

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Remissyttrande – Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037, rapport 2024:003, TRV 2023/70321

### Sammanfattning

Region Kronoberg har av Trafikverket/Landsbygds- och infrastrukturdepartementet beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Svar ska lämnas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 15 april 2024. Inriktningsunderlaget och inlämnade remissvar kommer att ligga till grund för infrastrukturpropositionen. Genom infrastrukturpropositionen kommer Trafikverket att få i uppdrag att upprätta en nationell plan och Region Kronoberg i egenskap av länsplaneupprättare få uppdraget att upprätta ny länstransportplan.

Den 15 juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen. I enlighet med direktivet skulle Trafikverket utforma inriktningsunderlaget efter samråd med regionerna i rollen som länsplaneupprättare och med ansvar för regional utveckling, för att bidra med bedömningar och fakta. Region Kronoberg lämnade inspel till Trafikverket 26 oktober 2023.

### Region Kronobergs utgångspunkter

Region Kronobergs svar på inriktningsplaneringen sker utifrån rollen som ansvarig för samordningen av det regionala tillväxtarbetet, länsplaneupprättare och regional kollektivtrafikmyndighet. Yttrandet bygger på fortlöpande samverkan med kommunerna i tjänstemannagrupperna för infrastruktur, näringsliv och andra aktörer i regionen.

Region Kronobergs synpunkter grundas till största del i behovet av utveckling av arbetsmarknadsregionerna. Kronoberg är ett landsbygdslän som presterar. Länet har det näst högsta exportvärdet i landet utifrån befolkningens mängd, både på varor och tjänster. En del av detta kan härledas till att skogens hela värdekedja finns samlad i länet och att många av länets större företag vill gå före i den gröna omställningen. Kronoberg har också landets största pendlingskvot, detta trots att länet är ett av landets minsta. Effektiva transporter ökar tillgängligheten och lockar arbetskraft, främjar ekonomisk tillväxt och möjliggör bättre arbetsmarknadsmatchning. Bra kommunikationer förstärker dessutom möjligheten

till delaktighet i samhället och knyter samman boende, arbete, utbildning, service, kultur, rekreation och fritid.

Kronobergs län är beläget mitt i Sydsverige och med en befolkning på 204 142 invånare (dec 2023) är Kronoberg det 4:e minsta länet. Med sina 24 inv./km<sup>2</sup> placerar sig Kronoberg i mitten jämfört med andra län gällande befolkningstäthet, dock sist i Sydsverige. Från öster till väster har länet en sträcka av cirka 16 mil och från norr till söder en sträcka av cirka 10 mil. Sveriges vägnät består av cirka 9 850 mil statliga vägar och i Kronoberg ligger cirka 4 procent av dessa det vill säga cirka 360 mil. Kronobergs län har tilldelats en ram på 881 miljoner kronor för perioden 2022–2033.

Region Kronobergs svar på inriktningsplaneringen bygger också på gemensamma ställningstaganden utifrån det sydsvenska positionspaperet ”Positionspaper för infrastruktur: En välutvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige”. Ställningstagandet är framtaget gemensamt av Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland. Pappret grundas i en gemensam framtagen systemanalys och andra gemensamma underlagsrapporter. Det sydsvenska positionspaperet bifogas detta remissvar som bilaga.

## Synpunkter

Det remitterade inriktningsunderlaget är omfattande och med bilagor uppgår det till cirka 750 sidor. Underlaget tar upp en mängd områden som beskriver hur vägar och järnvägar ska utvecklas och förvaltas under perioden 2026–2037. Region Kronoberg gör inte anspråk på att lämna synpunkter på alla åtgärder och förslag som läggs fram i underlaget, men vi vill här, i detta remissvar, lyfta områden som är av betydelse ur Region Kronobergs perspektiv.

### Sammanfattning av Region Kronobergs synpunkter

1. Tilldelning till länsplan måste öka: Region Kronoberg vill betona att ramen till de regionala planerna måste öka kraftfullt för att kunna möjliggöra utveckling av länet och med det hela landet.
2. Rationell och anpassad planering och genomförande: Region Kronoberg vill betona vikten av kostnadsreduktion och konsekvensutreda nya krav på bättre sätt.
3. Långsiktighet och transparens är viktigt: Region Kronoberg vill betona att mognadsgraden för nya åtgärder måste var bättre innan de läggs in i den nationella planen samt att transparensen kring förberedelse för byggstart och byggstartsbeslut måste bli bättre.
4. Samfinansiering till den nationella planen måste tydliggöras: Region Kronoberg vill betona att de regionala planernas samfinansiering det vill säga regionernas prioritering synliggörs i den nationella planen.

5. Möjliggör utveckling av regionala vägar i stället för hastighetssänkningar: Region Kronoberg vill betona att generella hastighetssänkningar inte är en framkomlig väg för trafiksäkerhetens främjande. Bättre är en ökad ramtilldelning till den regionala planen och flexibla hastigheter.

6. Bärighets- och tjälsäkring av det mindre vägnätet: Region Kronoberg vill betona att underhållet av det mindre vägnätet är viktigt för invånare och näringsliv samt att bärighetsåtgärden BK4 inte ingår i Trafikverkets "kärnverksamhet".

7. Vårda det vi har; Men vi måste också utvecklas: Region Kronoberg vill betona att satsningen på underhåll av vägar och järnvägar är viktigt, men att det måste finnas en balans mot att möjliggöra en fortsatt utveckling.

8. Viktiga objekt till kommande plan: Region Kronoberg vill betona och lyfta vissa åtgärder som är av central betydelse för den kommande planperioden.

## Region Kronobergs synpunkter

### 1. Tilldelning till länsplan måste öka

För att klara behoven och målsättningarna med den långsiktiga infrastrukturplaneringen behövs en betydande höjning av anslaget till den regionala infrastrukturen. Till den senaste planeringsomgången fick Kronoberg en anslagshöjning på cirka 13 procent. Det är inte tillräckligt för att en acceptabel standard ska kunna upprätthållas på det regionala och enskilda vägnätet och för att satsningar på cykelvägar, hållplatser och samåkningsparkeringar för kollektivtrafik med mera ska kunna genomföras. Ställer man tilldelningen till de regionala planerna i förhållande till den nationella är det istället en markant minskning. Vid jämförelse med några planomgångar bakåt i tiden har tilldelningen till de regionala planerna minskat från 18 procent till 10 procent av den totala infrastrukturbudgeten i den senaste planeringsomgången.

Några tidigare års tilldelning är:

- Tilldelningen till regionala planer 2004–2015 var 18 procent (30 av 169)
- Tilldelningen till regionala planer 2010–2021 var 15 procent (33,1 av 217)
- Tilldelningen till regionala planer 2018–2029 var 11 procent (36,6 av 333,5)
- Tilldelningen till regionala planer 2022–2033 var 10 procent (42 av 437)

Under kapitlet om trafiksäkerhet lyfts att de allvarliga olyckorna sker till största del på de vägar som kan prioriteras av regionerna, vidare skriver Trafikverket att fler vägar måste mötessepareras för att nå målet om trafiksäkerhet. Därtill föreslås att det ska tas fram tydligare direktiv till länsplaneupprättarna för att öka takten i utbyggnaden av säkra vägar. Regionerna, som ansvarar för sjukvården, vet vilka effekter trafikolyckor har och vilka kostnader som kommer med dem. Region Kronoberg vill öka takten i utbyggnad av säkra vägar, men medlen räcker inte.

Särskilda satsningar är ingen framkomlig väg, då det bidrar till en ökad administration. Ramen till de regionala planerna måste kraftfullt öka.

## 2. Rationell och anpassad planering och genomförande

I underlaget beskriver Trafikverket hur kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder innebär att åtgärder måste flyttas fram i tid på grund av fördröjningar. Region Kronoberg kan inte uttala sig om hur Trafikverket agerar som beställare. Lagar och regler ska givetvis följas men det är anmärkningsvärt att byggande av en cykelväg i princip kräver lika mycket planering och underlag som byggandet av en motorväg. Region Kronoberg noterar också att vägar och gators utformning ”kräver” samma standard på landsbygden som i storstaden. Trafikverket pekar också på detta problem i underlagsmaterialet. Region Kronoberg kan inte bedöma storleken på kostnadsbesparingen i en rationell och anpassad planering och genomförande men vi bedömer att det finns en potential.

## 3. Långsiktighet och transparens är viktigt

Att större åtgärder måste ha uppnått en större mognad innan den namnges i den nationella planen och att Trafikverket förbättrar sin förmåga till kostnadsberäkningar i tidiga skeden skulle underlätta och ge bättre förutsättningar för infrastrukturplaneringen. Dialogen under planrevideringen är oftast tämligen öppen och transparent, men när planeringen mer ligger i statens inre liv är insynen från region och kommun betydligt sämre. Vid Regeringens beslut om ”förberedelse för byggstart” och ”byggstarts beslut” måste underlagen få en större offentlighet.

Trafikverket lyfter en möjlig förändring av den övergripande processen för infrastrukturplaneringen, där inriktningsunderlaget tas fram på uppdrag av den avgående regeringen och den fortsatta åtgärdsplaneringen sker på uppdrag av en nyttillträdd regering. Region Kronoberg identifierar både för- och nackdelar med en sådan förändring, men regionen saknar möjligheten att fullständigt bedöma dess konsekvenser. Region Kronoberg kan emellertid bedöma konsekvensen av att helt avbryta planeringen av en ny stambana i Skåne, för att sedan, med vissa justeringar, återuppta planeringen några månader senare. Den ojämna hanteringen av detta har varit mycket olycklig. Om en förändrad planeringsprocess kan leda till förbättrad långsiktig planering och framförhållning, ser Region Kronoberg positivt på det.

## 4. Samfinansiering till den nationella planen måste tydliggöras

Enligt direktivet har Trafikverket bedömt tillkommande finansiering utöver den ekonomiska planeringsramen och förutsättningar att utöka denna. En av dessa finansieringsformer är medfinansiering till den nationella planen, det vill säga framförallt då kommunal och regional skatt, bidrar till utveckling av infrastrukturen. Enligt underlaget kommer det att uppgå till 18 miljarder kronor för perioden 2026–2037 i prisnivå 2023. Trafikverket har dock inte tydliggjort vikten av samfinansieringen det vill säga då de regionala planerna bidrar till att utveckla åtgärder som ligger i den nationella planen. Detta efterlyser Region Kronoberg. Vid den senaste revideringen avsatte Region Kronoberg 12 procent av

den tilldelade ramen till samfinansiering. Till kommande plan måste alltså vikten av samfinansieringen också tydliggöras.

Även om Region Kronoberg har bidragit till sam- och medfinansiering finns det anledning att tydliggöra Region Kronobergs syn på sam- och medfinansiering. Region Kronoberg är av den åsikten att kommuner och regioner inte ska behöva finansiera eller medfinansiera det som är ett direkt statligt ansvar. Detta strider mot finansieringsprincipen och Region Kronoberg ser en liknande utveckling inom flera sektorsområden. Finansieringsprincipen är grundläggande för de ekonomiska relationerna mellan staten och kommunsektorn, och gäller i båda riktningarna.

Region Kronoberg anser vidare att man tar ett stort ansvar för infrastrukturen redan idag genom att göra kollektivtrafiken bättre och mer tillgänglig. Speciellt trafikeringskostnaderna både på väg och på järnväg är en stor kostnad för regionen, vilket också måste ses som en medfinansiering för ett väl fungerande transportsystem. De sex sydsvenska regionerna som samarbetar inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige, finansierar kollektivtrafiken till ett värde av sammanlagt cirka 6,3 miljarder kronor per år för att skapa en fungerande kollektivtrafik, vilket bidrar till ett sammanknutet Sydsverige.

#### **5. Möjliggör utveckling av regionala vägar i stället för hastighetssänkningar**

Stora delar av de vägar som berörs av hastighetssänkningar är del i det statliga regionala vägnätet. För att bibehålla eller höja hastigheten måste standardhöjningar utföras på de regionala vägarna genom prioritering i regionens länsplan. Tilldelningen av medel till länsplanerna är dock allt för låg. Region Kronoberg anser att ramen till länsplanerna måste höjas för att öka möjligheterna till mötteseparering och förbättringar i väginfrastrukturen som ger ökad tillgänglighet i kombination med trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Hastighetssänkningar genomförs med hänvisning till behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder som en del i arbetet med nollvisionen. Minskat antal trafikolyckor och dödsolyckor på vägar är givetvis en av de mest prioriterade insatserna för det svenska vägnätet. Det finns dock ingen motsättning i att även pragmatiskt kunna arbeta med god tillgänglighet och framkomlighet. Regionens uppdrag är att arbeta med och för en regional utveckling i länet. Detta gör det omöjligt att acceptera denna typ av inskränkningar i medborgarnas tillgång till drägliga restider till och från arbete och studier. En sänkning från 90 km/h till 80 km/h ger inte bara en reell restidsökning utan även en mental upplevelse av långa och tidskrävande avstånd och en negativ bild av landsbygdens behov och status. Som alternativ till hastighetssänkningar måste Trafikverket ges möjlighet att i större utsträckning få pröva alternativa lösningar så som flexibla hastigheter.

#### **6. Bärighets- och tjälsäkring av det mindre vägnätet**

Kronobergs län är beroende av det finmaskiga vägnätet och att detta håller en god standard, dels på grund av länets boendestruktur och dels för de stora mängder skogs- och virkestransporter som går på det primära och övriga länsvägnätet. Det

är därför viktigt i inriktningsplaneringen och i kommande plan att frågan om bärighet och tjälsäkring av det mindre vägnätet är ett prioriterat område, samt att viss standardförbättring i fortsättningen också ska kunna ske med stöd från den regionala planen.

Kopplat till bärighet för tunga transporter, utvecklas BK4-vägnätet. Trafikverket föreslår i 0-alternativet att avsätta 17 miljarder kronor för detta ändamål. Det finns många fördelar med tunga och långa fordon, vilket också återspeglas i den redovisade samhällsekonomiska nyttan. Men med tanke på att det för närvarande endast finns ett begränsat antal fordon som kan lasta 74 ton, är det ett nytt system som ska implementeras. Region Kronoberg ifrågasätter om dessa medel inte borde omfördelas till underhåll och utveckling av befintlig infrastruktur istället, där Trafikverket skulle fokusera på sin "kärnverksamhet". Vi anser att en omfördelning av dessa medel inom ramen för planen skulle vara ett mer effektivt verktyg än att ompröva medelstillelningen mellan specifika objekt i planen.

#### **7. Vårda det vi har, men vi måste också utvecklas**

Centralt i Regeringens uppdrag om inriktningsplaneringen till Trafikverkets är att "Vårda det vi har", det vill säga underhållet av vägar och järnvägar dels för att bibehålla dagens funktionalitet och dels för att minska underhållsskulden. Region Kronoberg ser det som bra och viktigt att Trafikverket lägger ett stort fokus på att vårda våra gemensamma väg- och järnvägsanläggningar framförallt då slitaget kommer att öka ytterligare till följd av ökad trafik.

I underlaget lyfts att åtgärder som ligger sent i planperioden, år 7–12, ska kunna plockas bort. Detta är extremt fel och kan allvarligt skada den samhällsplanering som utförs av kommuner och näringsliv vilka är beroende av infrastrukturutvecklingen. Region Kronoberg ser det som viktigt att Trafikverket håller fast vid beslutade namngivna åtgärder och genomför dessa. Trafikverket måste dock bli bättre på att för kommande namngivna åtgärder har uppnått en bättre mognadsgrad eller att åtgärder som endast ska utredas beslutas enligt annan ordning än att läggas in i den nationella planen.

Region Kronoberg ser det dock som mycket problematiskt att fokus på "Vårda det vi har" resulterar i att det till kommande planperiod inte finns plats för nya investeringar. Att inte kunna föreslå utveckling av infrastrukturen kommer att hämma inte enbart den regionala utvecklingen utan också Sveriges utveckling. Enbart orter med tillgång till medel från trängselskatter kommer att kunna utvecklas ytterligare eller att åtgärder måste vara kraftigt medfinansierade från regioner och kommuner. Detta tyder på att eventuell medfinansiering och medfinansieringsnivå har avgörande betydelse för huruvida objekten kommer med i planen eller ej. Hela Sverige måste kunna leva och känna tilltro till utveckling. Av denna anledning och av anledningar som Trafikverket beskriver i sitt inriktningsunderlag anser vi att en ram understigande +20 procentalternativet i förslag till ram vore förödande för regional utveckling, näringslivsutveckling samt hållbarhetsarbetet.

## 8. Viktiga objekt till kommande plan

I inriktningsplaneringen ska inte enskilda åtgärder lyftas. Men genom länets strategiska läge mitt i Sydsverige ser Region Kronoberg ett påtagligt behov av att stärka kapaciteten inom järnvägssystemet. Därför vill Region Kronoberg klargöra behovet av nya investeringar och betona vikten av att hålla fast vid tidigare beslut.

I december 2022 fattade regeringen beslut om att avsluta planeringen av ny stambana mellan Hässleholm och Lund. Omtaget som beslöts ligger i många avseende i linje med de synpunkter Region Kronoberg tidigare har framfört som svar på nationell plan om nya stambanor. Men med tanke på att Kronoberg har en stor in- och utpendling till Skåne, varje dag pendlar mer än 7 000 personer över länsgränsen, är det synnerligen olyckligt att planeringen av sträckan helt avbröts. En kapacitetsförstärkning av Södra Stambanan söder om Alvesta skulle förbättra den regionala pendlingen, underlätta för godstransporter och stärka Stockholms koppling till kontinenten. I oktober 2023 beslöt regeringen att återuppta planeringen av ytterligare spår för sträckan Hässleholm–Lund, vilket Region Kronoberg tycker är bra. Några ytterligare viktiga åtgärder fanns med i beslutet, men Region Kronoberg saknar uppdraget ”Utredning av nya spår Hässleholm–Alvesta” samt två av de tre förbigångsspår i Kronoberg på Södra Stambanan. Trafikverket behöver i kommande planering föreslå att denna planering omgående ska påbörjas. Framförallt för att genomföra framkomlighetsåtgärder när Fehmarn-Bältförbindelsen öppnar i slutet av 20-talet och för att minska störningar och förseningar i järnvägstrafiken.

Region Kronoberg vill också framhålla fyra åtgärder som är av central betydelse för järnvägssystemet i södra Sverige. Tre av dessa åtgärder är namngivna i nu liggande plan och planering för dessa pågår. Denna planering måste fortskrida och tempot måste öka för att på ett bättre sätt rusta Sverige för framtiden.

- Den enkelspåriga järnvägen på drygt 20 kilometer mellan Alvesta och Växjö ligger mitt i mitten av det Sydsvenska infrastrukturnätet, med en strategisk nyckelposition för tågtrafik till och från Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland, Stockholm och Skåne, dessutom en viktig del och länk i det internationella godsstråket Baltic Link, godstransportkorridoren mellan Göteborg och Adriatiska havet. Sträckan omnämns i inriktningsunderlaget som en av fem sträckor med högst kapacitetsutnyttjande över dygnet. Endast en etapp är planerad att åtgärdas i slutet av den nuvarande planperioden. Dubbelspår på hela sträckan Alvesta-Växjö skulle öka kapaciteten, minska sårbarheten och möjliggöra taktfast trafik med positiva effekter på hela det sydsvenska järnvägssystemet.
- Triangelspåret i Alvesta är en åtgärd som finns med och är namngiven i Nationell plan, men flyttades fram i tiden vid senaste planen. Åtgärden är en ”långt hängande frukt” för att förbättra person- och godstrafiken på

Södra stambanan. Detta är ingen ny åtgärd, men dess betydelse är så pass stor att den inte får flyttas fram i tiden ytterligare.

- Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn är färdigplanerad och inväntar enbart Regeringens byggstartsbesked. Åtgärden har ett stort stöd via sam- och medfinansiering och näringsliv, kommun och regioner kommer att möta upp investeringen med ytterligare åtgärder för samhällsutvecklingen. Framdriften måste få högsta prioritet i kommande nationella plan.
- Åtgärder på Älmhults bangård med förlängning av stickspår och nya anslutningar mellan spår är kostnadsmässigt en mindre åtgärd men skulle ge stora positiva effekter både för person- och godstrafiken. Åtgärden var med i senaste nationella planen vid +10-procentalternativet. Planering av åtgärden måste återupptas av Trafikverket.

Av vägprojekt i den nationella planen är Region Kronoberg tacksamma för att upprustningen av E4:an genom länet nu går mot sitt slutförande; framförallt att den stora dricksvattenreservoaren vid Bergåsen nu är säkrad. Region Kronoberg ser därför att ett fokus för kommande planer måste riktas in på basala standardförbättringar av Riksväg 25 genom Kronoberg och i angränsande län där mötteseparering saknas på många sträckor.

### **Barnrättsperspektiv**

Det framgår inte av remissen om en prövning av barnets bästa har genomförts. Barn nämns tre gånger i inriktningsunderlagets huvuddokument, men ingen särskild redovisning eller konsekvensbedömning över hur barn kommer att påverkas framkommer av inriktningsunderlaget.

### **Bilagor till Region Kronobergs remissyttrande:**

Bilaga 1 Regionsamverkan Sydsverige; Positionspapper infrastruktur