

Region Kronoberg

Diarienummer: 16RK20076

[region@kronoberg.se](mailto:region@kronoberg.se)

Kopia: [per.hansson@kronoberg.se](mailto:per.hansson@kronoberg.se)

## Svar på remiss av Länstransportplan för Kronobergs län 2018-2029

Handelskammaren har fått möjlighet att lämna remiss på Kronobergs länstransportplan. Vi vill framföra följande.

### Underlag och process

Underlaget är mycket väl genomarbetat och föredömligt presenterat. Det är också mycket bra att Kronoberg samverkar med övriga regioner i Sydsverige för att få en helhetsbild av tillgängligheten och behoven. Detta ger större relevans i arbetet och förslagen. Vi ser gärna ytterligare integration av samarbetet mellan regionerna i dessa frågor framöver.

Givet situationen med stort eftersläpande underhåll av infrastruktur och mycket begränsad budget är det en respektingivande uppgift att balansera alla olika val.

### Den strategiska utmaningen

Handelskammarens utgångspunkt är att transportsystemet behöver lösa tre uppgifter för att skapa goda förutsättningar för näringslivet och sysselsättningen. Den första är väl fungerande lokala arbetsmarknader, som över tid behöver förstöras för att öka matchningen mellan jobb och kompetens. Den andra uppgiften är affärsresor, främst genom att bidra till den internationella tillgängligheten. Den tredje är hantering av varutrafik inte minst för internationella flöden.

Infrastruktur, tillgänglighet (EU RCI 2013)		
Region	Rank i EU	score
Köln	1	2,13
Paris	12	1,64
Tirol (alperna)	102	-0,19
Köpenhamn	118	-0,39
Skåne	124	-0,43
Stockholm, Uppland	126	-0,45
<b>Småland</b>	<b>218</b>	<b>-1,11</b>
Värmland, Dalarna	219	-1,12
Norrland	249	-1,29
Franska Guyana	259	-1,58

Score är standardiserad fördelning där medel=0 och en standardavvikelse =1

Utgångspunkten för transportsystemet i regionen är att tillgängligheten i ett Europeiskt sammanhang behöver stärkas. Enligt EU (RCI 2013) hör Sydost till den minst tillgängliga femtedelen av EU, i nivå med norra Sverige. Situationen i Kronoberg är bättre än bilden antyder eftersom analysen är gjort på NUTS2-nivå, där alltså hela Småland och Öland/Gotland ingår, men likafullt finns anledning att vara uppmärksam på regionens relativa läge.

Ser man till de prognoser som finns ökar samtidigt behoven mycket markant. Viktiga underliggande variabler för framtida trafik är befolkning och godsflöden. Vad gäller godstrafiken bedömer Trafikverket själva att volymerna växer mer i Sydost än i Storstadsregionerna Stockholm och Västra Götaland. Redan om tio år handlar det om 50% ökning. Befolkningen växer tydligt i Kronoberg och fördelningen av denna tillväxt favoriserar tätort, i första hand Växjö.

Detta innebär sammantaget en betydande utmaning för Kronoberg och hela Sydost. Regionen behöver både hämta in omvärlden vad gäller tillgänglighet och hantera kraftfulla öknings av gods och i Kronobergs fall även en stark befolkningsökning. Konkret innebär detta risk för målkonflikt när det gäller att både expandera tillgängligheten för persontrafik i regionala arbetsmarknader (pendling) respektive affärsresor å ena sidan och varuflöden å den andra. I Kronoberg är det fullt rimligt att på vissa sträckor anta trängsel som påminner om storstadsregionerna mot slutet av planperioden och in i nästa. Visserligen är Kronoberg mindre sett till befolkning än stor-städerna, men kostymen vad gäller infrastruktur är också trång och skall hantera en kraftfull ökning.

	Befolkning till 2040	Godstrafik till 2030		Godstrafik till 2050	
	hela perioden (ca)	per år	hela perioden	per år	hela perioden
Skåne	148%	2,26%	156%	1,98%	219%
Halland	143%	2,34%	159%	2,05%	225%
Kronoberg	112%	2,15%	153%	1,88%	211%
Blekinge	99%	2,16%	153%	1,89%	211%
Kalmar	95%	1,86%	145%	1,62%	190%
Västra Götaland	125%	1,67%	139%	1,46%	179%
Stockholm	173%	1,28%	129%	1,12%	156%
Uppsala	155%	1,71%	140%	1,50%	181%

*Trafikdrivande prognoser (personresor och gods) källa: Trafikverket nationell plan och underlagsrapporter*

I övrigt delar vi den övergripande bild som tecknas i region Kronobergs länstransportplan. I synnerhet är det bra att Regionen är tydlig med att syftet med investeringarna är att bidra till produktivitet i regionen, alltså ökad välfärd och konkurrenskraft (sid 44). Vi delar också synen att förstärka stråken eftersom, som planen också konstaterar, nio av tio kronobergare bor eller arbetar längs dessa. Detta lär befastats genom de 8000-9000 nya bostäder som behövs inom tio år enligt byggbehovsprognoserna för länet.

## Tillgängliga medel för vidmakthållande och expansion

Ser vi till större objektslagda investeringar kan konstateras att Kronoberg får mycket begränsad tilldelning. Planen innebär ingen volymökning av RTI-medel och ser man till satsningen per capita så får en Kronobergare bara en tredjedel av vad Stockholmare kan räkna med ur den nationella planen. Det som drar upp Kronobergs tal är den investering i E4 som skjutits på framtiden vid flera tillfällen sedan 90-talet.

### Större objektslagda investeringar i förslaget 2018-2029 (inkl. länsplaner)

MSEK							
	Totalt	..varav medel från nationell plan	...varav övriga medel*	..varav länsplaner	Befolkning	per capita totalt	per capita från nationell plan
Blekinge	2 003	1 440	31	532	158 977	12 597	9 058
Halland	6 757	4 446	1 078	1 233	322 343	20 962	13 794
Kalmar	2 393	1 431	40	923	242 575	9 866	5 898
Kronoberg	3 063	1 915	380	768	196 053	15 623	9 768
Skåne	41 036	30 236	6 358	4 442	1 333 646	30 770	22 672
Sydsverige	55 252	39 468	7 886	7 898	2 253 594	24 517	17 513
Skåne (statsbidrag länsplan)	334	334	0				
Västra Götaland	82 873	45 961	30 322	6 590	1 681 082	49 298	27 340
VG (statsbidrag länsplan)	466	466	0				
Stockholm	165 500	79 599	77 330	8 571	2 287 950	72 335	34 790
Uppsala	10 624	8 853	114	1 657	364 476	29 149	24 290
Sto (statsbidrag länsplan)	2 176	2 176	0				
Övriga län/hela landet	191 499	172 160	7 455	11 884	4 385 907	<i>ej möjligt, då centrala potter ingår här</i>	
Övr. (statsbidrag länsplan)	41 934	34 908	7 026				
<b>Totalt</b>	<b>561 413</b>	<b>423 393</b>	<b>138 020</b>		<b>10 053 061</b>		

\*) trängselskatter är 95 miljarder och övrigt är kommuner/regioner i första hand

Ser man till hur beloppen är tidsatta i den nationella planen så bör dock en stor del av Kronobergs del i den nationella planen (alltså E4) vara tämligen säker, det vill säga det är osannolikt att den inte genomförs.

Nationell plan (exklusive medfinansiering)				
Större objektslagda investeringar i förslaget 2018-2029 (ej länsplaner)				
MSEK				
	Öppnade för trafik och pågående	Planerade 2018-2023	Planerade 2024-2029 eller ej tidsatt	Totalt hela planperioden
Blekinge	0,0%	47,6%	52,4%	1 471
Halland	1,4%	94,0%	4,6%	5 524
Kalmar	100,0%	0,0%	0,0%	1 470
Kronoberg	14,3%	78,7%	7,0%	2 295
Skåne	63,9%	21,2%	14,9%	36 594
Sydsverige	53,4%	32,4%	14,2%	47 354
Västra Götaland	67,8%	19,5%	12,7%	76 283
Stockholm	68,0%	24,7%	7,3%	156 929
Övriga län/hela landet	26,4%	44,2%	29,4%	179 615
<b>Totalt</b>	<b>41,2%</b>	<b>30,8%</b>	<b>19,1%</b>	<b>561 412</b>

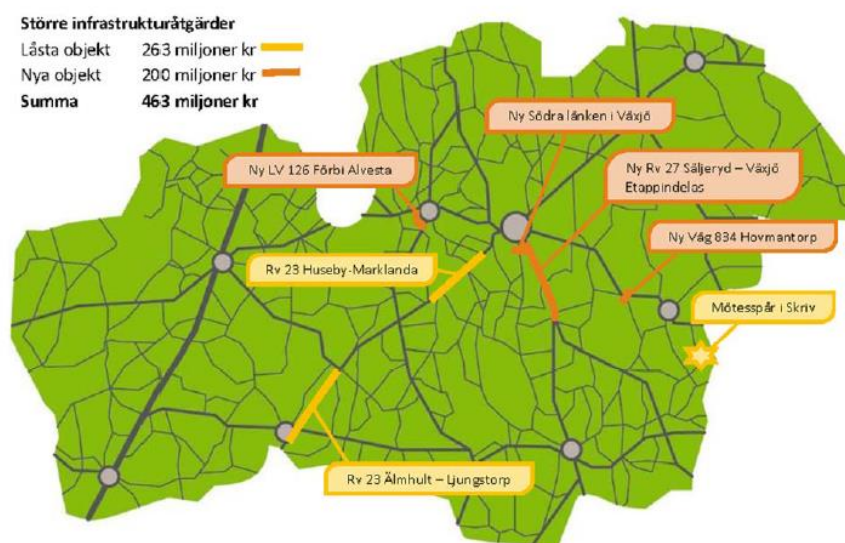
Detta är dock ett stort bekymmer i omgivande län, där exempelvis Kalmar och Skåne i praktiken bokförs för medel som redan är öppnade eller under byggnation.

Länsplanerna framstår som bättre balanserade och det gäller även Kronoberg, även om det kan finnas utrymme för att försöka få till stånd tidigare byggstart för de projekt som ligger efter 2024 och i praktiken har viss risk eftersom de kan drabbas av ytterligare ändringar i kommande plan.

Länsplaner	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Total
Blekinge	122	137	273	532
Halland	421	347	483	1 233
Kalmar	91	63	232	923
Kronoberg	175	197	395	768
Skåne	1 016	1 140	2 286	4 442
Sydsverige	1 825	1 883	3 669	7 898

### Kronobergs förslag

Handelskammaren ser fördelningen inom ramen för länstrafikplanen som rimlig. Vi delar bedömningen att en lejonpart (57%) bör investeras i vägtrafik längs de viktiga stråken som förstärker arbets- och bostadsmarknaderna. Förstärkning av tågförbindelsen genom investering i Skruv är också viktig och har även den en koppling till produktivitet och utbildning genom att det stärker samverkan mellan LnUs campus och med Karlskronaregionen. Planen innehåller driftsbidrag till flyget och detta är också angeläget. Vi delar också synen att Rv23 Marklanda-Växjö liksom Rv 27 mot Blekinge har stora brister och är prioriterade om ytterligare medel kan skaffas.



Figur: Karta över större infrastrukturåtgärder inkl. samfinansieringsåtgärd i länstrafikplanen 2018-2029

### Sammanställning länstransportplan 2018-2029

Åtgärd	Total kostnad	2018	2019	2020	2021-2023	2024-2029	Summa LTP 2018-29	%
<b>Störreinvestering</b>								
<b>Samfinansiering järnväg</b>								
Mötesspår Skrvv	<i>Tot 123 000 LTP 33 700</i>	X					26 000	
							26 000	3%
<b>Större investeringar</b>								
<b>Vägojekt</b>								
Rv 23 Älmhult-Ljungstorp Ink. Förbi Älmhult	<i>78 000</i>	X					60 000	
Rv 23 Huseby-Marklanda	<i>177 000</i>				X		177 000	
Väg 834 Hovmantorp Korsning med jvg	<i>40 000</i>						40 000	
Lv 126 Förbi Alvesta	<i>55 000</i>				X		25 000	
Södra länken Växjö							25 000	
Rv 27 Saljeryd-Växjö etappindelning	<i>196 000</i>						110 000	
							437 000	57%
<b>Mindre investeringar</b>								
<b>Vägojekt</b>								
Vägojekt		X	X	X	X	X	91 700	
Cykelvägar		X	X	X	X	X	80 000	
Kollektivtrafik					X	X	10 000	
Påverkans åtgärder							4 500	
							181 700	24%
<b>Bidragsobjekt</b>								
Trafiksäkerhet o Kollektivtrafik		6 000	6 000	6 000	18 000	36 000	72 000	
Enskilda vägar		1 700	1 700	1 700	5 100	10 200	20 400	
Driftbidrag flygplats		2 200	2 200	2 200	6 600	13 200	26 400	
		9 900	9 900	9 900	29 700	59 400	118 800	15%
<b>Summa:</b>		<b>58 921</b>	<b>58 715</b>	<b>57 879</b>	<b>196 917</b>	<b>395 568</b>	<b>768 000</b>	

Tabell: Ekonomisk sammanställning av Länstransportplan för Kronobergs län 2018-2029. Markering med X, är troligt genomförande år eller period.

### Arbetet med den nationella planen

Region Kronoberg gör några påpekar i sin länsplan kring nationella objekt och Handelskammaren ser det som viktigt att Regionen är aktiv för att kommunicera regionens behov gentemot staten.

### Ny stambana för höghastighetståg

Av det ursprungliga förslaget på höghastighetståg är nu endast två etapper (den så kallade Östlänken söderut från Stockholm och fyrspar Lund-Hässleholm) kvar i planen, båda med lägre topphastighet än planerat (250 i stället för 320). Övriga etapper får byggas ut efter hand. Region Kronoberg stöder liksom Handelskammaren fyrsparret Hässleholm-Lund. Vi delar oron som kommer till uttryck att sydost inte får del av nyttan av ett eventuellt större projekt för höghastighetståg. Det är mycket viktigt att Sydost sammankopplas effektivt med en sådan förbindelse, i första hand eftersom det skulle stärka transportsystemets tre viktigaste uppgifter för näringslivet (arbetsmarknad, affärsresor och åtminstone indirekt även gods). Detta var också bakgrunden till Handelskammarens ställningstagande i fråga om dragning av stationsläge genom Kronoberg.

Vi delar uppfattningen att Kust-till-Kustbanan måste ingå i ett större nationellt projekt för ny stambana.

### ***Sydost behöver ytterligare förstärkning***

Som den nationella planen ligger i förslaget menar vi att fördelningen är skev. Den samlade tilldelningen till Sydost är för liten för att hantera den framtida trafiksituationen och för att förstärka tillgängligheten. Detta är till nackdel eftersom det minskar möjligheterna för Sydost att bidra till svensk ekonomi och tillväxt totalt sett. Ett exempel är de smala vägar som länsplanen tar upp där små investeringar med stor säkerhet har mycket god avkastning. En gedigen genomgång av situationen med kalkylunderlag vore troligen fruktbar. Handelskammaren kommer arbeta för ökad total tilldelning inom planen och en möjlighet kan vara att staten skapar särskild pott för att trimma tillgängligheten i Sydost.

### ***Hastighetsomskyltning***

Ovanstående gäller inte minst i relation till omskyltningen av vägar. Vid sidan av den nationella planen pågår i relativ tystnad ett omfattande arbete med att skylta om hastigheter och detta träffar sydost och Kronoberg mycket påtagligt. Eftersom underhållet släpar efter så tappar vägarna i prestanda och detta kombinerat med ständigt ökande omsorg om säkerheten gör att vägar får sänkt hastighet. Man vill helt enkelt öka trafiksäkerhet genom att sänka tillgängligheten i stället för att investera. Detta sker systematiskt och drabbar främst glest befolkade områden, men har stor betydelse för alla företag som är lokaliserade i mindre orter. En tredjedel av svensk export genereras i ren glesbygd. Detta bör lyftas fram i ljuset och här bör ökade instanser ske eftersom detta sänker tillgängligheten ytterligare.

Den 22 september 2017

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

Vice VD