kunna knyta samman de vardagliga resorna med bil och kollektivtrafik från tillväxtmotorer och de regionala kärnorna med sitt omland och dels för skogsindustrin och för övriga näringslivets transporter. I en utredning från Trafikverket konstateras att det finns

åtgärdsbehov på storleksordningen 325 – 550 miljoner kronor för enbart breddning av länets mest prioriterade minder vägar.

Den planerade hastighetsöversynen innebär att hastigheten på flera av länets vägar kan komma att sänkas, vilket skulle innebära väsentligt försämrade möjligheter till sammankoppling av Sydsveriges regionala kärnor och tillväxtmotorer. En grov uppskattning är att minst en miljard kronor behövs i investeringar för att bibehålla dagens hastighetsnivå.

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet har vi ansvar för att utveckla länets kollektivtrafik, vilket slås fast i det nyligen antagna trafikförsörjningsprogrammet 2016-2025. I programmet finns flera satsningar, alltifrån att ytterligare stärka de starka stråken till att utveckla närtrafik för att möjliggöra förbindelserna mellan stad och land. Ambitionen är att resandet skall öka med minst 3 % per år. För att kunna genomföra detta krävs insatser i infrastrukturen i form av nya hållplatser, förbättring för gång och cykel till hållplatser, stationsombyggnader, framkomlighetsåtgärder för bussar med mera.

Cykelvägnäten blir succesivt fler och bättre. Under 2016 kommer arbetet med en regional cykelstrategi att påbörjas. Syftet är att med en bred ansats tydliggöra vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra en ökad och mer trafiksäker cykling i Kronoberg. Målet är bl.a. att cykeln ska bli det naturliga transportmedlet för kortare resor, att utveckla kollektivtrafikens bytespunkter till noder för cykeltrafik och att öka cykelturismen. Under 2016 kommer bl.a. den nationella cykelleden Sydostleden att invigas. För att utveckla cykelvägnätet ges medel till kommunerna från länstransportplanen, på motsvarande sätt bidrar kommunerna till att förbättra vardagscykling på det statliga vägnätet. Ett prioriterat arbete för länet är att skapa cykelvägar i anslutning till de mittseparerade vägarna.

I inriktningsunderlaget ges förbättringar av kollektivtrafik och gång- och cykelvägar stor betydelse för minskade miljöproblem i städer och för bidrag till minskad klimatpåverkan. Vi håller med om detta och men vill betona att ekonomiska realiteter ofta sätter gränsen för att utveckla kollektivtrafik och cykel som fordonsslag.

Inriktningsunderlaget har sin huvudinriktning kopplad till utveckling som berör den nationella planen och detta med all rätt. Men vi vill uppmärksamma att majoriteten av investeringarna som kopplas till cykel och busstrafik samt investeringar i vägnätet som 60 % av länets trafikarbete utförs på, finansieras via anslag från länstransportplanen. Trafikverket föreslår också att medlen från länstransportplanen ska kunna finansiera järnvägsinvesteringar. I förslag på tilldelning av medel enligt 0-alternativet är 12 % dvs. 35 av 281 miljarder kronor avsatt till landets 21 länstransportplaner. För Kronobergs del borde detta bli drygt 700 miljoner kronor. Vår uppfattning är att Trafikverket i inriktningsunderlaget alltför svagt har beskrivit de regionala planernas betydelse för transportinfrastrukturen. Vidare är Region Kronoberg kritisk till att länstransportplanerna ska samfinansiera åtgärder som direkt ligger under statligt ansvar, även om undantag i enstaka fall kan förekomma.

Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

Sveriges perifera läge i förhållande till flera tunga marknader för utrikeshandel innebär att effektiv infrastruktur och logistik är av särskild betydelse för landet. Sydsveriges strategiska läge gör att en stor del av Sveriges import och export passerar genom området varje år. Flera viktiga hamnar, flygplatser och andra knutpunkter av nationell och internationell betydelse finns i Sydsverige.

De globala handelsmönstren förändras och handeln växer snabbt i relation mot centrala och östra Europa och mot Asien. Idag saknas viktiga länkar mellan södra Sverige och prioriterade TEN-T-korridorer i de baltiska länderna och Polen. Om svensk industri ska kunna växa och skapa arbetstillfällen och samtidigt klara utsläppsmålen av växthusgaser är ökade intermodala transporter mellan järnväg och sjöfart en förutsättning. EU-länderna på andra sidan Östersjön bygger ut sitt transportnät. I ett östersjöperspektiv är också arbetet med Motorways of the Sea viktigt och bör utvecklas. Genom det kan TEN-T – korridoren genom Sverige i stomnätet Skandinavien-Mediterranean knytas samman med TEN-T korridorerna på kontinenten. Detta berör hamnarna i Sydsverige, samt väg- och järnvägsnätet som kopplar till hamnarna. EU:s Östersjöstrategi är ett viktigt styrdokument för arbetet kring Östersjön.

Järnvägssträckan, Sydostlänken, mellan kombiterminalen i Älmhult på Södra stambanan och Olofström är helt avgörande för Volvo Cars tunga transporter av plåtdetaljer till sammansättningsfabriker i Sverige och utomlands. Bygger man ut Sydostlänken till Blekinge kustbana skulle den bli till en viktig godsjärnväg. Man får en helt ny systemlösning för godstransporter i sydostlig riktning. Industrin ser stora möjligheter i att överföra gods som idag går på väg till järnväg via Sydostlänken. Kombiterminalen i Älmhult skulle kunna utvecklas och ge möjlighet för till exempel IKEA att föra över mer av sina varuflöden till järnväg och fartyg. Funktionaliteten i järnvägsnätet ökar genom att Sydostlänken knyter samman TEN-T korridoren genom Sverige med de TEN-korridorer som ansluter till hamnar på andra sidan Östersjön.

I Sydsverige finns en stark skogsnäring. Kronobergs län är ett skogs- och landsbygdslän där många transporter måste ske på mindre vägar. För jord- och skogsbruksnäringarna är det väsentligt att länet upprätthåller ett tillräckligt bra vägnät för tunga transporter av till exempel timmer. Region Kronoberg har därför en viss oro över att Trafikverket i inriktningsunderlaget framhåller en anpassning av vägnätet för 74 tons lastbilar som en klimatåtgärd, dvs. en ökning från dagens 60 ton. Vi ifrågasätter inte att det kan finnas en miljönytta med åtgärden, men ställer sig skeptisk till det breda införandet. Trafikverket konstaterar att stora mängder broar och vägkroppar behöver förstärkas till stora kostnader. Kostnader som kan komma att tas från för länet viktiga bärighetsåtgärder samt att det kan innebära att länstransportplanens medel blir låsta till åtgärder på vägar som idag är relativt bra.

Del 2, Region Kronobergs synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag

Trafikverkets material redovisar ett brett spektrum av transportpolitiska frågor. Nedan lämnas synpunkter på inriktningsunderlaget som inte direkt kan kopplas till de sex sydsvenska länens gemensamma huvudprioritering.

Trafikökning

Trafikverket räknar med att både person- och godstransporter kommer att öka kraftigt fram till 2030 och att ökningen fortsätter mot 2050. Detta gäller i alla de åtgärdsalternativ som analyseras. Det innebär generellt sett att behoven av insatser ökar såväl för att upprätthålla den kapacitetsmässiga funktionen som att begränsa miljöpåverkan och åtgärda slitaget på anläggningarna.

Trafikverket diskuterar olika trender och stora samhällsförändringar som kan leda till systemskiften inom transportområdet såsom automatisering, digitalisering, e-handel, urbanisering, utveckling av ett mera tjänstebaserat sätt att resa mm. Det hade varit intressant att också se kvantitativa analyser av potentialen för hur dessa förändringar kan påverka transporterna.

Prognoserna är generella för hela landet. Utvecklingsförutsättningar, förväntad trafikutveckling och insatser för att förändra transportsystem och resande kommer att avvika från dessa trender i olika delar av landet och på olika länkar och noder i nätet. Region Kronoberg ifrågasätter också den kraftiga trafikutvecklingen som Trafikverket föreskriver i underlaget

Ett transportsystem utan nettoutsläpp av klimatgaser

Omställning till långsiktigt hållbara lösningar är en av de stora utmaningarna för transportsystemet. Trafikverkets material innehåller en intressant analys som bygger på en stark tilltro till teknisk utveckling och till ekonomiska styrmedel. Byggstenarna är energieffektivisering, övergång till fossilfria bränslen inom vägtrafiken samt utveckling av ett transportsnärt samhälle. Man menar att det är möjligt att uppnå ett vägtrafiksystem utan utsläpp av klimatgaser omkring 2040 och att detta kan ske utan allvarliga konsekvenser för andra transportpolitiska mål. Regering och riksdag har sedan tidigare beslutat om visionen att Sverige ska ha nollutsläpp av klimatgaser 2050 och en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Trafikverkets slutsatser bygger på en optimistisk syn på teknisk utveckling och på möjligheterna att implementera och ställa om. Man kartlägger möjliga styrmedel men presenterar inget trovärdigt förslag till hur klimatalternativet kan genomföras. Trafiken skulle enligt prognosen öka trots att en av förutsättningarna för att nå det redovisade målet är att biltrafiken minskar. Materialet behöver förtydligas och ses över som underlag för de kommande planrevideringarna.

Fyrstegsprincipen

Som en del i arbetet för långsiktigt hållbart trafiksystem, för att minska trafikens klimatpåverkan och för att effektivt hushålla med knappa resurser finns den så kallade fyrstegsprincipen. Principen bygger på fyra enkla steg: tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt. När det gäller väginfrastrukturen stödjer Region Kronoberg den prioriteringsordning som redovisas i inriktningsunderlaget, där steg 1 – 3 åtgärder (tänk om, effektivisera och bygg om) ges förtur i planeringen före steg 4 (bygg nytt). Vi ser dock inte att den prioritetsordningen fullt ut kan vara vägledande när det gäller cykelvägsutbyggnad eller byggnation av kollektivtrafikanläggningar.

En förutsättning för att fyrstegsprincipen skall bli användbar och ge full effekt, är att en omskrivning av den i dag gällande förordningen omgående blir klar och antagen. Detta så att nationella medel och länstransportmedel kan ges till åtgärder för samtliga fyra steg i fyrstegsprincipen.

Vidmakthållande och utveckling

I huvudrapporten redovisar Trafikverket vilken ekonomisk ram som krävs för att vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå. I synnerhet järnvägssystemet är ett komplext system med särskilda behov för att fungera. Trafikverket bedömer att det årliga behovet för att vidmakthålla systemet är 6-7 miljarder kronor högre än dagens årliga anslagsnivå. Att eliminera det eftersläpande underhållsbehovet under en 12-årsperiod kräver därutöver 4-5 miljarder kronor per år.

Vi uppfattar att behovet av att få järnvägen i funktionellt skick måste prioriteras. Störningar i tågtrafiken fortplantar sig i stora delar av systemet. Över tid medför störningar att pålitlighet och förtroendet för att resa eller transportera gods på järnväg minskar. Transportsystemet måste vidmakthållas och eftersläpning, i synnerhet på järnvägen åtgärdas. I de fall detta är en förutsättning för att utveckla systemet är det än mer angeläget.

I Trafikverkets beskrivning av prioriteringar för att vidmakthålla funktionaliteten av väg- och järnvägssystemet lyfter de att det är det mest högtrafikerade delarna som ska prioriteras. Vår bedömning är att Trafikverket har rätt redskap för att göra bedömningar där flödena är stora men ser en viss oro över deras bedömningar där flödena är små eller mycket små och då framförallt vad gäller på järnvägssystemet. En järnvägssträcka med ringa trafik kan till exempel vara helt avgörande för det lokala näringslivets fortlevnad. Vi hävdar inte att alla järnvägar och barngrändar måste finnas kvar, men en nerläggning är många gånger ett irreversibelt beslut och måste tas under särskild prövning, där också metoder för bedömning måste utvecklas.

I materialet redovisas behovet av utveckling som kan vara att knyta ihop arbetsmarknader, utbildningsutbud och sörja för näringslivets behov av res- och transportvägar. Nödvändiga investeringar ökar kostnadsramen men att inte investera i utveckling medför också kostnader för samhället vilket kunde varit intressant att belysa i materialet.

It - infrastruktur

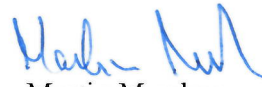
Det finns behov av ökad samordning mellan den digitala infrastrukturen och transportinfrastrukturen. Behovet av digital infrastruktur kommer under perioden 2018-2029 att öka exponentiellt. Det behövs en utbyggnad av fiber som är direkt kopplat till transportsystemet - det avser möjligheten till ständig uppkoppling för arbete, besöksnäring, samhällstjänster etc.

Bilaga positionspapper för Sydsveriges infrastruktur ”Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige”

REGION KRONOBERG



Anna Fransson
Regionstyrelsens ordförande



Martin Myrskog
Regiondirektör