

2016-02-2323
N2015/4305/TIF

Er ref:

Vår ref: 2014/606-544

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande - Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Regionförbundet i Kalmar har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för planeringen av transportinfrastruktur för perioden 2018-2029 och lämnar här sitt yttrande.

Samråd har skett med Landstinget i Kalmar län.

Sammanfattning

Regionförbundet i Kalmar län anser att den fortsatta inriktningsplaneringen och en kommande infrastrukturproposition bör fokusera på följande punkter.

Planera transportinfrastrukturen utifrån nya funktionella regioner!

Det behövs en proaktiv infrastrukturplanering som kan ge förutsättningar för större arbetsmarknadsregioner och studiependling.

Den regionala potten för infrastruktursatsningar måste öka!

Budgeten till länstransportplanerna är alldeles för liten i förhållande till länets ansvar och behov. En satsning behöver göras så att det ekonomiska utrymmet speglar verkligheten.

Ge ett samlat regionalt ansvar för regionala järnvägar och vägar!

Kalmar län har i dag inget ansvar för de regionala järnvägarna. Kunskapen om de regionala förutsättningarna och behoven finns här. Därför bör också det samlade ansvaret göra det. På så sätt kan vi själva göra nödvändiga prioriteringar.

Kalmar läns syn på utveckling av transportsystemet

Planera transportinfrastrukturen utifrån nya funktionella regioner!

Det behövs en proaktiv infrastrukturplanering som kan ge förutsättningar för större arbetsmarknadsregioner och studiependling.

Kalmar län ingår tillsammans med övriga län i södra Sverige i en flerkärnig struktur med tillväxtmotorer och regionala kärnor, städer med dynamisk tillväxt och goda utvecklingsförutsättningar. Längs kusten finns tillväxtmotorn Kalmar och de regionala kärnorna Västervik och Oskarshamn medan inlandet kännetecknas av många mindre orter med funktioner knutna till de större. Den flerkärniga strukturen är en tillgång och viktig utgångspunkt för hur transportsystemet ska ordnas.

Med den pågående urbaniseringen finns risken att en allt större del av samhällets resurser kommer att riktas till landets storstadsområden. Det kan samtidigt innebära att förutsättningarna i glesare befolkade delar av landet försämras. Regionförbundet ser här en påtaglig risk om nödvändiga nyinvesteringar i sydöstra Sveriges transportinfrastruktur inte kommer till stånd. Det gäller inte minst för kollektivtrafiken.

För Kalmar läns del kan följderna bli en negativ spiral där minskande investeringar ger ett krympande resandeunderlag som i sin tur gör det än svårare att motivera kostnader för behövliga insatser. Det i sin tur får konsekvenser för företagens möjligheter att finna kompetent personal samt för den enskilde att söka arbete inom pendlingsavstånd. Resultatet av en sådan process kan, som påpekas i inriktningsunderlaget, leda till växande obalanser mellan olika delar av landet.

Järnvägar och regional tågtrafik är ryggraden i utveckling och förstoring av regioner

Den regionala tågtrafiken på länets järnvägar är ryggraden i ett system för att knyta samman en större region för såväl godstrafik som persontrafik. Kust till kustbanan har idag en central funktion genom att dels knyta samman de tre regionala tillväxtmotorerna Kalmar, Karlskrona och Växjö, dels ge södra delen av länet kontakt med Södra Stambanan. Stångådalsbanan och Tjustbanan är av vital betydelse för invånarna i länet, genom att den ansluter kommunerna med Linköping och arbetsmarknaden i Östergötland. Det är också en viktig länk för kontakten mot Stockholm.

De tre banorna och den regionala tågtrafiken måste få än större betydelse framdeles genom sin tydliga koppling till de nya stambanornas stationslägen i Småland och Östergötland. Satsningarna på Kust till kust-, Stångådals- och Tjustbanorna kan inte vänta utan bör ligga före byggandet av nya stambanan för att skapa en nödvändig regional tillgänglighet och underlag för höghastighetstågen. Härigenom säkras den samhällsekonomiska nyttan av de mycket stora investeringar som planeras.

Den regionala potten för infrastruktursatsningar måste öka!

Budgeten till länstransportplanerna är alldeles för liten i förhållande till länets ansvar och behov. En satsning behöver göras så att det ekonomiska utrymmet speglar verkligheten.

I länet finns flera stora tillverkande industrier med omfattande transporter, både nationellt och internationellt. Större delen av transporterna sker på länets vägar eftersom järnvägssystemet är bristfälligt eller saknas. Här är E22 en viktig transportled för de stora industrier som likt Scania i Oskarshamn och Södras skogskombinat vid Mönsterås är lokaliserade längs kusten. Längs E22 i länet finns fortfarande flera flaskhalsar som behöver åtgärdas för att förbättra tillgängligheten och öka trafiksäkerheten. Liknande situationer med stort godsflöde och begränsande flaskhalsar finns på riksvägarna 25, 37/47 och 40.

Kalmar län är ett skogs- och jordbrukslän där många transporter sker på de större vägarna men också på det finmaskiga systemet av små vägar. För jord- och skogsbruksnäringarna är det väsentligt att ett tillräckligt bra vägnät för tunga transporter av till exempel timmer upprätthålls i länet.

Kännetecknande för Kalmar län är också en omfattande och allt mer växande besöksnäring. Att fortsatt stimulera besöksnäringen och samtidigt nå det regionala målet om en fossilbränslefri region år 2030 är en stor utmaning som kommer att kräva betydande insatser. Här kommer genomförandet av den nyligen antagna regionala cykelstrategin att spela en stor roll. Fokus i cykelstrategin ligger på turism, regionalt cykelnät och cykling i kombination med kollektivtrafik. Ambitionen är att fortsatt bygga ut cykelvägar i stadsmiljöer och att med sammanhängande cykelleder knyta ihop landsbygd och stad.

Kollektivtrafiken i länet bygger på samverkan mellan tåg och buss. En försvårande omständighet är att järnvägsnätet i länet i flera avseenden är bristfälligt där stora delar har låg kvalitet jämfört med dagens standardkrav. En ytterligare begränsande faktor är att en direkt järnvägsförbindelse saknas mellan de tre största orterna. För en utveckling av trafiken i de relationerna är inriktningen att utveckla stråk med snabb och högklassig busstrafik, så kallade superbussar. Införande av sådana högklassiga busslösningar kräver insatser i infrastrukturen såväl i tätorter som på landsbygden.

Den regionala tilldelningen av medel står inte i proportion varken till utvecklingsmöjligheter eller behov!

OECD:s rapport från 2011 visar att Kalmar län, på grund av bristerna i transportinfrastrukturen, har mindre tillgänglighet till de stora europeiska marknaderna än regioner som ligger längre bort. Det påverkar även den interna dynamiken i regionen negativt. Begränsningarna minskar länets möjligheter att dra fördel av läget i Östersjöregionen. Här behövs inte minst upprustning av väg- och järnvägsnätet som angör Smålandskustens hamnar.

Länets Ortsstruktur stöds av ett finmaskigt nät av infrastruktur; järnvägar och ett nationellt och regionalt vägnät. För att överbrygga den glesa strukturen och utveckla länet behöver de begränsningar som för närvarande finns i transportsystemet, och då inte minst i järnvägsnätet, rensas bort. Snabba, effektiva och komfortabla resor och transporter är avgörande för att uppnå ett av målen i Regional Utvecklingsstrategi för Kalmar län 2012-2020; att antalet arbetsmarknadsregioner ska minska från fyra till två.

För det krävs att transportplaneringen på regional nivå får ett betydande resurstillskott. Att öka den regionala potten bygger på insikten att det är på lokal och regional nivå som den största kompetensen finns kring vilka insatser som har potential att ge störst utväxling.

Ge ett samlat regionalt ansvar för regionala järnvägar och vägar!

Kalmar län har i dag inget ansvar för de regionala järnvägarna. Kunskapen om de regionala förutsättningarna och behoven finns här. Därför bör också det samlade ansvaret göra det. På så sätt kan vi själva göra nödvändiga prioriteringar.

En samordnad strategisk planering av infrastruktur, kollektivtrafik och bebyggelseutveckling har potential att bidra till att öka närheten till arbets- och bostadsmarknader. Genom snabb och tillförlitlig tåg- och busstrafik kan tillväxtmotorer och lärosätena i sydöstra Sverige; Jönköping, Kalmar, Karlskrona, Linköping, Norrköping och Växjö, kopplas samman bättre och göras mer tillgängliga för företag, arbetskraft, forskare och studenter. Det ger stöd för innovationskraft och tillväxt!

Förutsättningarna att nå framgång med en sådan planering är att den görs på regional nivå i interregional samverkan och samordnat med insatser på lokala nivå. Erfarenheten visar att det är lokalt och regionalt som kunskapen är störst kring vilka åtgärder som ger bäst utväxling i för utveckling. Följaktligen bör också beslut om åtgärder som förbättrar transportsystemet tas regionalt.

Kalmar läns synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag

Utökad ram är nödvändig för utveckling och underhåll!

Trafikverket anger att en strategisk framtida inriktning bör vara att vårda och använda det transportsystem vi har på ett smartare och mer effektivt sätt än idag. Det innebär att vidmakthålla transportsystemets funktionalitet och att eliminera det eftersläpande underhållsbehovet ges förtur framför nyinvestering.

Regionförbundet i Kalmar län ställer sig bakom en sådan generell princip för det kommande arbetet med transportsystemet. Vi menar samtidigt att Trafikverket inriktningsunderlag tydligt visar på behovet av ytterligare medel för att även nödvändig utveckling av transportsystemet ska bli möjlig.

Nödvändigt att avhjälpa kapacitetsbrister och eftersatt underhåll!

Trafikverket anför att vidmakthållande av transportsystemets funktionalitet på dagens nivå samt att eliminera eftersläpande underhåll under kommande 12-årsperiod kräver årliga anslagsnivåer som ligger flera miljarder utöver nuvarande årliga anslag. Regionförbundet i Kalmar län ser det som mycket angeläget att medel skjuts till för att avhjälpa de stora brister som finns idag i infrastruktursystemet, framförallt på järnvägarna.

För att åstadkomma ett robust system föreslår Trafikverket trimningsåtgärder i det befintliga transportsystemet omfattande utvecklingsinsatser upp till en kostnad på 100 miljoner kronor. Avsikten är att minska störningskänsligheten och stärka kapaciteten i flaskhalsar. Regionförbundet i Kalmar län menar att detta kan vara ett kostnadseffektivt och användbart medel för att avhjälpa brister i transportsystemet och som samtidigt stödjer hållbar utveckling. Det är därför en väsentlig fråga hur mycket medel som kommer att finnas tillgängligt för trimningsåtgärder i beslutet om de ekonomiska ramarna.

Ökad ram för regionala prioriteringar!

Trafikverket har identifierat utmaningar som rör hur urbaniseringen innebär skilda förutsättningar i storstad, mellanstora städer och landsbygd. En av Trafikverkets slutsatser är att tillgänglighet och robusthet måste säkerställas i glesare delar av landet där vägen är det enda alternativet. Regionförbundet stöder Trafikverkets syn och menar att kunskapen om de regionala förutsättningarna och behoven finns regionalt och bör prioriteras regionalt genom ett ökat ekonomiskt utrymme till den regionala potten.

Flyg krävs för att överbrygga långa avstånd där modern järnväg saknas!

Regionförbundet stödjer också Trafikverkets syn att inrikesflyget ska säkerställa tillgängligheten där avstånd i sträcka och restid är för långa för att klara med tåg. Detta är något som i hög grad gäller för södra Kalmar läns tillgänglighet till Stockholm och Mälardalsregionen.

Satsa på gång, cykel och kollektivtrafik!

Trafikverket menar också att förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras i större städer med omnejd och mellan viktiga målpunkter. Vi menar att det här inte finns någon anledning att göra skillnad på större städer, mindre städer och landsbygd. Förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik bör förbättras i alla relationer där det är möjligt och är utomordentligt viktigt även för mindre städer och orter och landsbygd. Inte minst kombinationen av trafikslagen, i resan från dörr till dörr, har stor betydelse för möjligheten till arbetspendling, företagens kompetensförsörjning, besöksnäringen och hållbar utveckling även i glesare delar av landet.

Ökade godstransporter till sjöss kräver utvecklingsinsatser!

Trafikverket vill åstadkomma ett robust system genom att stärka alla trafikslag för att åstadkomma effektiva och pålitliga logistiska flöden till nytta för näringslivets konkurrenskraft. Sjöfartens möjligheter för inrikes transporter nämns speciellt. Här har Kalmar län redan för ett par år sedan genomfört en konferens för att diskutera kustsjöfartens möjligheter. Vi konstaterar att frågan är mycket intressant men kräver utveckling av både hamnar, landinfrastruktur och fartyg.

Teknisk innovation kräver flexibilitet!

Trafikverket konstaterar också att ny teknik kan ändra behov och krav och skapa nya möjligheter. Utvecklingen inom teknik och IT går mycket snabbt. Vi menar att det är väsentligt att, så som Trafikverket skriver, ha flexibilitet i planering och styrning.

Bilaga 1:

Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige

Positionspapper Infrastruktur och transporter

Sydsveriges sex län/regioner, Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland, samverkar politiskt över regiongränser inom bland annat kollektivtrafik och infrastruktur. I ett gemensamt positionspapper har länen enats kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen.

Bilaga 2:

Checklista jämställdhet

Ulf Nilsson
ordförande

Helena Nilsson
regiondirektör