



Region Kronoberg
Box 1207
351 12 Växjö

Diarienummer 21RGK428
region@kronoberg.se

Remissvar till ”Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033”

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har tagit del av ”Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033” som Region Kronoberg utsände den 17 september 2021.

Handelskammaren ser positivt på sammanhängande investeringar i större stråk. Att bygga många små utspridda projekt blir kostnadsdrivande. Längre sammanhållna stråk gör att det i många fall blir möjligt att skörda produktivitetsvinster som uppstår genom arbetsmarknadsförstoring.

Handelskammaren anser att det är av vikt att investerade pengar i länstransportplanen leder till bättre tillgänglighet och att åtgärder som leder till förstoring av arbetsmarknadsregioner prioriteras.

Historiskt sett har infrastrukturinvesteringar ofta använts som en mekanism för ökad sysselsättning i landet och som ett policyverktyg för ekonomisk återhämtning och ökad regional tillväxt. I Sverige har fokus lagts på ökad mobilitet och regionförstoring som ett medel för att uppnå ökad produktivitetstillväxt och ofta används antalet lokala arbetsmarknader som måttstock för i vilken takt regionförstoringen sker. Trots dessa intentioner är de regionala skillnaderna fortfarande stora med i stort sett oförändrade arbetsmarknadsregioner i Blekinge, Kronoberg och Kalmar län under de senaste 30 åren. Det innebär att det i sydöstra Sverige finns en outnyttjad potential som kan uppnås om infrastrukturinvesteringar görs så att arbetsmarknadsförstoring sker. Det är därmed av extra vikt att länstransportplanerna sträcker sig över länsgränserna och prioriterar investeringar som gynnar hela sydöstra Sverige.

Målsättningar kring trafiksäkerhet som inte åtföljs av investeringar genomförs nu på många håll genom nedskyltning av hastighet på en rad regionala vägar. Syftet med de åtgärder som vidtagits på senare år avseende nedskyltning är att uppnå trafiksäkerhetspolitiska mål. Men det är uppenbart att detta nu sker på bekostnad av tillgänglighet i sådan omfattning att det äventyrar regeringens övergripande transportpolitiska mål om att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Det är i stor utsträckning samma län som har haft få investeringar i nationell plan som också fått flest beslut om sänkta hastigheter. Kronoberg har många exempel på nedskyltningar.

Detta träffar regionen mycket påtagligt. Eftersom underhållet släpar efter, tappar vägarna i prestanda och detta kombinerat med nationellt mål om trafiksäkerhet gör att vägar får sänkt hastighet. Man vill helt enkelt öka trafiksäkerheten genom att sänka tillgängligheten istället 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.

Flera av dessa objekt som påverkas omfattas av länstransportplanen. Det är därför av största vikt att Region Kronoberg beaktar detta. Handelskammaren har föreslagit en större och mer åtkomlig nationell pott för att rusta upp i stället för att skylta ner. Det är viktigt att regionerna som huvudmän för regionens infrastruktur är aktiva i detta arbete och försöker få till stånd konkreta samfinansierade satsningar.

Vad gäller konkreta investeringar ser Handelskammaren särskilt positivt på de samfinansieringssatsningar till objekt i den nationella planen (Kust till Kustbanan, Sydostlänken, Råppe station och Norrleden). Framförallt Kust till Kustbanan anser vi vara oerhört viktig för såväl arbetsmarknadsförstoring som för sydöstra Sveriges uppkoppling till stambanorna.

Gällande vägsatsningarna så delar Handelskammaren bilden av de satsningar som beskrivs på Rv 23 Huseby-Marklanda och Rv 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir som högprioriterade.

Handelskammaren ser också behovet av de infrastruktursatsningar som beskrivs som en följd av ett beslut om ett nytt regionsjukhus. Dessa bör dock ses som en del i beslutet om ett nytt sjukhus och inte tränga ut andra viktiga prioriteringar i länet. Således bör det i nästa planperiod finnas en utökning av medlen i länstransportplanen för att täcka dessa utökade infrastrukturbehov.

Malmö den 23 november 2021
SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding
Vice VD och Policychef



Anders Borgehed
Policychef Sydost