

Regeringskansliet
(Infrastrukturdepartementet)

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande – Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033; Dnr I2021/02884

Sammanfattning

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

Svar ska lämnas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022.

Region Kronobergs svar på nationell plan bygger på gemensamma ställningstaganden utifrån det sydsvenska positionspapperet ”En välutvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige” och de sydsvenska prioriteringarna vilket är framtaget gemensamt av Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland. Det bygger också på att Region Kronoberg planerar för ett nytt akutsjukhus och att viktiga infrastrukturåtgärder måste vara på plats den dagen ett nytt sjukhus öppnar 2030. Slutligen bygger Region Kronobergs ställningstaganden på tidigare beslutade ställningstaganden.

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.

Sammanfattning av Region Kronobergs synpunkter

- Tidigare utpekade åtgärder och nya föreslagna åtgärder i Kronobergs län måste finnas kvar och genomföras.
- För att få en fungerande infrastruktur i anslutning till det nya sjukhuset, vilket beräknas stå klart 2029 finns det tre åtgärder som Region Kronoberg anser måste finnas med i Trafikverkets nationella plan vilka också har sam- och medfinansiering.
 - Åtgärderna är:
 - Dubbelspår Alvesta- Växjö: Etapp 1 Råppe-Växjö C,

- Station i Råppe med planskild korsning (Station i Råppe är med som förslag i nationell plan).
- Rv 25 Norrleden till 2+2-väg inkl. tfp Helgevärma Etapp 2.
- Att tilldelningen till de regionala planerna återgår till den ram som rådde vid 2000-talets början i andel av total nationell plan.
- Region Kronoberg anser att det långsiktiga målet är att förstärka hela Kust-till-Kustbanan, och att 200 km/h blir möjlig som högsta tillåtna hastighet och dubbelspår på de hårdast belastade sträckorna.
- För att skapa trovärdighet i ambitionerna på miljö- och klimatområdet och för att möjliggöra att överföra godstransporter från lastbil till järnväg anser Region Kronoberg att det också behövs kapacitetsförstärkningar på Älmhults bangård.
- Åtgärden **Markarydsbanan/Knäred mötesspår** kan inte vänta till slutet av planperioden. Den måste prioriteras tidigare för genomförande.
- Åtgärden **Alvesta tiangelspår** kan inte vänta till slutet av planperioden. Den måste prioriteras tidigare för genomförande.
- Hela Sydostlänken måste byggas, men 1: a etappen måste få högsta prioritet för att stärka näringslivets möjligheter till hållbara transporter på järnvägen.
- Nya stambanor ska planeras som ett sammanhållet system och utbyggnaden finansieras utanför den nationella planens ramar, för att möjliggöra satsningar på andra särskilt angelägna åtgärder för vidmakthållande och utveckling av transportsystemet.

Synpunkter

Region Kronoberg synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 inleds med övergripande synpunkter för att därefter lämna mer länsspecifika synpunkter.

Kronoberg står bakom Sydsvenska prioriteringar

Kronobergs län utgör ett nav i södra Sverige. Länets infrastruktur påverkar och påverkas av angränsande län. Invånare och gods rör sig från norr till söder och öster till väster, och omvänt, oberoende av regionala gränser. Transporter och resor hänger alltså samman oavsett vilka administrativa gränser som finns eller vem som har huvudansvaret för infrastrukturen. Av det skälet samarbetar de sex sydsvenska regionerna kring viktiga mål och satsningar på södra Sveriges infrastruktur och för utvecklingen av den regionöverskridande kollektivtrafiken. Regionerna Kronoberg, Halland, Kalmar, Jönköping, Blekinge och Skåne har tagit fram gemensamma systemanalyser, positionspapper både för infrastrukturen och kollektivtrafiken samt handlingsplan för kollektivtrafiken och enats kring fjorton infrastrukturåtgärder. Dessa åtgärder är av stor betydelse som gynnar hela landet. Region Kronoberg står helt bakom det arbetet och synpunkter som har lämnats från Regionsamverkan Sydsverige. Med våra prioriteringar vill vi stärka hållbar utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Vi vill bidra till ett klimatsmart transportsystem. Vi vill också medverka till en välfungerande helhet genom att ta tillvara och bygga vidare på den befintliga

infrastrukturen och genom att kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande går hand i hand.

Kronoberg är orolig för kostnadsutvecklingen

I den nationella planen beskriver Trafikverket att kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder är hög. Region Kronoberg har en stor oro över denna kostnadsutveckling.

Region Kronoberg kan också notera att kostnaderna för åtgärder i den regionala planen ökar samt att arbetet vid planeringen blir mer och mer komplicerat och kostnadsdrivande. 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.

De regionala planerna ge hållbara infrastrukturinvesteringar i hela Sverige

För att klara behoven och målsättningarna med den långsiktiga infrastrukturplaneringen behövs en betydande höjning av anslaget till den regionala infrastrukturen. Till denna planeringsomgången fick Kronoberg, liksom övriga regioner, en anslagshöjning på cirka 13 procent. Det är dock inte tillräckligt 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 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 15 procent till 10 procent av den totala infrastrukturbudgeten för utveckling av transportsystemet i den senaste planeringsomgången.

Några tidigare års tilldelning är:

- Tilldelningen till regionala planer 2010–2021 var 15% (33 av 217)
- Tilldelningen till regionala planer 2018–2029 var 11% (37 av 333)
- Tilldelningen till regionala planer 2022–2033 var 10% (42 av 437)

En allmän höjning av länsplaneanslaget, på bekostnad av de specialdestinerade anslagen, ger en mer långsiktig hållbar utveckling av länsplanernas ansvar.

Namn-givna investeringar i Kronobergs län

Kronobergs län genomkorsas av fyra nationella järnvägar vilka är Södra stambanan, Kust-till-kustbanan, Markarydsbanan samt Sydostlänken. I Kronoberg finns också elva järnvägsstationer. Länet genomkorsas också av två nationella vägar vilka är E4 och Rv 25. Nedan lämnas synpunkter på åtgärder som berör dessa vägar och järnvägar.

Nytt akutsjukhus kräver infrastrukturåtgärder; Kronobergspaketet

Region Kronoberg har fattat ett inriktningsbeslut om att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Räfte. Inriktningsbeslutet togs av regionfullmäktige i maj 2019 och ett definitivt beslut kommer att fattas under våren 2022. Sjukhuset planeras att stå klart 2029 och samtidigt måste ett antal större och mindre infrastrukturåtgärder finnas på plats för ett fungerande trafiksystem. Det finns tre åtgärder som Region Kronoberg anser måste finnas med i

Trafikverkets nationella plan. Med undantag av stationen i Råppe så är det åtgärder som under lång tid har lyfts som betydande brister för Kronobergs län. För att visa på behovet och stärka möjligheten till att de kommer med i den nationella planens prioritering har avsiktsförklaringar för sam- och medfinansiering upprättats för samtliga tre åtgärder. Sammanlagt investerar Region Kronoberg och berörda kommuner 158 miljoner kronor. (Hade motsvarande insats gjorts i en region med 2,4 miljoner invånare hade insatsen från Kronobergs län uppgått till cirka 1,9 miljarder kronor.)

Dubbelspår Alvesta-Växjö: Etapp 1 Råppe-Växjö C Åtgärden är inte med som förslag i nationellplan	Dubbelspårsutbyggnaden behövs för att klara dagens kapacitet och ge taktfasthet för tågtrafiken. Första etappen behövs för att möjliggöra så att dagens trafik av lokaltåg kan stanna vid den nya stationen utan att försämra utbudet av dagens tågtrafik. Det förutsätts också att den planerade trimningsåtgärden på sträckan genomförs som planerat. Samfinansiering Regionalt länstransportanslag 20 miljoner kr Medfinansiering: Region Kronoberg 20 miljoner kr Växjö kommun 10 miljoner kr Alvesta kommun 2 miljoner kr Lessebo kommun 1 miljon kr Total sam- och medfinansiering till NP 53 miljoner kr
Station i Råppe med planskild korsning Åtgärden är med som förslag i nationellplan	Byggnation av ny station i Råppe vilket ger stor nytta då tillgängligheten till och från sjukhuset förbättras. Området kring Råppe är idag transportintensiv och kommer att öka ytterligare då sjukhuset öppnar. En planskild korsning, för järnväg-Stora Råppevägen, kommer att göra stor skillnad för flödet och skapa både bättre trafiksäkerhet samt en förbättrad tillgänglighet för boende i närområdet. Samfinansiering Regionalt länstransportanslag 20 miljoner kr Medfinansiering: Region Kronoberg 35 miljoner kr Växjö kommun 10 miljoner kr Total sam- och medfinansiering till NP 65 miljoner kr
Rv 25 Norrleden 2+2 inkl. tfp Helgevärma Etapp 2 Åtgärden är inte med som förslag i nationellplan	Sträckan har betydande kapacitetsproblem med tidvis köbildning, vilket begränsar framkomligheten för person, gods och utryckningsfordon. Samfinansiering Regionalt länstransportanslag 20 miljoner kr

Medfinansiering: Växjö kommun 20 miljoner kr Total sam- och medfinansiering till NP 40 miljoner kr

Infrastrukturåtgärder i anslutning till det planerade sjukhuset har av region Kronoberg samlats i ett paket, vilket biläggs till detta remissvar.

Pendlingslänet Kronoberg behöver infrastrukturåtgärder

Kronoberg hade 2020 landets näst högsta varuexportvärde per invånare. Linnéuniversitetet som finns i Växjö och Kalmar har en stadig plats bland de topp fem populäraste lärosätena. Kronoberg är också en av landets största inpendlingsregioner med ett näringsliv som har ett stort behov av att hämta arbetskraft (inpendling) från kringliggande län. Näringslivet fokuserar allt mer mot behovet av kompetens och kompetensförsörjning, vilket i princip handlar om två ben. Det första är att fler individer väljer att bosätta sig på orter i länet och det andra är fungerande infrastruktur och kommunikationer, som möjliggör inpendling. Det råder dock bostadsbrist i samtliga av Kronobergs åtta kommuner. För att Kronobergs län ska kunna fortsätta att utvecklas på ett bra sätt är det därför av yttersta vikt att stärka och förbättra pendlingsmöjligheterna in till länet både på järnväg och väg.

Åtgärder på järnväg

Bland föreslagna åtgärderna i nationell plan finns några som är extra betydelsefulla för Kronobergs län och som kommer att underlätta kompetensförsörjningen för länets näringsliv, men ligger utanför länet. **En ny stambana mellan Hässleholm och Lund**, är viktig för att dagligen transportera människor till jobb och utbildning på orter i Kronoberg. Byggnationen måste påbörjas omgående och kan inte vänta till slutet av planperioden. Den andra större åtgärden utanför Kronoberg som har betydelse för länet är de planerade åtgärderna för **Halmstad C/bangård** vilket bland annat kommer att förbättra trafikeringen på Markarydsbanan. Åtgärder på **Markarydsbanan/Knäred mötesspår** har tidigare haft en kostnad under 100 miljoner kronor och har därför varit planerad att genomföras som ej namngiven åtgärd. I åtgärdsvalsstudien som genomfördes 2018 angavs att genomförandet skulle kunna ske 2025–2027. I förslag till nationell plan 2022–2033 anges att åtgärden tidigast kan genomföras 2028–2033. I åtgärdsvalsstudien för Markarydsbanan har det konstaterats en hög nationell nytta då banan är en omledningsbana för bland annat Västkustbanan. Regionaltågstrafik på Markarydsbanan kommer att bidra till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg. Åtgärden **Markarydsbanan/Knäred mötesspår** kan inte vänta till slutet av planperioden. Den måste prioriteras tidigare för genomförande. De planerade åtgärderna för järnvägstrafiken i Jönköpings län det så kallade **Y-et Värnamo-Jönköping-Nässjö** viktiga för Kronoberg. När det är klart kommer det att bidra positivt och på sikt knyta samman orter i Jönköpings och Kronobergs län. Slutligen är också ombyggnad av **Emmaboda station** av betydelse för Kronoberg, vilken dock saknas som förslag i nationell plan. Stationen är ett nav för tillväxtmotorerna Växjö, Karlskrona och Kalmar, en ombyggnad är en viktig del för att nå de uppsatta restidsmålen mellan orterna.

För att förbättra kapaciteten på södra stambanan föreslogs till nu gällande plan **Alvesta triangelspår**. En åtgärd som kommer att underlätta för framförallt näringslivets järnvägstransporter. Triangelspåret kommer också att bidra positivt till förbättrad kapacitet för järnvägstrafiken kring Alvesta. Kostnaden för åtgärden har sedan nu gällande plan lades fram ökat med 120 procent från 134 miljoner kronor till 295 miljoner kronor. En kostnadsfördyring som delvis kan härledas till att en planskild korsning ska byggas. I planen avsätts dock enbart 139 miljoner kronor. Det är olyckligt att åtgärden ligger över kant då den då den när den är genomförd skulle förbättra järnvägskapaciteten i hela södra Sverige.

Region Kronoberg är positiva till den planerade reinvesteringen på Södra stambanans sträckan **Älmhult-Hässleholm då kontaktledningarna ska bytas**.

För att skapa trovärdighet i ambitionerna på miljö- och klimatområdet och för att möjliggöra överföra godstransporter från lastbil till järnväg behövs **kapacitetsförstärkningar på Älmhults bangård**. Spår 3 förlängs norrut för att fungera som kombinerat utdrags- och förbigångsspår samt att spår 4 ansluts till Sydostlänken (Olofströmsbanan). Åtgärden finns också med i nu liggande plan om ramen utökas med 10 procent till en uppskattad kostnad om 204 miljoner kronor. Nu har ramen utökats, men åtgärden har tagits bort. Detta är olyckligt då åtgärden skulle ha förbättrat trafikeringen både för person och godstrafik i Älmhult.

När Trafikverket la fram förslag till nu gällande plan var enbart 1:a etappen med av Sydostlänken. Då Regeringen slutligen antog planen kom hela **Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana** är med i planen. Kostanden för hela sträckan uppskattades till 2,4 miljarder och i förslag till plan 2022–2033 uppskattas kostnaden 5,2 miljarder kronor. Kostnadsökningen kan härledas till tillkommande åtgärdsbehov i Olofström och Karlshamn. Region Kronoberg är oroad över kostnadsutvecklingen och senareläggning är inte acceptabel utan Sydostlänken måste få högsta prioritet för att stärka näringslivets möjligheter till hållbara transporter på järnvägen.

Åtgärder på väg

Vad gäller vägartgärder ser Region Kronoberg med tillförsikt att Europaväg 4, E4, är i sitt genomförandeskede och att två större åtgärder på Rv 25 är under uppstart för genomförande i Kronobergs län. Riksväg 25, Rv 25, är länken mellan tre av Sydsveriges tillväxtmotorer, Halmstad, Växjö och Kalmar. Den är också länken mellan arbetsmarknadsregionerna Ljungby och Växjö. Region Kronoberg anser att hela Rv 25 ska få mötteseparering för att få förbättrad trafiksäkerhet och bidra till ett sammanknutet Sydsverige. Region Kronoberg finner det anmärkningsvärt att ingen etapp för mötteseparering återfinns i den nationella planen inom Trafikverket region väst ansvarsområde. För att bidra till ett sammanknutet Sydsverige bör det under planperioden tydligt utredas vilka åtgärder som krävs med förslag till etappindelningar.

Övrigt om nationell plan

Bärighets- och tjälsäkra det mindre vägnätet i Kronobergs län. Kronobergs län är beroende av det finmaskiga vägnätet och att detta håller god standard dels på grund av

länets boendestruktur och dels för de stora mängder skogs- och virkestransporter som går i länet. Genom den nationella planen avsätts medel för bärighets- och tjälsäkring, för Trafikverket region syd har beloppet varit drygt 100 miljoner kronor per år. Det är viktigt att detta fortsätter vara prioriterat och att det i fortsättningen också är möjligt att dessa medel ska kunna kombineras med medel från länstransportplanen, och på så sätt kunna förbättra och höja standarden på länets finmaskiga vägnät på ett kostnadseffektivt sätt.

Utbyggnad av cykelvägar längs med det statliga vägnätet.

I Trafikverkets förslag anges att den största delen av cykelvägar ligger längs regional och kommunal infrastruktur. I Region Kronobergs cykelplan *Cykla i Gröna Kronoberg* pekas 33 cykelvägar ut. Majoriteten av dessa går längs med de regionala vägarna men det finns också behov av cykelvägar längs med de nationella vägarna. Region Kronoberg är positiva till att Trafikverket får utveckla cykelvägar längs de nationella vägarna och ser vi fram mot en fördjupad dialog med Trafikverket. Region Kronoberg är dock negativa till den särskilda satsningen för samfinansiering med regionala planer för cykelvägutbyggnad. Särskilda satsningar under en kortare period leder enbart till ökad administration, skapar oönskade låsningar samt att det finns risk för att satsningen går förlorad om inte genomförandet kan ske inom upprättad tidsram. Bättre hade varit att ramen till länsplanerna hade utökats.

Vidare måste regelverket som ställer krav på, att cykelvägar måste placeras i direkt anslutning till vägen förändras.-Med utgångspunkt från ett funktionellt samband och ett mer flexibelt och tillåtande regelverk skulle fler, säkra och attraktiva cykelvägar kunna anläggas.

Plankorsningar måste tas bort

Kopplat till järnvägsinfrastrukturen på Kust-till-kustbanan och till Södra stambanan finns i Kronobergs län enbart på Södra stambanan 6 genom länet bevakade plankorsningar och på sträckan Alvesta-Växjö på Kust-till-Kustbanan finns 8 bevakade plankorsningar. Förutom att dessa korsningar är en säkerhetsrisk är det också ett påtagligt hinder för väginfrastrukturen. När den utökade trafikeringen kommer tillstånd på Kust-till-Kustbanan kommer bommarna inne i Alvesta tätort att vara fällda 30–40 minuter per timme. Flera korsningar har tagits bort, men arbetet för att få bort resterande korsningar måste fortsätta och intensifieras.

Nya stambana

Region Kronoberg anser att förslag till Nationellplan angående nya stambanor inte gynnar hela landet eller den regionala utvecklingen. Trafikverket inleder underlagsrapporten om ny stambana med ”För att bättre knyta samman Stockholm och Göteborg respektive Malmö med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg samt öka kapaciteten för person och godståg i den totala järnvägsanläggningen planeras nya stambanor för höghastighetståg”. Region Kronoberg ser med oro på att bygget av ny stambana enbart utformas som ett projekt med syfte att stärka kopplingen mellan våra tre storstäder och för att ytterligare stimulera utvecklingen i dessa regioner. Vi saknar en förklaring kring varför en påskyndning av urbanisering och centralisering är önskvärd. Region Kronoberg är i dagsläget den enda

region utmed den nya föreslagna stambanan som inte får en station och därmed kan dra nytta av den utveckling som den nya banan möjliggör. Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan och tidigare Sverige förhandlingen inte på ett trovärdigt sätt beskrivit hur Kronoberg och sydöstra Sverige ska kunna kopplas upp och dra nytta av en ny stambana. Detta är helt oacceptabelt och av den anledningen valde Region Kronoberg att inte skriva under Sverigeförhandlingens avtal 2017.

Region Kronobergs synpunkter på ny stambana:

- Stationsort pekas ut i Kronobergs län på föreslagen sträckning.
- Finansieringen av nya stambanor sker på annat sätt än via anslag.
- Kraftfull upprustning och utveckling av anslutande banor och vägar till den nya stambanan.
- En snabb utbyggnad av hela systemet.
- Omgående påbörja arbetet med delsträckan Hässleholm-Lund.
- Interaktion som möjliggör ett sömlöst resande mellan ny stambana och befintliga banor i Hässleholm och Värnamo.
- Att framtidens Öresundståg och Krösatåg tillåts trafikera delsträckor på den nya stambanan.

Region Kronoberg anser att det är nödvändigt att förhandlingar om ny stambana kombineras med övriga infrastruktursatsningar för att nyttan av denna sprids utanför storstadsregionerna. Region Kronoberg anser att det förutom att en stationsort pekas ut i Kronoberg också behövs riktade insatser för att öka kapaciteten och för att på sikt kunna öka hastigheten till 200 km/h på Kust-till-kustbanan. Om nyttan av den nya stambanan skall komma Kronoberg och övriga regioner i sydöstra Sverige till del, måste kraftfulla åtgärder vidtas både på Kust-till-Kustbanan från Kalmar/Karlskrona till Värnamo och på Södra stambanan. I Trafikverkets nationella plan finns inget som tyder på att det kommer att ske någon samlad upprustning av Kust-till-Kustbanan vilket måste omprövas.

Region Kronoberg är dock positiv till en utbyggnad och utveckling av järnvägstrafiken både för person- och godstransporter och att samhället ska ta ett stort ansvar för att utveckla den. Vi ser behov och nytta av att en ny stambana byggs, då dagens höga belastning på järnvägsnätet resulterat i kapacitetsbrist och sårbarhet. Region Kronoberg är positiva till att arbetet med ny stambana inleds med att sträckan Hässleholm-Lund byggs. Denna sträcka kommer då den står klar omgående bidra till ökad regional nytta. Därför anser Region Kronoberg att sträckan Hässleholm – Lund måste påbörjas omgående samt att Södra stambanan i Hässleholm ansluts till ny stambana för att möjliggöra ett sömlöst resande. Samma anslutning måste finnas i Värnamo för att skapa ett system som tillåter framtidens Öresundståg och Krösatåg trafikera sträckorna Växjö-Hässleholm-Lund och Växjö-Värnamo-Jönköping.

För att inte byggnationen ska dra ut på tiden eller tränga undan andra betydande infrastrukturinvesteringar anser Region Kronoberg att finansieringen bör ske på annat sätt än via årliga anslag. Vilket också trafikverket föreslår i den nationella planen.

Remissyttrande
Diarienum: 21RGK1895
Handläggare: Per Hansson,
Datum: 2022-01-19



Barnrättsperspektiv

Prövning av barnets bästa

Barnkonventionen blev svensk lag den 1 januari 2020. När Region Kronoberg skriver remissvar inom ett område som påtagligt och direkt rör barn ska barnrättsperspektivet redovisas genom dokumentet ”Barnrättsbaserade beslutsunderlag - Enkel prövning av barnets bästa vid remissvar”.

Vi framtagande av Region Kronobergs synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 har ingen bedömning kunnat genomföras huruvida remissförslaget påtagligt eller inte påtagligt; direkt rör barn eller barn som närstående. Barn omnämns i dokumenten, men det har dock konstaterats att varken i huvuddokumentet eller i Miljökonsekvensbeskrivningen inte specifikt redovisat något som berör barnrättsperspektivet.

Mikael Johansson (M)
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog
Regiondirektör