

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss - Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Sammanfattning

I den fortsatta processen att arbeta fram en infrastrukturproposition och efterföljande direktiv för framtagande av långsiktiga infrastrukturplaner för planeringsperioden 2026-2037 anser Region Jönköpings län att följande punkter särskilt ska beaktas:

- Transportsystemet måste bli hållbart och klimatmålen ska vara styrande.
- Underhåll och vidmakthållande av infrastrukturen är prioriterat.
- Grundprincipen ska vara att beslutade åtgärder genomförs.
- Transportsystemet ska utvecklas och nya satsningar kunna genomföras.
- De brister som Nya Stambanor skulle lösa återstår och måste åtgärdas.
- Fokus på trafiksäkerhet genom utökade ramar till de regionala planerna.
- Kompetensförsörjningen i infrastruktursektorn måste säkerställas.
- Möjligheter till alternativ finansiering bör övervägas noga

Synpunkter på förslaget

Bakgrund

Syftet med inriktningsunderlaget är att peka ut kursen för transportsystemets framtida utveckling samt att föreslå vilka utmaningar de ekonomiska resurserna kan tillmötesgå. Inriktningsunderlaget ligger till grund för regeringens infrastrukturproposition, vilken fastställs av riksdagen, för kommande planperioden. Därefter övergår processen i åtgärdsplanering vilket innebär att Trafikverket och länsplaneupprättarna tar fram långsiktiga planer utifrån vald inriktning och fastställd ekonomisk ram.

För att få en bred förankring och skapa samsyn har Region Jönköpings län till detta yttrande inhämtat synpunkter från länets kommuner. Vidare har ett omfattande arbete gjorts tillsammans med övriga Sydsvenska regioner inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige vilket både redovisas separat och genomsyrar detta yttrande.

Punkter att beakta i den fortsatta processen

I den fortsatta processen att arbeta fram långsiktiga infrastrukturplaner för planeringsperioden 2026-2037 anser Region Jönköpings län att följande särskilt bör beaktas.

Transportsystemet måste bli hållbart och klimatmålen ska vara styrande

Region Jönköpings län delar Trafikverkets bedömning att en elektrifiering av transportsystemet är den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen ner till noll. För att åstadkomma en snabb elektrifiering av vägtrafiken krävs både elfordon och laddinfrastruktur samt tillräcklig kapacitet i elnäten. Även om utbyggnaden av laddinfrastruktur till stor del kommer ske på marknadsmässiga grunder är det viktigt att staten, i hela landet, säkerställer publika laddplatser där marknadsmässiga förutsättningar saknas. Elektrifieringen av vägtransportsystemet kommer dock ta tid och för att nå klimatmålet om 70 procents minskning av utsläppen 2010–2030 krävs att den icke elektrifierade fordonsflottan använder en högre andel biodrivmedel än dagens nivåer.

Underhåll och vidmakthållande av infrastrukturen är prioriterat

För att säkerställa tillgängligheten är underhållet av den befintliga infrastrukturen avgörande. Region Jönköpings län delar Trafikverkets bild att underhåll i tid sparar pengar i längden, och därför är det viktigt att det avsätts tillräckligt med pengar till förebyggande underhåll.

Tillräckligt med pengar är avgörande men minst lika viktigt är hur tillgängliga underhållsmedel används och prioriteras.

Regionala järnvägar är högt prioriterat i Jönköpings län och stora regionala investeringar görs i både nya eltåg och depå. För att länets satsningar ska få effekt krävs det att den statliga järnvägen håller en god standard, det krävs betydande satsningar för att åtgärda eftersatt underhåll, elektrifiera återstående banor samt att tillskapa ytterligare kapacitet. Vidmakthållandet av järnvägen med enkla åtgärder som trädsäkring är därför mycket viktigt och Region Jönköpings län anser att

Trafikverket måste få möjlighet att svara upp mot de regionala investeringar som görs.

Grundprincipen ska vara att beslutade åtgärder genomförs

Planeringen för utveckling av den statliga transportinfrastrukturen måste kännetecknas av stabilitet och förutsägbarhet. För största samhällsnytta kräva att satsningar på olika nivåer kan samordnas. En hållbar samhällsbyggnad kännetecknas exempelvis av att bostadsbyggande i kommunerna sker i kollektivtrafiknära lägen, samtidigt som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan möta upp med mer trafik vilket förutsätter att statliga vägar och järnvägen utvecklas och har tillräcklig standard och kapacitet.

Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget åtgärder för att komma till rätta med kostnadsökningar och beskriver att detta kan innebära att projekt som visar sig dyrare eller ger lägre nyttor än förväntat omprövas och även kan avbrytas eller tas ut ur den nationella planen. Region Jönköpings län anser att det är positivt att Trafikverket arbetar med att komma till rätta med de stora kostnadsökningar som infrastrukturobjekt i vissa fall har. Region Jönköpings län vill dock betona problematiken med att lyfta ur objekt på grund av lägre nyttor. Trafikverkets prognosmodeller och nyttoberäkningar har sina begränsningar och det kan ifrågasättas om dessa modeller alltid inkluderar tillgänglighetens betydelse för stadsutveckling eller frågor om regional och kommunal utveckling, det vill säga dynamiska och självförstärkande effekter av ökad tillgänglighet.

Transportsystemet ska utvecklas och nya satsningar kunna genomföras

Sveriges välstånd bygger i hög grad på exportinkomster och arbetsmarknadens förmåga att anpassa sig till vår omvärld. En väl utvecklad infrastruktur är helt avgörande för att landets arbetsmarknadsregioner ska fungera och företagen utvecklas. Möjligheten till arbetspendling i ett allt större geografiskt område är en viktig faktor för ökad specialisering och matchning på arbetsmarknaden. Jönköpings län har en spridd struktur med många orter av varierande storlek och det finns företag i nästan alla orter, för att dessa företag ska kunna utvecklas och fortsatt bidra till landets välstånd behöver tillgängligheten förbättras och infrastrukturen utvecklas. Inspelen från länets kommuner vittnar om ett omfattande behov av standardhöjningar på länets vägar och järnvägar. Listan på identifierade åtgärdsbehov är lång. Mot denna bakgrund kan Region Jönköpings län konstatera att de planeringsramar som beskrivs i inriktningsunderlaget är otillräckliga, för att både hantera landets underhållsskuld och möjliggöra en fortsatt utveckling måste anslagsnivån höjas med mer än 20% jämfört med nivån i nu gällande plan.

De brister som Nya Stambanor skulle lösa återstår och måste åtgärdas

Kapaciteten på Södra stambanan och Västra stambanan är idag enligt Trafikverkets underlag högt utnyttjad. Det lär inte minska när Fehmarn Bältförbindelsen står klar år 2029 samtidigt som godset ifrån norra Sverige ökar i takt med att investeringarna i norr ger jobb och produktion. De två sträckor som

under den senaste tioårsperioden har sämst punktlighet är Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg, dvs sträckor mellan landets tre största städer. Orsaken som Trafikverket anger är kapacitetsbrist.

Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget det stora behovet av underhållsinsatser i både väg- och järnvägsnätet, samtidigt som det finns många angelägna påbörjade investeringar som behöver färdigställas. Den pågående trafikökningen på de befintliga stambanorna när det gäller både gods och persontransporter visar dock att det kommer att krävas investeringar även bortom denna planeringsomgång, där utredningsarbetet behöver påbörjas omgående för att säkerställa effektiv framdrift. Det är därför angeläget att regeringen i sin bedömning av lämplig ram för infrastrukturplaneringen tar sådan höjd att det är möjligt att både genomföra nödvändigt underhåll, effektiv framdrift av pågående investeringar och att utreda och förbereda lösningar på de problem som väntar därefter, inte minst med anledning av de satsningar som görs i våra grannländer.

Region Jönköpings län har tillsammans med Region Östergötland genomfört egna studier på lösningar för att öka möjligheterna till arbetspendling och ökad godstrafik i de centrala delarna av södra Sveriges järnvägssystem. Genom att fortsätta utbyggnaden från Linköping söderut skulle förutsättningar ges för hög samhällsekonomisk effektivitet genom att ta vid när Ostlänken är färdigbyggd. Detta ger goda förutsättningar för exempelvis upphandling av entreprenör.

Fokus på trafiksäkerhet genom utökade ramar till de regionala planerna.

Sverige är världsledande på trafiksäkerhet – en position som bör befastas. Region Jönköpings län delar Trafikverkets bild att mittseparering av vägar är en av de absolut effektivaste åtgärderna för ökad trafiksäkerhet, tyvärr är dessa åtgärder kostsamma.

I inriktningsunderlaget konstaterar Trafikverket att det finns stora möjligheter att mittseparera en större del av vägnätet, men i praktiken finns inte tillräckliga medel att allokera. Trafikverket konstaterar vidare att behovet främst finns på regionala vägar som ingår i de regionala planerna och att det därför är angeläget med utökade möjligheter att genomföra mittsepareringar inom ramen för länsplanerna. Ambitionen att öka takten genomförd mittseparering skulle därmed behöva synliggöras i kommande åtgärdsplaneringen genom utökade ramar till de regionala planerna. Region Jönköpings län kan konstatera att det i Jönköpings län finns många vägsträckor som är i behov av mittseparering, vilket inspielen från länets kommuner tydligt visar.

Region Jönköpings län anser dock att mer pengar inte är hela lösningen. Trafikverkets genomförandeprocesser måste bli effektivare. Förseningar och fördröningar ha blivit mer regel än undantag. I direktivet till inriktningsunderlaget trycker regeringen mycket på ökad kostnadskontroll vilket är bra men att snabba på genomförandeprocesserna så att nyttorna snabbare kommer samhället till del är minst lika viktigt och bör tydligt markeras i kommande infrastrukturproposition.

Kompetensförsörjningen i infrastrukturektorn måste säkerställas.

Att det råder kompetensbrist inom hela infrastrukturektorn är en bild som Region Jönköpings län delar med Trafikverket. För att hantera detta behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen och samordningen av utbildningar bör bli bättre.

Region Jönköpings län anser att ytterligare satsningar behövs för att säkerställa utbildningsmöjligheter och att öka attraktiviteten inom sektorn. Jönköpings län har mycket goda förutsättningar att bidra till arbetet genom bland annat de järnvägsutbildningar som finns i länet. Jönköpings län är mycket väl lämpat att ta rollen som ett nationellt kompetenscentrum för järnvägsbranschen.

Möjligheter till alternativ finansiering bör övervägas noga.

I och med uppdraget om att ta fram ett inriktningsunderlag gav regeringen också Trafikverket i uppdrag att bedöma vilka förutsättningar som finns att finansiera lämpliga projekt med utökade intäkter från banavgifter samt vilka förutsättningar som finns för ökad medfinansiering eller annan alternativ finansiering. Region Jönköpings län anser att Trafikverket i sin bedömning av dessa delar är onödigt försiktig. De stora behov som finns inom transportsystemet visar på att alla möjligheter att förverkliga investeringar bör övervägas noga, exempelvis genom lånefinansiering.

Tommie Ekered
Ordförande nämnd för trafik,
infrastruktur och miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör