



Samhällsbyggnadschef
Daniel Niklasson
0490-25 40 63
daniel.niklasson@vastervik.se

Kommunstyrelsen

Remissyttrande - Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037, Trafikverket

Västerviks kommun har tagit del av inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen inför perioden 2022-2033 och 2022-2037.

Omfattning och planperiodens längd

Vi ser utifrån Trafikverkets analys av de olika utredda tilldelningsförslagen att en budget kopplat till ny transportplan måste anslås med *minst* +20%. Nya stambanor måste finansieras separat, både med hänsyn till de stora behoven av både underhåll och vidmakthållande samt fortsatt stora behov av nyinvesteringar i både järnvägs- och väginfrastrukturen.

Att utsträcka planperioden från 12 till 16 år är olyckligt. Att under en sedan lång tidsperiod låsa planprocessen riskerar att göra infrastrukturarbetet mindre flexibelt och minskar samhällets möjligheter att möta förändringar i beteende liksom att ta tillvara på den ständigt pågående teknikutvecklingen. En reflektion över hur exempelvis resande och fordonsteknik såg ut 2005 jämfört med idag ger ett perspektiv i svårigheterna att hantera en så pass lång planperiod.

Regional utveckling och fördelning av resurser

Västerviks kommun utgör idag en helt egen arbetsmarknadsregion med ändå med andra tillväxtregioner inom nåbar pendlingstid. Vi ser i nuvarande plan att investeringar sker av i områden med mycket trafik och många människor. Investeringarna stärks även av planeringsmodeller som tillskriver ökad samhällsnytta i dessa områden men inte på samma sätt investeringar i mer glesa områden. Som en del i ett turist- och besöksläge ser vi stora trafikströmmar och behov av att kunna möta de krav som besökare och fritidsboende ställer parallellt med våra egna invånares behov. Med nuvarande fördelningsmodell ger investeringarna stor nytta i vissa delar av Sverige medan andra delar lämnas utan möjlighet att ta del av investeringarnas nyttoeffekter. Grunden i fördelningen måste vara att utdelning och effekter fördelas lika till hela landet. Vi upplever att transparensen i processen som leder till de prioriteringar och överväganden som görs kring medelstillelningen är bristfällig. Oaktad vilken



planeringsnivå man befinner sig på är det svårt att få klarhet i vad som ytterst gör en satsning lönsam och då även utifrån vilken prioritering och inte minst grunderna för den.

Som kommun ser vi med oro på att medelstildelning till de regionala länsplanerna idag är otillräcklig. Tildelningen har enligt underlagsmaterialet haft en betydligt sämre medelsökning jämfört med den nationella. Vi konstaterar att länsplanerna förutom rent regionala behov även ska hantera stora behov mellan regioner och även förbindelser som rimligen borde ha ett större nationellt intresse.

Medelsbristen gör att genomförandemöjligheterna för olika projekt inom den regionala planen blir mycket begränsade. Ett fåtal objekt kan genomföras under varje planperiod. Den ursprungliga tanken att de regionala planerna enklare skulle kunna hantera mindre objekt, som förbättringar även på det mindre vägnätet för att möta exempelvis näringslivets behov, har nu i princip helt uteblivit.

Utifrån dessa resonemang instämmer vi helt i Region Kalmar läns yttrande där regionen konstaterar att den en potential i Kalmar län inte fått möjlighet att utvecklas på grund av fortsatt långa restider och tillväxtmotorer och regionala kärnor som inte kan ge utdelningseffekt av och till varandra. Detta i stort på grund av de planeringssystem som förespråkar investeringar på redan attraktiva och välutnyttjade platser. Medel och investeringar måste fördelas mer jämlikt över hela landet och bör än mer analyseras utifrån aspekter kopplade till regionförstoring och potentiella tillväxtområden. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att skapa lika villkor om tillgänglighet och utveckling i Sveriges regioner bör kommande nationella transportinfrastrukturplan fokuseras på att utjämna de stora regionala skillnader som hittills inrymts och även förstärkts i tidigare planer.

Vidmakthållande och utveckling

Västerviks kommun har ställt sig helt bakom regionens ställningstagande att fortsätta att utveckla den regionala tågtrafiken längs Stångådals- och Tjustbanorna med tillhörande medfinansiering. För att ge största nytta är det därför av stor betydelse att en anslutning av Stångådals- och Tjustbanorna till det nya stambanenätet sker centralt i Linköping.

För att möjliggöra arbetspendling och regionförstoring är kontinuitet och tillförlitlighet i trafiksystemet av avgörande betydelse för människors val av arbets- och bostadsort. Underhåll och vidmakthållande är en förtroendefråga för hela systemet.

Som kommun konstaterar vi att vi idag är mycket starkt påverkade av brister i tillförlitligheten på både vad det gäller väg och järnväg. Osäkerhet och otrygghet leder till minskad rörlighet och att nuvarande arbetsmarknadsregioner konserveras. Förutom restider och komfort vill vi särskilt belysa den stora mängd viltolyckor som sker i vårt område årligen och som vi inte uppfattar hittills tagits på tillräckligt stort allvar avseende den upplevda tryggheten.

Minskade och begränsade hastigheter som vi under planperioden sett som en konsekvens av bristerna i systemet ökar restiderna och leder till minskat utbyte mellan olika regioner.



Planeringssystemet och kostnadsutvecklingen inom infrastruktursektorn

Utfallet av infrastrukturplaneringen och möjligheterna att driva fram utvecklings- och förbättringsarbete är beroende av att både planering och utförande kan ske effektivt.

Vi ser i dagsläget en utveckling där planeringsprocesserna blivit långdragna och där processtegen med tillhörande prövningar och tillhörande underlagsmaterial är mycket omfattande och kostnadsdrivande. Vi ser det som nödvändigt att våga korta ned utredningsprocesserna och förenkla genomförandet för infrastrukturprojekt oavsett storlek. I mötet med medborgarna är det som kommun ofta svårt att försvara det nuvarande systemet där en markägare levit med en osäkerhet kring påverkan av ett objekt under nästan en hel generation.

De kostnadsunderlag som ligger till grund för prioriteringar både i den regionala och nationella planen har under den innevarande planperioden i flera fall visat sig vara bristfälliga med omfattande kostnadsökningar som följd. Vi ser tillsammans med regionen stora kostnadsökningar i projekten kring overheadkostnader. Det stärker vår uppfattning att det finns fog för en mer effektiv process men även funderingar kring Trafikverkets interna arbete och organisation att lösa uppgifterna på ett så effektivt sätt som möjligt.

För att ge legitimitet åt den demokratiska planeringsprocessen är det av stor vikt att beslutade planer kan genomföras och utlovade satsningar genomföras inom utsatta tidsramar. Att behöva göra omfattande omtag i beslutade planer eller skjuta objekt framåt i tid skapar misstro och undergräver tilltron till systemets möjligheter att både vidmakthålla och utveckla infrastrukturen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att godkänna förslaget yttrande avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037.

Anders Björlin
Kommundirektör

Ulf Kullin
Förvaltningsledare

Daniel Niklasson
Samhällsbyggnadschef