

Presidium nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2016-03-02 08:30

Plats: Regionens hus, Sal B

§7 **Remiss: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029**

Diarienummer: RJL 2016/2552

Förslag till beslut

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö föreslås godkänna föreliggande yttrande som svar till Näringsdepartementet. Eventuella ändringar görs vid nämndens sammanträde.

Sammanfattning

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029. Region Jönköpings län har getts möjlighet att till Näringsdepartementet yttra sig över rubricerat betänkande. Remisstiden går ut den 29 februari 2016. Region Jönköpings län har fått anstånd med inlämning till den 16 mars 2016.

Beslutsgång

Katarina Svärth deltar på presidiets sammanträde och redogör för innehållet i yttrandet som delats vid sittande bord. Eventuella ändringar kan därför komma att göras vid nämndens sammanträde.

Beslutet skickas till:

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Vid protokollet

Charlotte Jerkelund
Justeras

Presidium nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2016-03-02 08:30

Rune Backlund

Rätt utdraget,
Intygar

Charlotte Jerkelund

Regionledningskontoret

Regional utveckling
Katarina Svärth

Näringsdepartementet,
103 33 STOCKHOLM
n.registrator@regeringskansliet.se

Inriktningsunderlag inför transport- infrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, ert dnr N2015/4305/TIF

Region Jönköpings län har getts möjlighet att till Näringsdepartementet yttra sig över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029. Regionen har tagit del av förslaget och lämnar i egenskap av länsplaneupprättare följande yttrande.

Sammanfattning

- Region Jönköpings län (nedan benämnt RJL) stöder uppfattningen att de aviserade höghastighetsbanorna ska finansieras på annat sätt än inom de i detta direktiv angivna utvecklingsramarna
- RJL påpekar behovet av övriga transportsystemets koordinering och anslutning till höghastighetsbanorna
- RJL håller med om att skapa robusthet och tillförlitlighet i det befintliga transportsystemet är av största vikt
- RJL anser att de lågtrafikerade järnvägarna måste värderas utifrån sin funktion i kollektivtrafiksystemet och näringslivstransporterna
- Regionerna måste ges större möjligheter att påverka och prioritera över de regionala järnvägarna och vägarna
- RJL håller med om att ökat fokus på kostnadseffektiva mindre åtgärder är viktiga men påpekar samtidigt att förutsättningarna för detta måste stärkas bl a genom förändringar i förordningar
- De regionala ramarna för insatser för ett hållbart resande såväl i städerna som på landsbygden måste utökas

- Regeringens direktiv till Trafikverket måste understödja ett klimatarbete där infrastrukturen blir ett användbart verktyg för att nu de uppsatta miljömålen
- Transportsystemet måste förvaltas och utvecklas tillsammans med övrig samhällsplanering
- RJL håller med om att dagens infrastruktur har allvarliga brister som måste tas om hand under den kommande planperioden och att det förutom utökade ramar även innebär prioriteringar
- RJL framhåller nyttan av att bevaka nationens möjligheter till medfinansiering av transportinfrastrukturåtgärder genom EU-medel

Regionsamverkan Sydsverige

Sedan hösten 2015 har sex regioner i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland samverkat politiskt över regiongränserna. Ett samarbetsområde gäller kollektivtrafik och infrastruktur där vi genom väl omhändertagen och förbättrad infrastruktur vill åstadkomma en långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige. Funktionell infrastruktur i denna region har betydelse för hela Sverige.

Våra gemensamma prioriteringar för utveckling av transportsystemet är:

- **Interregional tillgänglighet** - snabb utbyggnad av två nya stambanor som kopplar an till befintliga Västkustbanan, Södra stambanan och anslutande sidobanor.
- **Sammanknutet Sydsverige** - utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga Ortsstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland.
- **Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter** - ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

Dessa gemensamma prioriteringar bör beaktas i den nationella planeringen.

Synpunkter på förslaget

Järnvägen utgör stommen

Den största framtidsfrågan för Region Jönköpings län inom tågtrafiken är förverkligandet av den nya svenska stambanan för tåg med höga hastigheter och med Jönköping som knutpunkt på sträckorna Stockholm-Göteborg/Malmö. Genomförandet av höghastighetsbanorna har stor betydelse för hela länets framtida utveckling, både när det gäller restider och olika former av transporter.

Region Jönköpings län delar Trafikverkets åsikt att höghastighetsbanorna, förutom de medel som redan är avsatta i gällande nationell plan, ska finansieras

utanför de ekonomiska ramarna för kommande planeringsperiod. Sverigeförhandlingen får inte tränga ut medel från länstransportplanerna eller redan beslutade åtgärder i nationell plan.

För att skapa stor regional nytta är det viktigt att ordna möjligheter för koppling till de nya stambanorna. Höghastighetsbanorna kommer att sätta press och skapa behov i omgivande infrastruktur. Det är viktigt att belysa hur regionala stråk och kompletterande transportsystem utanför höghastighetsbanorna ska knytas an, trafikeras och finansieras framöver.

Vi uppskattar att Trafikverket framhåller vikten av att skapa robusthet och tillförlitlighet i det befintliga transportsystemet. Genom att lägga resurser på drift och underhåll samt trimning går det att skapa förbättring utan stora kostnadskrävande investeringar.

Regionen är dock oroad över signaler om att lågtrafikerade järnvägar är ett område som kommer att prioriteras ned. De lågtrafikerade järnvägarna måste analyseras utifrån den tågtrafik som nu går på banan, som planeras i framtiden och utifrån värdering av tågtrafikens betydelse. De utgör en del av stommen i kollektivtrafiksystemet. Denna analys måste göras i dialog med lokal och regional nivå. Den regionala tågtrafiken på länets järnvägar är ryggraden i vårt kollektivtrafiksystem. Hänsyn måste tas till denna trafik vid prioritering av underhållsåtgärder, tilldelning av tåglägen och störning i trafiken.

Regionens möjligheter att påverka och prioritera

Snabba, effektiva och komfortabla resor och transporter är avgörande för att uppnå våra regionala utvecklingsmål. För det krävs att transportinfrastrukturplaneringen på regional nivå får ett betydande resurstillskott. Det är på lokal och regional nivå som den största kompetensen finns kring vilka insatser som har potential att ge störst utväxling. Därför bör även ansvaret finnas här. Regionen kan då själv göra nödvändiga prioriteringar.

En samordnad strategisk planering av infrastruktur, kollektivtrafik och bebyggelseutveckling har potential att bidra till att öka närheten till arbets- och bostadsmarknader. Genom snabb och tillförlitlig tåg- och busstrafik kan tillväxtmotorer och lärosätena i hela Sydsverige kopplas samman och göras mer tillgängliga för företag, arbetskraft, forskare och studenter. Det ger stöd för innovationskraft och tillväxt.

Förutsättningarna att nå framgång med en sådan planering är att den görs på regional nivå i interregional samverkan och samordnat med insatser på lokal nivå. Följaktligen bör också beslut om åtgärder som förbättrar transportsystemet tas regionalt. Ge därför regionerna ett samlat ansvar för de regionala järnvägarna och vägarna.

Fyrstegsprincipen

Region Jönköpings län ser positivt på att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag utgår från att fyrstegsprincipen ska användas i kommande infrastrukturplanering. Ökat fokus på kostnadseffektiva mindre åtgärder är en viktig pusselbit för att uppnå en mer hållbar utveckling.

Det är positivt att Trafikverket lyfter fram att steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen bör prioriteras för att bemöta transportsystemets framtida utmaningar. Detta förutsätter dock att den nationella och de regionala planerna ges förutsättningar att arbeta med påverkansåtgärder vilket kan kräva förordningsförändringar som möjliggör effektivare insatser på steg 1 och 2. I dag har vi ett planeringssystem som utgår från fyrstegsprincipen men ett finansieringssystem som framförallt ger möjlighet att betala ut pengar till steg 3 och 4-åtgärder.

Om pengar bara kan betalas ut till ombyggnationer och investeringar blir fyrstegsprincipen och den planering som genomförs inte realiserbar i verkligheten. Detta innebär att Trafikverkets planer och prioriteringar inte går att genomföra i praktiken.

Skilda förutsättningar stad och land

Det är viktigt att ta hänsyn till förhållandet mellan stad och land vid framtida prioriteringar. Det behövs ett helhetsperspektiv för att få en uppfattning om vilka relationer som bör prioriteras runt om i landet. Landsbygd och stad har olika behov och förutsättningar och därmed behöver deras funktioner och roller för utvecklingen av hållbara transportlösningar belysas i det fortsatta arbetet.

Regionen håller med Trafikverket om att förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik i större städer med omnejd måste förbättras. Dessutom behöver tillgänglighet och robusthet i mindre orter och på landsbygden där vägen är det enda alternativet säkerställas.

Förutom de stora effektiviseringsvinster och den potential för kollektivtrafik, gång- och cykel som finns i storstadsområden är det även viktigt att lyfta fram motsvarande potential i de små och medelstora städerna. De regionala ramarna behöver utökas för att kunna arbeta mer med insatser för ett hållbart resande.

Klimatpåverkan

Av inriktningsunderlaget framgår att dagens infrastruktur inte löser klimatproblemen och bidrar endast i begränsad omfattning till ett mer hållbart transportsystem. Där står även att mycket tyder på att det framtida hållbara transportsystemet inte kan nås med byggande av ny infrastruktur.

Trafikverkets prognoser bygger på stora ökningar både för person- och godstransporter till år 2030. Denna transportutveckling står i konflikt med de

nationella klimatmålen som kräver motsatsen. Det är önskvärt att regeringens direktiv till Trafikverket understödjer ett klimatarbete där infrastrukturen blir ett användbart verktyg för att möta upp de av riksdag och regioner uppsatta miljömålen.

Trafikverkets bedömning att styrmedel och regleringar för energieffektivare vägfordon och förnybar energi blir nödvändiga och centrala för att minska utsläppen tycker vi är bra. Fler och nya styrmedel kommer att behövas för att nå önskad samhällsutveckling och förändrat resande- och transportbeteende. Även kunskap och nya verktyg behöver utvecklas och införas för att samtidigt tillgodose klimat- och miljömål och det ökande behovet av transporter.

Transportsystemet måste förvaltas och utvecklas tillsammans med övrig samhällsplanering. Det är glädjande att Trafikverket nu väljer ett bredare angreppssätt och lyfter fram andra områden som måste samspela med transportplaneringen för att uppnå en hållbar utveckling.

Finansiering och resurser

Behoven av infrastrukturinvesteringar både i befintlig och kommande struktur är mycket stora. Om inte ramarna utökas i nästa planeringsperiod så leder det till att utrymmet för nya satsningar blir begränsat. Vi instämmer i Trafikverkets larm om allvarliga brister i dagens infrastruktur samt att dessa måste tas itu med i kommande planeringsperiod.

Trafikverket är mycket tydliga med att de rekommenderar att prioritera insatser för att vidmakthålla funktionaliteten i dagens transportsystem samt eliminera eftersläpning av underhåll före investeringar i nya objekt. Vi anser att det är en klok prioritering utifrån de ekonomiska ramarnas begränsningar. Att säkerställa att befintliga vägar och järnvägar kan användas som avsett bör ha högst prioritet. Det är dock viktigt att ha beredskap för framtida behov även om de i första hand inte nödvändigtvis kommer att handla om nya infrastrukturobjekt utan kan vara mer inriktade på alternativa lösningar som exempelvis trimningsåtgärder.

Med en begränsad ekonomisk ram kommer tuffa prioriteringar att behöva göras framöver. Konsekvenserna av framtida prioriteringar måste därför noga utredas och preciseras.

Samverkan inom EU är viktig för att lyfta fram vilka utvecklingsbehov som kan uppstå framöver. I TEN-T har Europas viktigaste förbindelser och knutpunkter lagts fast. I regionen finns E4 och väg 40 som utpekade vägstråk. Dessa är av stor vikt för vårt näringsliv och därmed för den regionala tillväxten.

Nationellt behöver en ordentlig bevakning ske av möjligheter till finansiering av olika åtgärder, exempelvis trimning och utbyggnad, med hjälp av medel kopplat till TEN-T.

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö
REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Rune Backlund
ordförande

Ulrika Geeraedts
Regional utvecklingsdirektör

Bilaga:

- Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper gällande infrastruktur och transport "*Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige*"

RegionledningskontoretRegional utveckling
Katarina Svärth

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Förslag till beslut

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö beslutar att godkänna föreliggande yttrande som svar till Näringsdepartementet.

Sammanfattning

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029. Region Jönköpings län har getts möjlighet att till Näringsdepartementet yttra sig över rubricerat betänkande. Remisstiden går ut den 29 februari 2016. Region Jönköpings län har fått anstånd med inlämning till den 16 mars 2016.

Information i ärendet

Bakgrund

Trafikverket har tagit fram underlag för beslut om hur utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen bör inriktas under planperioden 2018-2029. Underlaget utgör grunden för den kommande infrastrukturproposition som regeringen beräknas överlämna till riksdagen i slutet av 2016. Därefter följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram nationell plan och länsplaner för planperioden. Fastställelse av planerna beräknas ske våren 2018.

Trafikverkets uppdrag

Inriktningsunderlaget omfattar analyser där Trafikverket har undersökt transportinfrastrukturen utifrån tre utvecklingsinriktningar:

- Beslutad politik – gällande plan, skatter m m som idag
- Aviserad politik – vägslitageavgift, bränsleskatt, 74-tons lastbilar, längre och tyngre tåg, höghastighetsbanor, Norrbotniabanan
- Minska utsläppen – ytterligare styrmedel och åtgärder för att kostnadseffektivt minska utsläppen av växthusgaser

Gemensamt för alla tre inriktningar gäller:

- Efterfrågan på transporter ökar
- Fyrstegsprincipen är grunden
- Vidmakthållen funktionalitet kräver ökade resurser
- Begränsat utrymme för investeringar
- Transportsystemets och övrig samhällsutveckling måste följas åt för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem

Trafikverkets slutsatser

Ökade resurser krävs

Behoven är väsentligt större än ramarna i gällande plan. För att kunna behålla funktionaliteten på väg och järnväg på dagens nivå krävs ökade resurser. Oförändrade anslagsnivåer medför hårda prioriteringar.

Begränsat utrymme för investeringar

Det behövs större utrymme för trimningsåtgärder i befintligt system och vi behöver satsa på åtgärder som bättre utnyttjar befintlig kapacitet. De tidiga stegen i fyrstegsprincipen blir därför viktiga.

Stora investeringar i infrastruktur löser inte klimatproblemen

I Trafikverkets uppdrag har också ingått att analysera åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser. Vägtrafiken står idag för största delen av utsläppen och Trafikverket menar att stora konventionella investeringar i infrastruktur inte löser klimatproblemen. Styrmedel och regleringar för energieffektivare vägfordon och förnybar energi är nödvändiga för att minska utsläppen.

Val av åtgärder ska alltid göras utifrån kostnadseffektivitet och långsiktig hållbarhet

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
Regiondirektör

Ulrika Geeraedts
Regional Utvecklingsdirektör