

Regionförbundet Kalmar län

info@rfkl.se

Kopia: lina.andersdotter@rfkl.se

Svar på samråd gällande Länstransportplan för Kalmar län 2018-2029

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

Underlag och process

Underlaget är tydlig och väl kommunicerat. Det är också mycket bra att Kalmar län 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. Det ena är väl fungerande lokala arbetsmarknader, som över tid behöver förstöras för att öka matchningen mellan jobb och kompetens. Det andra är affärsresor, främst genom att bidra till den internationella tillgängligheten. Det tredje är hantering av varutrafik inte minst för internationella flöden.

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.

Avseende befolkning gör Trafikverket bedömningen att denna i stort sett är oförändrad i antal, men det innebär inte att den är statisk. Vi kan förvänta ytterligare fokusering till tätorterna. Samtidigt innebär dålig tillgänglighet i förhållande exempelvis till Öresundsregionen eller

eventuella snabbtåg en risk att stagnerande befolkningsprognoser blir självuppfyllande. Vi vet från ekonomisk-historisk forskning att placering av noder för järnvägen har stor långsiktig påverkan på befolkningstillväxt. Detta är processer som sker över lång tid och därför inte alltid får uppmärksamhet ens i ett perspektiv på tiotalet år.

Befolkningsprognoser kan alltså tas som argument för liten tilldelning av insatser, vilket i själva verket orsakar eller bidrar till att förverkliga prognosen.

Detta innebär sammantaget en betydande utmaning för Sydostlänen (Blekinge län, Kalmar län och Kronobergs län). E22 och även mindre stråk kommer att se en utveckling med trafiktillväxt och betydligt större mix av godsbärande fordon.

Att Kalmar inte får någon faktisk ny investering under planperioden i den nationella planen är oacceptabelt mot den här bakgrunden.

Tillgängliga medel för vidmakthållande och expansion

Ser vi till större objektslagda investeringar kan konstateras att Kalmar får mycket begränsad tilldelning. Planen innebär ingen volymökning av RTI-medel och ser man till satsningen per capita så får en Kalmarbo bara en sjättedel av vad Stockholmaren kan räkna med ur den nationella planen.

Ser man till hur beloppen är tidsatta i den nationella planen så saknas objektsatta medel i stort sett helt i planen, beroende på hur man betraktar ett antal mindre samfinansierade satsningar.

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
Totalt	41,2%	30,8%	19,1%	561 412

Länsplanerna framstår som bättre balanserade 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.

Regionförbundets förslag

Handelskammaren ser fördelningen inom ramen för länstrafikplanen som rimlig. Samfinansieringen av nationella objekt är nödvändig för att få till stånd nationella satsningar som det ser ut just nu. Men vi bör verka för att planen får en mer proportionerlig fördelning. Det bör också finnas beredskap för omprioriteringar för att i dialog med staten samfinansiera satsningar ur nationella planen efter 2018.

Åtgärder	Total Mkr	2018-2020	2021-2023	2024-2029
Nationella objekt, samfinansiering	125			
Järnväg, Stångådals- och Tjustbanan	50	-	-	50
Järnväg, Kust till kust	50	-	-	50
E22, Förbifart Bergkvara	25	-	-	25
Större investeringar på väg > 25 Mkr	480			
136 Brofästet – Borgholm	375	-	190	185
Riksväg 23 Målilla – Hultsfred	105	105	-	-
Bristlista period 3	65			
Separat lista	X	-	-	X
Mindre investeringar på väg < 25 Mkr	40			
Trafiksäkerhetsåtgärder & framkomlighet	40	9	9	22
Kollektivtrafikåtgärder	100			
E22 Bytespunkter/stationer	60	20	15	25
Enligt lista	40	10	10	20
Cykelåtgärder enligt regional cykelplan	42			
Ölandsleden	14	14	-	-
Förskottering Timmerabben-Mönsterås	8	8	-	-
Cykelvägar enligt regional cykelstrategi	20	2	6	12
Enskilda vägar och flyg	79			
Enskild väg	12	3	3	6
Åtgärder på flygplats	25	15	10	-
Driftstöd till flygplats	42	10	10	22
Totalsumma	931			

Arbetet med den nationella planen

Region Kalmar gör några påpekanden 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. 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). Kust-till-Kustbanan behöver finnas med i en strategi 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. 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.

I detta arbete kan det finnas behov av att omprioritera inom länstransportplaner i Sydost för att skapa utrymme för partnerskap med staten om investeringar.

Arbetet med E22 AB har varit framgångsrikt och Handelskammaren har fortfarande väg E22 som högsta prioritet. Sedan starten av E22 AB har stora belopp investerats och vi behöver fortsätta ett långsiktigt arbete för att förverkliga detta.

Hastighetsomskyltning

Vi delar region Blekinges syn på hastighetsöversyn som kommer att sänka regionens tillgänglighet. Vid sidan av den nationella planen pågår i relativ tystnad ett omfattande arbete med att skylta om hastigheter och detta träffar sydost och Blekinge 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 kan 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 13 oktober 2017

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN

PER TRYDING

Vice VD

ANDERS BORGEHED

Regionchef Policy Sydost