

Kommunstyrelsens arbetsutskott

2017-11-20

§ 259

Förslag till nationell plan för Transportsystemet 2018-2029

Dnr 2017/550 510

Kommunstyrelsens arbetsutskotts yttrande

Vi ser att det finns starka skäl för att utveckla en sammanhållen funktionell region i sydöstra Sverige. Kronobergs läns, Kalmar läns, Blekinge läns 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 till övriga marknader i Sverige och Europa.

Sydöstra Sveriges attraktionskraft är stor och vi ser en trend att den fortsätter att öka. Linnéuniversitetet med bas i Växjö och Kalmar är en del i denna ökning. Höstterminen 2017 kom universitetet på femte plats vad gäller antalet antagna studenter. Tillsammans med Blekinge Tekniska Högskola hade Linnéuniversitetet enligt den senaste nationella statistiken det näst högsta antalet förstaårsstudenter av alla svenska universitet och högskolor.

Tillsammans med övriga kommuner inom våra arbetsmarknadsregioner är vi beredda att bygga 30 000 nya bostäder de närmaste 25 till 30 åren. Med en infrastruktur som ger förutsättningar för bra kommunikationer bör en bostad som byggs i sydöstra Sverige vara lika viktig för staten som en bostad som byggs i Stockholm eller övriga storstadsregioner.

Därför förväntar vi oss samma typ av uppgörelse som nåtts i samband med Sverigeförhandlingen. Med andra ord att kommunala investeringar i nya bostäder kan växlas upp mot statliga investeringar för bättre kommunikationer även för vår del av landet. Det skulle innebära en statlig medfinansiering motsvarande ett flertal miljarder kronor för vår region precis på samma sätt som för Stockholmsregionen.

För Tingsryds kommun är vägnäten den helt avgörande infrastrukturen för transporter inom samt till och från kommunen. Inom kommunens yta saknas tillgång på järnväg och flyg. Av denna anledning är vägtransportsystemets framtida utformning av särskilt stor betydelse för Tingsryds kommun. Tingsryds kommun har i yttranden som gäller transportinfrastrukturplaneringen vid flera tillfällen framhållit att europaväg 22 sannolikt utgör det viktigaste nationella vägstråket för Tingsryds kommuns invånare, företag och besökare i samband med vägtransporter från och till Öresundsregionen. Vid dessa tillfällen har kommunen framhållit det angelägna i att vägförbättringar på sträckan från Karlshamn och söder ut genomförs snarast möjligt.

Justerare



Utdragsbestyrkande

2017-11-27



Kommunstyrelsens arbetsutskott

2017-11-20

§ 259 forts.

Riksväg 27/29

Tingsryds kommun har tidigare i olika yttranden över infrastrukturplaneringen påtalat att väg 27/29 bör ingå i det nationella stamvägnätet. Tingsryds kommun vidhåller denna inriktning av den anledningen att Väg 27/29 utgör ett sydöstligt-nordvästligt stråk med strategiskt läge och med stor betydelse för berörda regioner samt landets ekonomiska tillväxt och välfärdsutveckling. Nätverket för Baltic-Link Association har genom EU-projekten SEBTrans och SEB-Trans-Link arbetat med och drivit frågor avseende transporter

i Östersjöområdet. Föreningen är ett nätverk av kommuner, regioner och länsstyrelser utmed transportstråket Baltic Link (riksväg 27/29 samt Kusttill-kustbanan). I takt med den kraftigt ökande transportvolymen i Östersjöområdet har väg 27/29 fått ökad betydelse som transportled. Leden har också fått en förstärkning genom att väg 27 har givits en enhetlig vägnummerskyltning.

Drift- och underhållsbehoven

Eftersom anslagsnivån för drift-och underhållsproduktionen varit otillräcklig är det angeläget att det under de närmaste åren ges rejäla resurstillskott för att återställa de eftersläpade drift- och underhållsbehoven för det statliga vägnätet. Det är särskilt viktigt att drift- och underhållsmedel också anslås till de regionala vägarna via den nationella planen.

Strategin för bärighet

Satsningarna på bärighetsåtgärder är mycket viktiga för att förbättra transportförutsättningarna på det äldre vägnätet. Tingsryds kommun vill nu liksom tidigare framhålla de goda synergieffekterna mellan bärighetsåtgärder, andra investeringsåtgärder och underhållsåtgärder. Vägarnas livslängd ökas avsevärt efter det att bärighetsförstärkningar utförts. Satsningarna på bärighetsåtgärder behöver ges en central position i den nya transportinfrastrukturplanen.

Statsbidraget till enskilda vägar

I väglängd räknat är det enskilda vägnätet större än det statliga vägnätet i Kronobergs län. Dessa omständigheter visar ett direkt samband med den utspridda bebyggelsestruktur som finns i länet. I Tingsryds kommun är längden på de statsbidragsberättigade enskilda vägarna 550 km. Den sammanlagda längden allmänna (statliga) vägar i Tingsryds kommun är cirka 510 km. Dessa jämförelser klargör vilken betydelse de enskilda vägarna har för att tillvarata landsbygdens resurser och tillväxtpotentialer. Tingsryds kommun finner det därför av största vikt att nuvarande statsbidragsnivåer bibehålls och helst ökas samt att de statliga ansvarstagandena långsiktigt tryggas i samband med statens fortsatta behandling av den nationella planen för transportsystemet 2018-2029

Justerare



Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

2017-11-20

§ 259 forts.

Tingsryds kommun hade önskat att planen hade en betydligt större koppling till hur de nationella miljö kvalitetsmålen skall uppnås. Tingsryds kommun kan inte se att de åtgärder som föreslås kan räcka för att ställa om transportsystemet till ett hållbart transportsystem i enlighet med Agenda 2030 eller de nationella miljö kvalitetsmålen.

Beskrivning av ärendet

Arbetet har skett på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla vår statliga infrastruktur och utveckla våra statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.

Av direktiven framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Järnvägens underhåll prioriteras

De kraftigt ökade finansiella ramarna innebär att dagens funktion kan upprätthållas och att en förbättrad funktion kan levereras på delar av järnvägsnätet under planperioden. Det skapar ett mer tillförlitligt och robust järnvägssystem med färre störningar. I södra Sverige sker större satsningar genom flera projekt mellan Ängelholm och Helsingborg och mellan Lund och Hässleholm. Det blir även en modernisering av järnvägen mellan Värnamo, Nässjö och Jönköping. Underhålls- och reinvesteringssåtgärder genomförs för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses.

Vägunderhållet bidrar också till miljö kvalitet i hela vägsystemet genom att säkerställa anläggningens funktion. För att säkerställa vägsystemets robusthet, kapacitet och framkomlighet behöver mer förebyggande underhållsåtgärder genomföras i högre utsträckning.

På följande vägar kommer insatser i form av rekonstruktion, bro- och beläggningsunderhåll, avvattnings med mera att prioriteras:

Justerare



Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

2017-11-20

§ 259 forts.

- högt trafikerade vägar i storstadsregionerna
- stamvägnätet (Sveriges Europavägar och vissa riksvägar) för långväga person- och Godstransporter. Några exempel på större investeringar för att förbättra säkerheten på det nationella vägnätet är mötesseparering av flertalet av återstående sträckor på E4 mellan Hudiksvall och Luleå samt på E20 mellan Örebro och Göteborg. Det beräknas vara klart vid planperiodens slut. Det gäller även flera delsträckor på E10 i Norrbotten, E14 i Västernorrland och
- vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum
- övriga vägar av betydelse för näringslivets tyngre transporter. Jämtland, E45 i Västra Götaland, Värmland, Dalarna och Jämtland, väg 56 mellan Gävle och Katrineholm och väg 70/E16 upp mot Dalarna och fjällvärlden. Ytterligare exempel är flera sträckor på väg 25 i Kronobergs län, väg 26 i Jönköpings län, väg 40 i Jönköpings län och E65 i Skåne.

Största delen cykelvägar ligger längs regional och kommunal infrastruktur. Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet medan medel för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät. Potentialen för ökad säker cykling ligger framför allt hos kommunerna. Förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering till cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna. Upprätthållandet av en grundläggande standard i det lågt trafikerade vägnätet på landsbygden, där vägen ofta är enda alternativet, sker främst inom ramen för anslaget för vidmakthållande. Anslaget omfattar underhållsåtgärder på både det regionala och nationella vägnätet. Vägar som är viktiga för dagliga resor, för tillgång till viktig samhällsservice och som har särskild betydelse för näringslivet på landsbygderna är centrala ur ett landsbygdsperspektiv. Det finns samtidigt historiska landskapsbrister i transportinfrastrukturen som behöver åtgärdas för att Sveriges miljömål ska vara möjliga att uppnå. Planförslaget innehåller 3,3 miljarder kronor i utpekade medel för landskapsåtgärder i befintlig statlig infrastruktur, en ökning jämfört med nu gällande plan. Samtidigt införs högre krav på landskapsanpassning av nya vägar och järnvägar. På det mindre trafikerade vägnätet finns det däremot en risk för att skötseln försämras av viktiga miljöer för landskapets funktion, exempelvis vägkanter, alléer och kulturbroar. För att åstadkomma minskad klimatpåverkan från transportsystemet krävs styrmedel och åtgärder som främjar energieffektivisering, elektrifiering, ökad andel biodrivmedel

Justerare



Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsens arbetsutskott

2017-11-20

§ 259 forts.

samt ett transporteffektivt samhälle. Det handlar främst om åtgärder och styrmedel som ligger utanför den nationella planen. Planen bidrar med det som ryms inom nationella infrastrukturåtgärder.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från miljö-och byggnadschefen, 2017-11-20
Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Beslutet skickas till
Näringsdepartementet

Justerare



Utdragsbestyrkande