

Remissyttrande - Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Region Kalmar län lämnar följande synpunkter på Inriktningsunderlaget för kommande transportperiod. Det är ett gediget och väl genomarbetat material framtaget av Trafikverket, trots den korta uppdragstiden.

Medelstillelning och nya stambanor

Region Kalmar län ser utifrån Trafikverkets analys av de olika tilldelningsförslagen att en budget kopplat till ny transportplan måste anslås med *minst* +20% samt med en separat finansiering av nya stambanor. Med de stora behoven av underhållsåtgärder och vidmakthållande samt fortsatt stora behov av nyinvesteringar i både järnvägs- och väginfrastrukturen ser inte Region Kalmar län att det finns någon annan lösning än att utreda en separat finansiering för nya stambanor. Det finns flera goda exempel på snabba och kostnadseffektiva lösningar för ny infrastruktur som håller både i genomförandeskedet och över tid. Øresundsbro Konsortiet är ett sådant exempel. Sverige måste värna om och förvalta den infrastruktur som man under decennier byggt upp i landet. Detta får dock inte ställas mot en stagnering av investeringar. Att investera i ny och förbättrad infrastruktur innebär ökad säkerhet på våra vägar, möjlighet att minska antalet arbetsmarknadsregioner, implementera ny teknik och skapa ett mer hållbart samhälle. Detta i kombination med möjlighet till nya arbetstillfällen och en stimulerad ekonomi som följd.

Region Kalmar län förespråkar även fortsatt en tolvårig planperiod. Infrastrukturplaneringen har till sin natur långa och komplexa processer, men måste även ha visst svängrum. En sextonårig plan skulle förvisso utöka ramen och ge möjlighet för ökad fullfinansiering av tunga objekt i slutet av planen, men en sextonårig planperiod är svår att överblicka. Med faktorer som den snabba teknikutvecklingen i kombination med en allt mer föränderlig och komplex värld anser Region Kalmar län att det kan vara riskabelt att binda upp ekonomiska resurser i en sådan lång tidsrymd.

- Nya stambanor med egen finansiering
- En fortsatt tolvårig planperiod

Regionernas roll

Vid årsskiftet 2018/2019 bildades organet Region Kalmar län med den viktiga rollen som regionalt utvecklingsansvariga. Regionbildningen har skett över hela Sverige som nu består av 21 regioner. Stor erfarenhet, kontaktnät och mängder av kunskapsunderlag finns kopplade till de regionala organisationerna som inte att förglömma även själva har stora möjligheter att bidra med medel och insatser i olika former. Ett av regionernas största ansvarsområde är kollektivtrafiken som naturligtvis är en viktig faktor i arbetet med både tillgängliga transporter och infrastruktur samt klimatfrågan. Kollektivtrafik och i synnerhet persontrafik på järnväg är en avgörande faktor för att klara uppsatta klimatmål och att minska antalet arbetsmarknadsregioner. Vid gott samarbete mellan stat, region och kommun, respekt för varandras olika roller samt ett ökat förtroende instanserna emellan kan infrastruktursatsningar i hela Sverige växlas upp.

Regionernas möjlighet att bli en mer aktiv part i transportplaneringen kräver dock ökad medelstildelning till länsplanerna. Detta är en avgörande faktor att ta med i budgetarbetet kring nationell plan. Länsplanerna har, vilket även framgår i Trafikverkets skrivningar, inte haft tillnärmelsevis samma medelsökning som den nationella planen. Detta med påföljden att exempelvis stora delar av det som kallas regionala vägnätet fortfarande på långa sträckor står utan mittseparering. Låga medelstildelningar drabbar även regionernas arbete med nya kollektivtrafiklösningar, cykelvägar och mobilitetsfrågor. Denna typ av insatser är en viktig del i samarbetet med kommunerna, utveckling av orter och stråkstrukturer samt som en grund i god samhällsplanering.

Regional tillväxt i hela Sverige

Investeringar sker av gammal hävd i områden med mycket trafik och många människor. Investeringarna stärks även av planeringsmodeller som tillskriver ökad samhällsnytta i dessa områden. Investeringar på platser med dessa förutsättningar ger såklart stor ekonomisk utdelning och effekt på tillgängligheten. Det blir även ett självspelande piano som på sikt skapar mer trafik och ånyo ökad trängsel vilket kräver än fler insatser. Region Kalmar län ser ett behov av att modifiera hur den statliga nivån fördelar medlen kopplade till infrastrukturinvesteringar. Med nuvarande fördelningspolitik ger investeringarna stor nytta i vissa delar av Sverige medan andra delar lämnas utan möjlighet att ta del av investeringarnas nyttoeffekter. Grunden i fördelningen måste vara att utdelning och effekter fördelas lika till hela landet.

Region Kalmar län är ett stort och avlångt landsbygds-län med långa avstånd mellan orter och till tillväxtmotorer. Flera kommuner i länets inland har socioekonomiska utmaningar. Länet är samtidigt ett stort besöksmål under sommarhalvåret och ökar då markant sin befolkning med tillhörande ökade transportrörelser till följd. Det framgår tydligt att antalet arbetsmarknadsregioner i sydöstra Sverige inte har minskat i samma utsträckning som i andra delar av landet. Påföljden blir att samhällsvinster gått regionen förlorad. Effektiviseringar inom transportsektorn och utbyggnad av regional transportinfrastruktur möjliggör för regionförstoring genom ökad mobilitet och en större geografisk räckvidd för regionens invånare. Kortare restider ger bättre förutsättningar för många och täta

kontaktytor mellan företag och individer. Och med större lokala arbetsmarknadsregioner ökar sannolikhet för företag att hitta rätt kompetens, utbyta kunskap, och forma konkurrenskraftiga affärsnätverk och innovativa kompetenser i lokala kluster eller större områden.

Det finns en potential i Kalmar län som inte fått möjlighet att utvecklas på grund av fortsatt långa restider och tillväxtmotorer och regionala kärnor som inte kan ge utdelningseffekt av och till varandra. Detta i stort på grund av de planeringssystem som förespråkar investeringar på redan attraktiva och välutnyttjade platser. Medel och investeringar måste fördelas mer jämnt över hela lanet och bör analyseras utifrån aspekter kopplade till regionförstoring och potentiella tillväxtområden. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att skapa lika villkor om tillgänglighet och utveckling i Sveriges regioner bör kommande nationella transportinfrastrukturplan fokuseras på att utjämna de stora regionala skillnader som hittills inrymts och förstärkts i tidigare planer.

Med anledning av detta anser Region Kalmar län att fokus för storstadsområden bör vara utbyggd och välfungerande kollektivtrafik som kan försörja merparten av befolkningen. Landsbygdsplanerna kan inte formera samma typ av tids- och kostnadseffektiva kollektivtrafiklösningar som kan erbjudas i tätbefolkade områden. Klimatneutrala privatägda fordon kommer troligen att vara en viktig del i att minska utsläppen på landsbygden. Investeringar i förbättrad järnvägs- och väginfrastruktur som medger höjda hastigheter och tillförlitliga restider är därför ett måste i glesbebyggda områden.

- Se landets regioner som den viktiga spelare och tillgång till utvecklingen av infrastrukturen i Sverige som vi vill och kan vara
- Ökad medelstilleddning till länsplanerna
- Upprustade och väl fungerande regionala järnvägar; Kust till kustbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan är nyckeln till minskat antalet lokala arbetsmarknadsregioner
- Fördelningen av medel i den nationella transportplanen måste gynna hela Sveriges utveckling. Det är dags att satsa på de områdena i Sverige med stora behov av investeringar men med stor potential för tillväxt och regionförstoring.

Elektrifiering och klimatet

Det är glädjande att Trafikverket i Inriktningsplaneringen har tagit ett helhetsgrepp kring transporternas påverkan på klimatet. Stora delar av de förslag som lyfts ligger dock inte under Trafikverkets ansvarsområde utan kommer kräva stora insatser från andra myndigheter och instanser. Region Kalmar län ser att ett behov finns från regeringens sida att förvalta och förmedla föreslagna åtgärder som uppdrag vidare till respektive berört organ för att komma vidare i arbetet med den globala klimatkrisen.

Region Kalmar län vill tydligt påvisa behoven av att elektrifiering av befintligt järnvägsnät sker parallellt med elektrifieringslösningar för väginfrastruktur. Detta stödjer även Trafikverkets skrivningar i

inriktningsunderlaget om att det är viktigt att vårda den infrastruktur som vi redan har. Det finns i dagsläget ett antal regionala banor runt om i Sverige som inte är elektrifierade där trafiken i stora delar drivs med diesellok. Detta är såklart ett stort hinder för att nå mål om fossilbränslefri kollektivtrafik. Att på sikt köra fordon med biodrivmedel vore en acceptabel lösning men kommer troligen leda till markant ökade kostnader för trafikhuvudmännen.

Oelektrifierade järnvägar skapar också minskat incitament för företagsetablering av järnvägsgods. Önskemål finns från näringslivet i Kalmar län om att öka transporter av gods på länets regionala järnvägar men bristerna i elektrifieringen är ett hinder. Behovet av att byta mellan diesellok och elektriskt lok på olika delsträckor av en transport ger stora merkostnader både i form av tid och fordon. Den undermåliga standarden i kombination med långa sträckor med enkelspår gör det även svårt att få till effektiva transportlösningar som passar företagens logistikmönster.

Ett viktigt och tydligt mål och uppdrag från regeringen är att öka överflytten av gods från väg till järnväg och sjöfart. Region Kalmar län vill vara en del i utvecklingen av multimodala transportlösningar och godsöverföring från väg till andra transportslag. En kombination av länets strategiska hamnar, en utvecklad järnvägsinfrastruktur samt ett intresserat och framåtsiktande lokalt näringsliv gör Kalmar län till en viktig bidragande spelare i utvecklingen av näringslivets transporter.

Region Kalmar län önskar även vara del i utvecklingen av alternativa lösningar för elektrifiering av järnväg i kombination av batteridrift. De regionala banorna Stångådals- och Tjustbanan ser Region Kalmar län som ämne för ett framtida nationellt forsknings- och innovationsprojekt för lösningar av klimatsmarta insatser på regionala järnvägar utan elektrifiering.

- Elektrifiering av kvarvarande oelektrifierade järnvägsnät krävs parallellt med utrullande av elektrifiering av väg
- Järnvägarna är en viktig del i klimatarbetet
- Järnvägar som en del i överflytten av gods från väg till järnväg
- Stångådalsbanan och Tjustbanan som ämne för FoI-projekt kring innovativa elektrifieringslösningar

Kostnadsfördyringar

Region Kalmar län tillsammans med övriga regioner i landet noterar stora kostnadsökningar på objekt kopplade till de regionala men även den nationella planen. De kostnadsindikationer som Trafikverket spelar in till objektlistorna för länsplanerna visar sig vid genomförandeskedet undermåliga. Stora kostnadsökningar sker på i stort sett alla objekt. Detta blir särskilt påtagligt inom mindre infrastrukturprojekt som cykelvägar där kostnadsökningarna i vissa fall blir två-tre gånger den första aviserade summan. I arbetet med cykelvägar är även regionens kommuner medfinansiärer till 50%. Det drabbar alltså både den statliga och den kommunala kassan. I de få utredningar som tagit fram i frågan visar det sig att byggnationen som sådan har en viss kostnadsökning, men den stora höjningen i prisbilden sker genom overheadkostnader, alltså inom Trafikverkets egen administration.

Kostnadsfördyringarna är naturligtvis problematiska i sig, men ger även på lång sikt en misstro mot systemet. För regionens del kan inte de objekt som aviserats i planen genomföras enligt önskemål och målsättningar, istället tas billigare och mindre omfattande, eller helt ändrade utformningar fram. Det gör att länstransportplanen vid sitt genomförande inte längre hanterar de frågor eller medel som togs politiska beslut om vid antagandet av planen. Det gör att frågan i viss mån blir ett demokratiskt problem.

I förhållande till en ny väg för motorfordon är cykelvägar i grunden en enklare konstruktion, ger förhållandevis liten påverkan på natur och djurliv samt kan oftast anpassas efter rådande förhållanden på platsen. Planeringsprocessen för cykelvägar bör därför kunna simplificeras, flera steg i processen kan med största sannolikhet standardiseras och vissa utredande delar kortas ned. De delar av väglagen som påverkar byggnationen av cykelvägar bör också ses över. Behoven av de kostnads- och tidsdrivande processerna i samband med vägplaneskedet bör kunna undvikas med tanke på cykelvägens enklare konstruktion. Detta skulle också i många fall ge en bättre dragning av de cykelvägar som idag läggs på annan plats för att undvika en vägplaneprocess. Landets gemensamma planprocesser ska i grunden främja god samhällsplanering och samverka med varandra. Det är inte försvarbart att anamma ett system som kräver, i vissa fall sämre, lösningar för att kunna genomföra ett mer kostnadseffektivt projekt. Speciellt inte när de som drabbas av den färdiga produkten är oskyddade trafikanter, barn och ungdomar utan andra alternativ och den trafikantgrupp i samhället som inte bidrar till koldioxidutsläpp.

Överlag måste dock hela problematiken med kostnadsfördyringar ses över, det är ett problem som drabbar fler delar i systemet än bara Trafikverkets budget och den statliga kassan.

- Kostnadsfördyringar av infrastrukturprojekt måste ses över
- Förenkla planeringsprocessen kring cykelvägar
- Främja och underlätta planering och investeringar för den trafikantgrupp som ger minst klimatpåverkan; gångare och cyklister

ERTMS- Sveriges nya signalsystem

Ett införande av ERTMS på svenska stamnätet och det utvidgade nätet är bindande enligt EU förordningen 1315/2013. Genomförandet ska enligt samma dokument vara klart till 2030. Men med dagens finansieringsram finns det ingen möjlighet att uppfylla detta krav. Stamnätet kommer att vara klart år 2033, medan övriga nät dröjer till 2037. För att kunna uppnå fastställda EU krav behövs en utökad finansiering med 11,5 miljarder.

En uppgradering av signalsystemet bidrar till ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet inom järnvägssystemet samt förbättrar tillgängligheten inom och mellan regioner i Sverige och mellan Sverige och andra nationer.

Det är av stor vikt att finansieringen av ERTMS-införandet prioriteras för samtliga banor i Sverige. Dagens föråldrade analoga ställverk av olika generationer, samt det införda testsystemen radioblocks-system är i stort behov av utbyte. Nära 25% av dessa system beräknas år 2025 att ha passerat sin

teoretiskt tekniska livslängd. För Sverige är ERTMS ett utvecklingsalternativ till reinvesteringar av dagens system.

För de regionala banorna Stångådals- och Tjustbanan är införande av ERTMS helt avgörande för dess fortsatta funktion och utveckling. Idag används radioblock på hela Tjustbanan, samt system M (manuellt system) och radioblock i en kombination för delar av Stångådalsbanan, inkluderat anslutningen i Linköping.

Enligt genomförda analyser av Trafikverket är inte morgondagens ERTMS och dagens radioblocks-system kompatibla med varandra. Innebärande att det inte går att angöra Linköping stationsområde när väl ERTMS har implementerats på Södra Stambanan och Linköping station. Trafikverket har även dömt ut radioblocks-systemets livslängd efter år 2025.

En plan för införande av ERTMS är utarbetad och klar från Trafikverket, men finansiering saknas. En prioritering genomfördes inför fastställande av nuvarande Nationella transportplan 2018-2029, där ERTMS utanför stomnätet ströks inklusive införandet av systemet på Tjustbanan och Stångådalsbanan.

Region Kalmar län förvärvar i en omfattande upphandling tillsammans övriga parter i Krösatågsupplägget nya fordon till den regionala trafiken. Merparten av de fordon som används i dag på banorna har fallit för sin tekniska livslängd. I köpet ingår åtta bimodala fordon för trafiken på Stångådals- och Tjustbanan och de beräknas komma i trafik 2025. Fordonen är utrustade med ERTMS. Fordon som tillverkas levereras med ERTMS eftersom det är det trafiksäkerhetssystem som kommer att finnas i hela EU i framtiden. För att kunna trafikera Stångådals- och Tjustbanan med dessa tåg behöver radioblocks-systemet ersättas med ERTMS.

Region Kalmar län uppfattar en kunskapsbrist om avsaknaden av kompatibilitet mellan Radioblocks-system och ERTMS. Det är avgörande att en omprövning av finansiering av signalsystem ERTMS för Stångådals- och Tjustbanan görs i kommande Nationell transportplan.

- Fullföljs och finansiera utbyggnaden av ERTMS i Sverige
- Ompröva finansieringen och tidsplanen för införande av ERTMS på Stångådals- och Tjustbanan

Nya stambanor

Anslutningen av Stångådals- och Tjustbanan till Linköpings station måste fortsatt bevakas och förutsätts av Region Kalmar län ges en bibehållen lösning i kommande planering av stationsområdet. Region Kalmar län anser även att ny station för ett nytt stambanenät ska placeras centralt i Linköping.

Region Kalmar län önskar som ett medskick fortsatt poängtera att en ny stambana kräver ett stopp i anslutning till Alvesta/Växjö. Stora delar av den sydöstra landsändan kan inte nå storstadsregionerna inom tre timmar, ens med utbyggd ny stambana. Men med det stopp som idag föreslås i Värnamo alternativt Hässleholm blir tillgängligheten än sämre.

En ny stambana måste byggas ut i takt med att anslutande tvärbanor rustas upp. Ett stambanesystem måste ses och planeras för som en helhet och för

hela Sveriges tillgänglighet där anslutande tvärbanor kommer fungera trafikförsörjande för det nya stamnätet. För Region Kalmar län är förbättringar av Kust till kustbanan samt Stångådalsbanan avgörande för nåbarheten till ett nytt stambanesystem. Region Kalmar län anser att regeringen fortsatt ska se projektet ny stambana som ett utvecklingsprojekt för hela samhället, inte enkom som ett infrastrukturobjekt.

Stationer bör där det eftersträvas av berörd kommun placeras i centrala lägen.

- Anslutning av Stångådals- och Tjustbanan till Linköpings station
- Sträckning av ny stambana via Växjö/Alvesta med tillhörande station
- Upprustning av Kust till kustbanan och Stångådalsbanan ses som en del i arbetet och utformningen av ett nytt stambanenät

Vidmakthållande väg och behov av förbättrad järnväg

Region Kalmar län ser, likt andra län i Sverige, stora öknings av resenärer i den regionala tågtrafiken (undantaget resandeutvecklingen med anledning av Covid-19 pandemin). Tåg är ett kollektivt färdmedel som föredras av många resenärer och som har stora fördelar även för samhället i stort. Det är klimatsmart, tidseffektivt, når långa avstånd, kan hantera stora mängder människor och har en sammanbindande funktion. På grund av Region Kalmar läns långa avstånd är det även det enda medlet länet kan nyttja för att nå regionförstoring.

Region Kalmar län fortsätter att utveckla den regionala tågtrafiken både på Kust till kustbanan och längs Stångådals- och Tjustbanan. Nya fordon kommer som nämnts att köpas in tillsammans med övriga parter i Krösatågsupplägget till år 2023-2025. Framöver kommer nya sträckor på Kust till kustbanan att öppnas upp och tidtabellerna erbjuda fler avgångar. En stor problematik som regionen inte har rådighet över är det eftersatta underhållet och de effekter som det ger för trafiken och för förtroendet hos kunder inom kollektivtrafiken. Underhåll och vidmakthållande måste tas på allvar om Sverige önskar behålla och öka trafikanterna som reser med tåg idag. En avgörande faktor för att nå nationella klimatmål och lokala mål om regionförstoring.

På det regionala vägnätet sker just nu en oroande hastighetsnedsättning. Trafikverket bedömer trafiksäkerhetsrisken på nuvarande 90 km/h vägar så pass stor att en hastighetssänkning till 80 km/h väntar i stort sett alla berörda vägar. Detta är beslut som främst drabbar landsbygden. Hanteringen av nuvarande 90 km/h vägar måste handläggas på annat sätt för att inte under lång tid fastna i låga hastigheter med dålig tillgänglighet som följd. Utredning bör ske av varje delsträcka med olycksstatistik och hattighetsefterlevnad som grund i kombination med exempelvis variabla hastighetskylltar och viltstängsel. Detta är i grunden en fråga om tillgänglighet och det berör såväl privatpersoner som länets näringsliv. Ökade medel till länsplanerna måste till för att kunna hantera denna fråga.

- Stora öknings av resandet med regionala tågtrafiken Krösatåg visar behov av investeringar i järnvägar i regionen

- Underhåll och vidmakthållande är en förtroendefråga
- Sänkning av hastigheten på det regionala vägnätet ger långtgående konsekvenser

BRT

Som en viktig koppling till diskussionerna om klimatet och minskade utsläpp ser Region Kalmar län en stor potential i det pågående arbetet med Bus Rapid Transit stråk längs med länets kust. Avsaknaden av järnväg i kombination med stora dagliga trafikrörelser på sträckan gör att en kompletterande busstrafiklösning behövs för orterna längs E22. Ett BRT-stråk ska fungera strukturbildande och vara en del i både samhällsutvecklingen på orten och som en kugge i kollektivtrafiksystemet. En BRT-station ska placeras strategiskt för den ort som berörs och bör ge möjlighet för verksamheter, bostäder och samhällsviktiga funktioner att utvecklas. Stationen ska ses som en permanent lösning med samma dignitet och i viss mån funktion som en järnvägsstation. Goda anslutningar och möjlighet till parkeringslösningar är ett måste. På så sätt blir den en viktig pusselbit för samhällsplaneringen på orten och bidrar till utvecklingsmöjligheter för ett stort omland. Region Kalmar län ser på sikt att hela kuststråket kan bindas samman från Karlskrona till Norrköping. Denna typ av satsning på kollektiva lösningar i stora mått bör kunna ses även som ett nationellt intresse.

- Utvecklingen av klimatsmarta kollektiva lösningar som ett nationellt intresse