

Remiss: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Förslaget i korthet

Den 25 juni beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag (I2020/01827/TP). Uppdragets syfte är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033 respektive 2022-2037. Inriktningsunderlaget beskriver olika inriktningar utifrån direktivet, konsekvenser för infrastrukturen och grad av måluppfyllelse för de transportpolitiska målen.

Det betonas att den fysiska infrastrukturen bara är en del av transportsystemet. Den nationella planen omfattar byggande och drift av statliga vägar och järnvägar och åtgärder för sjöfarten men inte åtgärder i flygplatser och luftrummet. En central fråga är hur klimatmålen ska uppnås. En annan är att Trafikverket anser att vårda det vi har ska ha mycket hög prioritet, vilket genomsyrar förslagen till fördelning av planeringsramen. Klimatmålet ska nås genom en bredare ansats än vad man kan utläsa av tidigare planer, genom en omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel samt högre bränslepriser. Underhåll och vidaremakthållande av befintlig infrastruktur ska prioriteras, det är mest effektivt att vårda det vi redan har.

Regeringen har hänvisat till i uppdraget att gällande nationell plan ska fullföljas och att nya stambanor ska färdigställas i den takt som ekonomin tillåter. Ramförslagen ska uppgå till 622,5 mdr för 12 år och 830 mdr för 16 år med förändring +/- 20 %. Trafikverket konstaterar att nya namngivna investeringar inte ryms i befintligt ramförslag då årliga anslag för att vidmakthålla anläggningarna överstiger planeringsramsnivån i den gällande planen och att kostnaderna har ökat. Trafikverket har valt att redovisa att nya stambanor i sin helhet finansieras på annat sätt för att frigöra utrymme för effektivare framdrift och angelägna åtgärder. De tre inledande etapperna skulle belasta planperioden på 12 år med 71 mdr och på 16 år med 95 mdr.

Region Blekinges synpunkter

Region Blekinge välkomnar Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag och delar uppfattningen om att nå klimatmålen är en viktig utgångspunkt. Att ställa om och arbeta strategiskt mot en mer hållbar transportinfrastruktur behöver därför premieras. Vi delar också regeringens ståndpunkt att **åtgärder som finns i den nuvarande planen måste fullföljas**. Detta inkluderar en del större åtgärder i Blekinge, på såväl väg som järnväg, som är av högsta vikt för vår regions fortsatta utveckling. Nedan följer våra synpunkter och kommentarer gällande det presenterade förslaget.

- **Nya stambanor**

Vi anser att det är uppenbart att nya stambanor i sin helhet måste lyftas ut från planen och den ordinarie anslagsfinansieringen för att ge utrymme för såväl medel för vidmakthållande som för att genomföra åtgärder som redan har kommit så långt att de ligger i byggstartsplaneringen. Även ett megaprojekt i sig som nya stambanor skulle rimligen vinna på att drivas och genomföras i särskild ordning, jämför Öresundsbrokonsortiet. Från Sydsveriges sex regioner via Regionsamverkan Sydsverige har vi framfört att utbyggnaden av nya stambanor finansieras utanför ramarna för den nationella planen. Regionsamverkan Sydsverige har vidare framfört både införegående plan som nu att nya stambanor måste planeras samordnat med anslutande banor och regional trafik. Satsningar på anslutande banor kan inte vänta utan bör ske parallellt, på så sätt skapas störst samhällsekonomisk nytta av stora investeringar. Ska detta vara möjligt måste en ny nationell plan ge utrymme för sådana järnvägsprojekt som ligger i gällande plan liksom nyinvesteringar.

- **Ökad ramnivå**

Av de presenterade ramnivåerna anser vi att endast ramnivån + 20% möjliggör en stärkt transportinfrastruktur för resande och godstransporter i landet. Det är också det enda alternativet som garanterar att det finns tillräckliga ekonomiska medel för att utföra alla objekt som finns med i nuvarande nationell plan, något vi anser måste prioriteras, samt tänkbara nya namngivna investeringar. Med nya namngivna åtgärder kan järnvägen öka sin konkurrenskraft och bidra till en förstärkt arbetsmarknad. Regionerna i Sydost dit Blekinge tillhör har alltför många lokala arbetsmarknadsområden för att en tillväxt ska vara möjlig. Det finns järnvägar som kopplar ihop städer och Södra stambanan men restiderna är alltför långa, beroende på ålderdomlig infrastruktur, för att skapa rimliga pendlingsrelationer. På vägsidan kan vi konstatera att inte ens Europavägnätet, E22 i Blekinge, med säkerhet kommer att vara utbyggt till ens fullvärdig mötesfri landsväg om inte ramnivån + 20 % genomförs.

En översiktlig jämförelse mellan gällande plan och inriktningsförslaget + 20 % utan nya stambanor visar;

- Vidmakthållande gällande plan 286 mdr och i inriktningsförslaget 404 mdr
- Namngivna investeringar i gällande plan 193 mdr och i inriktningsförslaget 143 mdr.

Skillnaden visar tydligt behovet av och Trafikverkets prioritering av att vårda de anläggningsbestånd som finns. Det är bara + 20 % inriktningen som ger ett utrymme för nya namngivna investeringar på ca 23 mdr. Ramen för vidmakthållande är tillräcklig och det finns visst utrymme för eftersatt underhåll. En jämförelse med den gällande planens namngivna investeringar på 193 mdr upptog den ett utrymme för nya investeringar på 41 mdr. Samtidigt innehåller den investeringar som inte ryms i planen utan belastar den nya planperioden med i storleksordningen 60 mdr exkl. ny stambana Lund-Hässleholm. Det är objekt som ryms i denna inriktning. Det samlade behovet av brister som är kandidater till nya namngivna investeringar framgår inte av underlaget men om 41 mdr i nuvarande plan ansågs för litet så är 23 mdr bara hälften

- **12-årig planperiod**

Vi förordar en 12 – årig planperiod och anser likt Trafikverket att en förlängning av planperioden till 16 år innebär nackdelar. En förlängning innebär en ökning av bundna medel motsvarande fyra nya år vilket under senaste planperioder hanterats vart fjärde år som en översyn av behov och medel. En förlängd planperiod på 16 år medför att medel i realiteten blir uppbundna i nära 20 år. Att avhända sig handlingsfriheten att möta framtida behov kan innebära betydande problem. Vi ser därutöver en risk i att det motverkar ambitioner att effektivisera planprocessen och tvärtom medföra längre ledtider för att genomföra angelägna åtgärder.

- **Hamnar, TEN-T och ett utvecklat näringsliv**

Med utgångspunkt från hamnarnas betydelse för svensk export och import anser vi att det bör finnas ökade möjligheter från staten att främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg. Flerparten hamnar av betydelse ligger i eller nära stadsmiljöer där kommunen är väghållare och ägare av järnvägen. Det är rimligt att staten tar ett medansvar för att utveckla infrastrukturen i sådana lägen, i synnerhet där stråket som helhet är eller kan ses som en del ingående i TEN-T nätet. I Blekinge är Karlshamns hamn och Karlskrona hamn/Baltic port delar i TEN-T Comprehensive network. Via Motorways of the Sea med koppling till hamnarna i Litauen och Polen är sjötransporterna en del i det prioriterade Core Network. I nätverket utgör hamnarna lösa ändar då det saknas koppling till Scan Med korridoren i Sverige. Att förstärka denna och effektivisera transportnätet på svenska sidan kan göras genom att bygga ut Sydostlänken i gällande plan och förlänga Baltic Adriatic korridoren från Polen till Karlskrona och vidare mot Göteborg.

Vi saknar en tydligare beskrivning av vilken utveckling Trafikverket ser behov av för att stärka det svenska näringslivets konkurrenskraft. Sverige är ett exportberoende land, där Sydsveriges strategiska läge gör att 41 % av importvärdet respektive 31 % av exportvärdet passerar via hamnarna och Öresundsbron. Trafikverket beskriver områden som TEN-T, CEF fonden, EU initiativ för Europas järnväg m fl. men vilken inriktning och med vilken ambitionsnivå Trafikverket ska bemöta den ökade internationaliseringen är svår att utläsa av inriktningsunderlaget.

- **Ökade ramar till länsplanerna**

Vi vill framhålla den samverkan som finns i planeringssammanhang mellan regionen och kommunerna. Genom åtgärder i länstransportplanen genomförs tillsammans med kommunerna cykelvägar, kollektivtrafikåtgärder m m. Därutöver driver regionen kollektivtrafiken i samråd med kommunerna. Vi anser därför att den regionala nivån bör få större inflytande över den statliga planeringen. Länstransportplanens anslag måste utökas och Stadsmiljöbidragen kan med fördel läggas till länsplanen, allra minst inbegripa regionen som part i den dialog som nu enbart förs mellan berörd kommun och Trafikverket. Anslagen till länsplanerna har varit mer eller mindre oförändrade under en längre tid parallellt med att anslagen till nationell plan har ökat kraftigt. Samtidigt finns det omfattande brister och behov i de regionala vägnäten, som finansieras i länsplanerna, som behöver åtgärdas för att kunna nå de transportpolitiska målen. Vi efterfrågar också en högre transparens i hur medlen fördelas mellan de olika regionernas länsplaner.

- **Alternativa färdmedel**

Inriktningsunderlaget tar upp att alternativa färdmedel till vägtransporter har många positiva effekter men mycket litet på utsläppsminskningar. Som exempel tas upp om landets kollektivtrafik på alla linjer kraftigt ökar turtätheten med i storleksordningen 27 mdr årligen skulle det påverka vägtrafikens utsläpp med 1 %. Anledningen är främst att vägtrafikens volym är så mycket större än övriga trafikslag att en relativ ökning med annat trafikslag motsvarar en mycket liten relativ minskning av vägtransporterna. Vi utgår från att Trafikverket med exempel endast vill visa på betydelsen av att klimatåtgärderna sätts in för att åtgärda källan till utsläppen. Vi saknar en utförligare redogörelse för den positiva inverkan ett ökat kollektivt resande jämte ökad gång- och cykling och användningen av den digitala infrastrukturen har på utsläpp från transportsektorn. Med ökade styrmedel kan övergången till sådana alternativa sätt att färdas bidra till en snabbare omställning av biltrafiken. Det måste finnas konkurrenskraftiga alternativ till bilen som färdmedel samtidigt som fordonen i sig utvecklas. Det är regionerna som i huvudsak tillhandahåller och betalar för landets buss- och regionalstågtrafik, skattesubventionerat av invånarna. Här kan till exempel införas styrmedel som stödjer ökat tågresande vilket utgör många tågakilometer per person och som har stora potentialer att öka med olika form av insatser från staten. Järnvägen med trafiken är ett sammanhållet system där en förbättring av järnvägen möjliggör ett ökat resande men bara om det finns en ekonomisk realitet för regioner med tågtrafik att göra de åtaganden som erfordras.

- **Statsbidrag**

Före 2012 kunde 50 % statlig medfinansiering fås för spårfordon, men den möjligheten finns inte längre med nuvarande regelverk. Detta har inneburit en överflyttning av kostnader till regionerna vilket inte förbättrat förutsättningarna för att vi ska kunna bidra i omställningen till ett hållbart resande. Vi föreslår därför att staten återinför statsbidrag till spårfordon för att öka de ekonomiska förutsättningarna till regionerna att utveckla tågtrafiken. Dagens regelverk medger inte att viktig infrastruktur för kollektivtrafiken, som depåer och laddstationer, lyfts in i nationell eller regional infrastrukturplan eller stadsmiljöavtal. Den ökade taken i satsningar på stadsmiljö och kollektivtrafik, som sker delvis parallellt med den gängse planprocessen, innebär att krav ställs på åtgärder inom kollektivtrafiken och att kostnaden för dessa faller på regionerna. Regionerna och deras kollektivtrafikförvaltningar har dock ingen möjlighet att söka bidrag för investeringar kopplat till genomförandet av stadsmiljöavtalen. Att utesluta delar av kollektivtrafiksystemet för medfinansiering, såsom depåanläggningar, har inbromsade effekter på utvecklingen mot ett hållbart resande. Elektrifiering av kollektivtrafiken och utökad trafik ställer även större krav på depåanläggningar. En önskad utveckling mot elektrifiering av kollektivtrafiken kräver således parallellt även åtgärder i depåerna. I syfte att möta de avtal som tecknas och de behov som införande av förbättrad kollektivtrafik innebär, behöver berörda förordningar kompletteras så att statlig medfinansiering av offentligt ägda och konkurrensneutrala depåer samt laddinfrastruktur för eldrift möjliggörs.

- **Tillämpad forskning**

Värt att notera är att byggandet av nya stambanor kommer att kräva forskning inom broteknik, materialteknik och kombinationer mellan kostnadseffektivitet och minskad miljöpåverkan.

Vi ser utifrån det övervägande behovet av järnvägsinvesteringar i gällande plan det angeläget att kunna genomföra helt nya järnvägsprojekt med mindre resurser på kortare tid. Det bör innefatta tillämpad forskning och utförande av järnvägsbyggande på brobana med industriellt framtagna produktionsteknik. Det bör också gälla en översyn av den mycket omständliga planeringsprocess som tillämpas och hur den kan förenklas genom bl. a ett annat sätt att bygga järnväg på 2000-talet.

- **Stadsmiljöavtal**

Vi anser liksom Regionsamverkan Sydsverige att anslaget till stadsmiljöavtal inte behöver öka i samma takt som resterande anslag. Vi förordar istället att anslaget till länstransportplanerna ökar. Det är rimligt mot bakgrund av att regionernas ansvar för den regionala utvecklingen har tydliggjorts efter årsskiftets regionbildning. Samverkan mellan regionerna och ingående kommuner är inarbetade och omfattar områden som kollektivtrafik, trafikplanering inför nya bostadsområden etc.

- **Fördelning av medel**

Regionerna efterlyser mer transparens och inflytande över hur medel fördelas i den nationella planen. Vi vill visa på behovet av att medelsfördelningen i landet som nu utgår från befolkningsprognoser i SCB och annan statistik i större utsträckning måste fördelas för att bidra till att arbetsmarknader kan förstöras. Infrastrukturinvesteringar är avgörande för en regions utveckling. Investeringarnivåerna i de senaste tre nationella planerna för Kronoberg, Kalmar och Blekinge län har legat på låga nivåer jämfört med riksgenomsnittet. Utvecklingen i Blekinge har ändå varit positiv från 5000 kr per invånare i förra planen till knappt 15 000 kr per invånare i gällande plan, att jämföra med riksgenomsnittet 20 000 kr per invånare respektive knappt 24 000 kr per invånare. De satsningarna i nationell plan i Blekinge bidrar till att en arbetsmarknadsförstoring är möjlig och med en tilldelning i kommande plan som minst når upp till riksgenomsnittet kan en nödvändig arbetsmarknadsförstoring på sikt uppnås. Detta förutsätter att satsningarna i nuvarande plan faktiskt genomförs som planerat. Det finns exempel på andra regioner som får betydligt större medel till infrastrukturåtgärder och som på grund av det, tillsammans med andra faktorer, haft en avsevärt mycket snabbare befolkningsstillväxt och regional tillväxt än Blekinge.

- **Mötesseparering**

I gällande plan tillfördes medel till de regionala planerna för särskild satsning på mötesseparering av regionala vägar. Trafikverket ser positivt på en fortsatt satsning att möta behoven på de regionala vägarna. Vi instämmer med Trafikverket att den särskilda medelstilleddningen till mötesseparering på det regionala vägnätet är angelägen, såvida inte motsvarande ökning av de regionala planerna görs. Mötesseparering medför både ökad trafiksäkerhet och arbetsmarknadsförstoring. Det beslutade bidraget omfattar 22 åtgärder för 3,2 mdr som samfinansieras med 35 % vardera och som upparbetas senast 2022. Flera regioner jämte Region Blekinge har uppmärksammat Trafikverket på att förseningar i planeringen och överklagandeärenden på departementet riskerar att åtgärder inte blir utförda i tid. Därför bör genomförandetiden förlängas för dessa åtgärder och medel för nya åtgärder åsättas ett tidsspänn som klarar tiden för den samlade planeringsprocessen.

- **Namngivna åtgärder i Länstransportplanerna**

För namngivna åtgärder i Länstransportplanerna finns det en gräns på 25 miljoner kronor, alla åtgärder och objekt som överstiger denna summa klassas som namngivna och kräver således en längre planeringstid. Vi instämmer in Trafikverkets positiva inställning att på sikt höja gränsen för de namngivna åtgärderna från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor för att skapa större flexibilitet i planeringen och möjliggöra ökad effektivitet i genomförandet.

- **Tågssystem**

Vi anser att det måste skapas underlag för en långsiktigt stabil konstruktion för tåglägen och tidtabell i den samhällsköpta trafiken. Sydsveriges regioner med Själland driver ett storregionalt tågssystem i Öresundståg och därutöver lokaltåg som omfattar mycket stora långsiktiga investeringar i fordon och årliga driftskostnader. Det kräver att det finns ett stabilt underlag för hur järnvägssystemet får upplåtas för den trafiken.

Anna-Lena Cederström
Regional Utvecklingsdirektör

Johan Roman
Infrastrukturstrateg