

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande – Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037, I2020/02739

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Trafikverket/Infrastrukturdepartementet beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Svar ska lämnas till Infrastrukturdepartementet senast den 29 januari 2021. Inriktningsunderlaget och inlämnade remissvar kommer att ligga till grund för den infrastrukturproposition som förväntas komma under våren 2021. Genom infrastrukturpropositionen kommer Trafikverket att i få uppdrag att upprätta en nationell plan för transportinfrastruktur och Region Kronoberg i egenskap av upprättare av länsplan få i uppdrag att upprätta ny länstransportplan. Länstransportplanen utgör efter fastställande Region Kronobergs uppdrag till Trafikverket för länets utveckling av infrastruktur.

Den 25 juni 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen. I enlighet med direktivet skulle Trafikverket utforma inriktningsunderlaget efter samråd med regionerna i rollen som länsplaneupprättare och med ansvar för regional utveckling. Regionerna skulle bidra med bedömningar och fakta. Synpunkter som Region Kronoberg lämnade till Trafikverket 31 augusti 2020 visar på länets förutsättningar och planer samt innehåller för ärendet relevanta länkar. Det inspelet bifogas som bilaga.

Region Kronobergs svar på inriktningsplaneringen bygger på gemensamma ställningstaganden utifrån det sydsvenska positionspapperet ”Positionspapper för infrastruktur: En välutvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige”. Ställningstagandet är framtaget gemensamt av Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland. Pappret grundas i en gemensam framtagen systemanalys och andra gemensamma underlagsrapporter. Det sydsvenska positionspapperet bifogas detta remissvar som bilaga.

Region Kronoberg lämnar yttrandet som ansvarig för samordningen av det regionala tillväxtarbetet, länsplaneupprättare och som ansvarig för den regionala kollektivtrafiken i Kronoberg. Yttrandet bygger på fortlöpande samverkan med

kommunerna i tjänstemannagruppen för infrastruktur, med näringslivet samt andra aktörer i regionen.

Synpunkter

Region Kronoberg lämnar dels synpunkter enligt detta remissvar och dels genom Regionsamverkan Sydsveriges gemensamma svar från de sex sydsvenska regionerna.

Trafikverket har i inriktningsunderlaget på ett betydligt bättre sätt än tidigare planeringsomgångar beskrivit regionernas roll, förutsättningar och ambitioner. Att de 21 regionernas ansvar för det regionala utvecklingsarbetet lyfts fram i centrala dokument från Trafikverket är bra och positivt. Men detta behöver också mötas upp genom en ökad tilldelning till de regionala ramarna. Endast vid alternativet +20% kan man ana en viss ökning – men detta är inte tillräckligt.

För att klara behoven och målsättningarna med den långsiktiga infrastrukturplaneringen behövs en betydande höjning av anslaget till den regionala infrastrukturen. Till den senaste planeringsomgången fick Kronoberg en anslagshöjning på ca fem procent. Det är inte tillräckligt för att en acceptabel standard ska kunna hållas på det regionala och enskilda vägnätet och för att satsningar på cykelvägar, hållplatser och samåkningsparkeringar för kollektivtrafik med mera ska kunna genomföras. Ställer man tilldelningen till de regionala planerna i förhållande till den nationella är det istället en markant minskning. Vid jämförelse med några planomgångar bakåt i tiden har tilldelningen till de regionala planerna minskat från 18 % till 11% av den totala infrastrukturbudgeten i den senaste planeringsomgången.

Några tidigare års tilldelning är:

- Tilldelningen till regionala planer **2004–2015** var 18% (30 av 169)
- Tilldelningen till regionala planer **2010–2021** var 15% (33,1 av 217)
- Tilldelningen till regionala planer **2018–2029** var 11% (36,6 av 333,5)

Region Kronoberg är medvetna om de stora anspråken som görs på den nationella planen med framförallt utveckling av järnvägsnätet men också det stora behovet som ligger på drift och underhåll av väg och järnväg. Region Kronoberg ser att det finns flera vägar att gå utan att för den skull öka den totala ramen som skulle kunna leda till en förstärkning av de regionala planerna. Dessa vägar är:

- Inga särskilda satsningar på mötesseparering
- Halvera stadsmiljöavtalen
- Rationell och anpassad planering

- **Inga särskilda satsningar på mötesseparering:** Trafikverket skriver i underlaget att de ser positivt på en fortsatt satsning för att möta behoven på i första hand de regionala vägarna, vilket skulle kunna ske i form av

ökade ramar eller riktade satsningar. Ökade ramar är positivt, men inte de särskilda satsningarna. Särskilda satsningar under en kortare period leder enbart till ökad administration, skapar oönskade låsningar samt att det finns risk för att satsningen går förlorad om inte genomförandet kan ske inom upprättad tidsram. Kronoberg har en vidsträckt landsbygd där möjligheten för kollektiva resor i vissa delar är begränsad. På Kronobergs landsbygd finns ett stort och växande näringsliv som till stor del hänvisas till vägtransporter både för person- och godstransporter. Idag riskerar ett relativt stort vägnät att få sänkta hastigheter. För att åtgärda dessa vägar till en fullgod trafiksäkerhet uppskattas kostnaden till ca 1 miljard kronor enbart för Kronoberg.

- **Halvera statsmiljöavtalen:** Trafikverket skriver i underlaget att de föreslår 1 miljard per år ska avsättas till Stadsmiljöavtal. Intentionen med bidragen är positiva, men Region Kronobergs bedömning är att de tyvärr leder det till att ytterligare stärka och utveckla städer samt driva på urbaniseringen. För att kunna genomföra åtgärder och motprestationer vänder sig bidraget till stora och medelstora städer. Många kommuner som har behov av åtgärder är dock för små för att ens komma på tal för att söka stadsbidrag. Exempelvis skulle inte cykelåtgärderna på Stora vägen i Kosta i Lessebo kommun kunna genomföras med hjälp av stadsmiljöavtal. Men genom att Region Kronoberg i nuvarande regionala plan har avsatt 16% till bidragsobjekt har cykelvägen i Kosta kunnat genomföras. Genom att halvera ramen till stadsmiljöavtalen och istället förstärka de regionala planerna med 6–8 miljarder skulle Regionen på ett bättre sätt kunna fortsätta arbetet med att utveckla kollektivtrafiken och cykel både i stad och på landsbygd och i linje med den regionala utvecklingsstrategin.
- **Rationell och anpassad planering och genomförande:** I kapitel 8 beskriver Trafikverket hur kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder innebär att åtgärder måste flyttas fram i tid på grund av att det blivit dyrare. Region Kronoberg kan inte uttala sig om hur bra eller dåligt Trafikverket agerar i sin roll som beställare och verkar för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar. Region Kronoberg kan dock notera att kostnaderna för trafiksäkerhetsåtgärder ökar för varje år i förhållande till den tilldelade ramen samt att arbetet vid planeringen blir mer och mer komplicerad och kostnadsdrivande. Lagar och regler ska givetvis följas men det är anmärkningsvärt att byggande av en cykelväg i princip kräver lika mycket planering och underlag som byggandet av en

motorväg. Vi noterar också att vägar och gators utformning ”kräver” samma standard på landsbygden som i storstaden. Region Kronoberg kan inte bedöma storleken på kostnadsbesparingen i en rationell och anpassad planering och genomförande men vi bedömer att det finns en potential.

Sam- och medfinansiering till den nationella planen.

Trafikverket nämner ett flertal gånger om medfinansiering till den nationella planen, det vill säga framförallt då kommunal och regional skatt bidrar till utveckling av infrastrukturen. För 12-årsperioden räknar Trafikverket att medfinansieringen ska uppgå till 11,8 miljarder och för en 16 årsperiod kommer den att uppgå till 13,9 miljarder. Trafikverket nämner dock inget om samfinansiering det vill säga då de regionala planerna bidrar till att utveckla åtgärder som ligger i den nationella planen. Detta tycker Region Kronoberg är anmärkningsvärt. Vid den senaste revideringen avsatte Region Kronoberg 7% av den tilldelade ramen till samfinansiering.

Även om Region Kronoberg har bidragit till sam- och medfinansiering finns det anledning att tydliggöra Region Kronobergs syn på sam- och medfinansiering. Region Kronoberg är av åsikten att kommuner och region inte ska behöva finansiera eller medfinansiera det som är ett direkt statligt ansvar. Detta strider mot finansieringsprincipen och Region Kronoberg ser en liknande utveckling inom flera sektorsområden. Kommuner och regioner ska inte behöva höja skatten eller omprioritera annan verksamhet för att finansiera statliga uppgifter. Finansieringsprincipen är grundläggande för de ekonomiska relationerna mellan staten och kommunsektorn, och gäller i båda riktningarna.

Region Kronoberg anser vidare att man tar ett stort ansvar för infrastrukturen redan idag genom att göra kollektivtrafiken bättre och mer tillgänglig. Speciellt trafikeringskostnaderna både på väg och på järnväg är en stor kostnad för regionen, vilket också måste ses som en medfinansiering för ett väl fungerande transportsystem. De sex sydsvenska regionerna som samarbetar inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige finansierar kollektivtrafiken till ett värde av sammanlagt cirka 4 miljarder kronor per år för att skapa en fungerande kollektivtrafik.

Kollektivtrafikdepåer en del av systemet för hållbart resande
Region Kronoberg anser att staten genom Trafikverket ska kunna bidra till att finansiera depåanläggningar i kollektivtrafiken. Depån är en helt central del av kollektivtrafiksystemet och är avgörande för en attraktiv och ändamålsenlig kollektivtrafik. I busstrafiken pågår ett skifte mot elbussar, vilket ofta kräver större ombyggnader av befintliga depåer eller att nya depåer byggs. Om landets regioner och kommuner ska kunna bidra till statens ambition om ett transportsystem med låg klimatpåverkan och lågt resursutnyttjande bör denna typ av anläggningar kunna ges stadsbidrag, antingen genom Länstransportplan eller genom stadsmiljöavtal.

12 eller 16 års planeringshorisont

Trafikverket fick i uppdraget för inriktningsplaneringen utreda en 12-årsperiod dvs 2022—2033, men också att beräkna en 16-årsperiod dvs 2022—2037. Region Kronoberg ser att det kan finnas en fördel för den nationella planen och för stora objekt att ha en längre planeringshorisont.

Vad gäller tidsperioden för de regionala planerna, ser vi det direkt olämpligt med den längre tidsperioden. Även om huvudinriktningen för Kronobergs regionala plan är att öka trafiksäkerheten på det regionala vägnätet genom mötteseparering och att takten är så hög som möjligt utifrån den tilldelade ramen ser vi att en lösning av planen fyra mandatperioder framåt i tiden är respektlöst för kommande beslutsfattare. En 16-årig planperiod ger också en sämre flexibilitet för att möta förändringar i regionen.

Vårda det vi har, men vi måste också utvecklas

Centralt i Trafikverkets underlag till inriktningsplaneringar är att ”Vårda det vi har” dels för att bibehålla dagens funktionalitet och dels för att minska underhållsskulden. Region Kronoberg ser det som bra och viktigt att Trafikverket lägger ett stort fokus på att vårda våra gemensamma väg- och järnvägsanläggningar framförallt då slitaget kommer att öka ytterligare med den ökande trafiken. Region Kronoberg ser det också som viktigt att Trafikverket håller fast vid beslutade namngivna åtgärder och genomför dessa. Vi ser det dock som mycket problematiskt att detta resulterar i att det till kommande planperiod inte finns plats för nya investeringar. Att inte kunna föreslå utveckling av infrastrukturen är allvarligt och kommer att hämma inte enbart den regionala utvecklingen utan också Sveriges utveckling. Enbart orter och med tillgång till medel från trängselskatter kommer att kunna utvecklas ytterligare. Hela Sverige måste kunna leva och känna tilltro till utveckling.

I inriktningsplaneringen ska inte objekt lyftas och tydliggöras, men vi vill peka på följande för att tydliggöra behovet av nya investeringar: Vid regionfullmäktige den 29 maj 2019 fattade en enig politiskförsamling ett inriktningsbeslut att investera i ett nytt akutsjukhus i Växjö strax utanför stadskärnan. Planeringsarbetet påbörjades omgående och det nya sjukhuset beräknas stå klart år 2028. Investeringen är uppskattad till cirka 5 miljarder kronor. Den tomt som är aktuell för det nya sjukhuset ligger i stadsdelen Räfte i västra delen av Växjö tätort. Viktiga kriterier för valet av tomt var att få tillgång till 12 och 15 hektar mark och att kunna påbörja byggarbete inom tre till fyra år. Viktiga kriterier var också att ha närhet till stora vägar och till spårbunden trafik. Större vägar som berörs är RV 25 som ligger på den nationella planen samt RV 23 och 27 som ligger på den regionala planen. För vissa av vägarna krävs ombyggnad. Ombyggnad för att säkra framkomlighet på uttryckningsvägar och trafikplatser till och från det nya sjukhuset. Region Kronoberg vill framförallt peka på vikten av följande satsningar;

Norrleden (RV25) kommer att utgöra en mycket viktig länk till och från det nya akutsjukhuset, inte minst för utryckningstrafik. Här krävs därför stora satsningar för att bygga bort dagens kapacitetsbrist och för att öka trafiksäkerheten. Vidare krävs en utveckling av cykelvägnätet kring det aktuella området samt kollektivtrafik med hög turtäthet. Järnväg som berörs är framförallt Kust- till kustbanan där ny station och möjlighet till mer och taktfast trafik krävs. Behovet av dubbelspår Alvesta - Växjö behövs inte enbart för det nya sjukhusets skull. Utmed järnvägen mellan orterna finns också flera andra utbyggnadsområden som tillsammans planeras för tusentals nya bostäder och arbetsplatser. En grundförutsättning för att dessa områden ska kunna leva upp till sin fulla potential är möjlighet till tät tågtrafik.

För att både kunna vårda det vi har och samtidigt utveckla infrastrukturen anser Region Kronoberg att Trafikverket och Infrastrukturdepartementet måste ”vända på både stora och små stenar” såsom:

- Utbyggnaden av nya stambanor finansieras utanför ramarna för den nationella planen
- Att satsning på el vägar i kan leda till stora låsningar i kommande planer då investeringar i storskaliga lösningar kan komma. Bättre är att utveckla förnybara lösningar i fordon så som el, vätgas, biobränslen etc. samt den el-väg vi ha idag, dvs järnvägen.

REGION KRONOBERG

Mikael Johansson (M)
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog
Regiondirektör