

Regeringskansliet

Växjö kommuns yttrande över Trafikverkets remiss på förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Kommunstyrelsen har i § 58/2022 beslutat lämna nedanstående yttrande:

Yttrande

Växjö kommun kan inledningsvis konstatera att trots att det aldrig tidigare avsatts mer pengar till infrastruktur i landet så är det endast 7 nya objekt som kommit med i förslaget till ny Nationell plan. Samtliga dessa objekt är dessutom kraftigt medfinansierade från regioner och kommuner, vilket tyder på att eventuell medfinansiering och medfinansieringsnivå har avgörande betydelse för huruvida objekten kommer med i planen eller ej. 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.

Vi ser att det finns starka skäl för att utveckla en sammanhållen funktionell region i Sydost. Växjö, 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.

Vi kan dock konstatera att vi för vår del fått med en ny station i Råppe i planen. Detta är väldigt glädjande, inte minst med tanke på det nya planerade akutsjukhuset i Råppe, men för att få full effekt av denna station och investering samt för att kunna trafikera densamma måste dubbelspåret mellan Växjö och Alvesta också till. Trots en, från vår sida, totalt enad regional yttring och samfinansiering/medfinansiering genom tecknad avsiktsförklaring Region Kronoberg och flera av länets kommuner emellan, noterar vi att dubbelspårsutbyggnaden mellan Växjö och Alvesta saknas i förslaget. Utan detta dubbelspår så är bedömningen att undanträngningseffekter kommer att uppstå avseende befintlig Pågatågs- och Krösatågstrafik och stationen kommer att leda till ett försämrat tågtrafikutbud jämfört med dagens trafikering. Bedömningen är vidare att det kommer bli "stökigt" mellan Alvesta och Växjö, med

dålig punktlighet och förlängd gångtid. Genomförda konsekvensstudier visar på att en konsekvens kommer bli att alla tåg inte kommer att kunna köra hela vägen till Växjö och någon trafikutveckling kommer inte vara möjlig de närmaste 12 åren. Det hade förbättrat punktligheten och återställningsförmågan väsentligt med dubbelspår åtminstone på sträckan Växjö-Räppe. En stor risk är att gångtider kommer förlängas genom att det krävs förlängd tid i Alvesta för att köra in och ut på enkelspåret, s.k. infasningstid. Att dubbelspårsutbyggnaden inte finns med i planen kommer innebära att ett effektivt lås kommer att etableras för utökad pendeltågstrafik i hela Sydostregionen.

Järnvägssträckan mellan Växjö och Alvesta är vidare Sveriges mest vältrafikerade enkelspåriga järnväg med 108 tåg per vardag. Sträckan är enligt Trafikverkets klassificering **RÖD** med stora kapacitetsbegränsningar. 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 kustbanan och nämnda järnvägssträcka utgör, utöver allt annat, dessutom en viktig del och länk i det internationella godsstråket Baltic-Link, godstransportkorridoren mellan Göteborg och Adriatiska havet.

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 gör det att städer och kommuner inte kommer närmare, utan längre ifrån varandra. Därför ser vi med stor oro på konsekvenserna av tidigare beslut och diskussioner om att sänka hastigheter från 90 km/h till 80 km/h 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. Vår bestämda uppfattning är dock 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. I detta sammanhang delar vi även och ställer oss helt bakom SKR:s uppfattning om att en så viktig investering som nya stambanor behöver hanteras utanför den nationella transportplanen. Vi anser dessutom att när det gäller dessa stambanor borde man även undersöka andra alternativa finansieringsmöjligheter genom t.ex. medfinansiering från Näringslivet.

När man stoppar in nya stambanor i den nationella planen skapar det en undanträngning av andra nödvändiga åtgärder i transportsystemet.

Som exempel på denna undanträngningseffekt kan vi konstatera att med en lika tydlig regional prioritering som ovan, avseende dubbelspår på Kust till kustbanan, så saknar vi även det väldigt viktiga nationella utbyggnadsobjektet Norrleden i Växjö, RV 25/27, i föreliggande planförslag. Detta objekt är inte bara oerhört regionalt viktigt och prioriterat utan utgör även den primära uttryckningsvägen från det nya planerade akutsjukhuset i Räfteå. Utöver detta utgör sträckan en vital del av samma transportkorridor som ovan, Baltic-Link, RV 27 och Kust till kustbanan. Dessutom utgör Norrleden den direkta fortsättningen på det redan prioriterade nationella objektet, Väg 25 Österleden i Växjö, och för att få full utväxling av redan satsade pengar i detta objekt måste Norrleden byggas ut. Norrleden är Kronobergs viktigaste och mest trafikerade väg, även i jämförelse med E4 genom länet, och har redan idag nått sin kapacitetsgräns och är väldigt olycksdrabbad med minst en olycka per vecka med totalstopp på sträckan till följd. ***Vi kräver att Norrleden i Växjö tillsammans med trafikplats Helgevärma byggs ut nu!*** Detta är oerhört viktigt både för nationen, regionen och kommunen avseende den fortsatta tillväxten och utvecklingen av både samhället och näringslivet.

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!