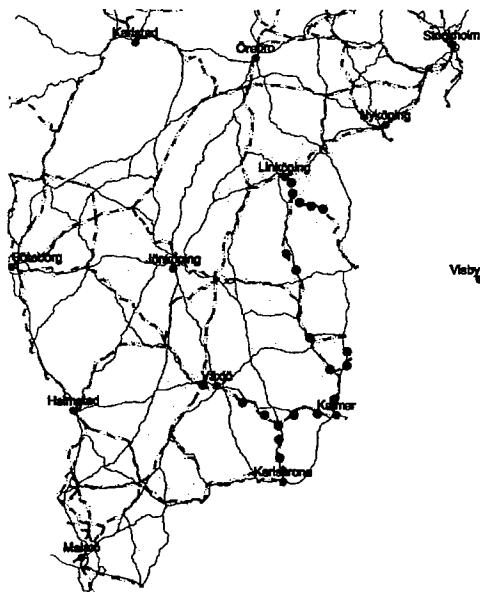


AVSIKTSFÖRKLARING

2007-06-13

Samlat erbjudande från Kalmar län om förskottering av transportinfrastruktur

Samtliga kommuner, Landstinget och Regionförbundet i Kalmar län är ense om att erbjuda regeringen ett gemensamt "förskotteringspaket" för de investeringar i transportinfrastruktur som är nödvändiga för länets utveckling. Erbjudandet, som lämnas i samarbete med näringslivet i länet, har ett värde mellan 1,5 och 2,5 miljarder kronor. Det omfattar insatser på Kust till kustbanan, Stångådalsbanan, Tjustbanan, europaväg 22 och väg 127.



Det är nödvändigt med ett sammanhållet Östersjöbanesystem på järnväg för såväl gods som persontrafik. För att åstadkomma regionförstoring och tillväxt behöver restiden minska till högst en timma. Det uppnår vi inte fullt ut i alla viktiga relationer, men förskotteringen är viktig och ett första steg på väg. Även kapaciteten för godstrafik måste förbättras.

Det är också nödvändigt att bygga ut hela den svenska delen av E22. Den är en livsnerv för hela sydöstra Sverige och måste få en standard som klarar de omfattande lastbilstransporter som finns i dag och i framtiden. Den måste också

klara olycksriskerna som uppstår då trafiken tredubblas under semestermånaderna. Upprustningen är en central del i arbetet att nå "nollvisionen" såväl nationellt som regionalt.

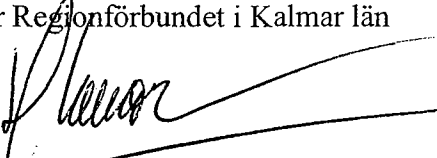
Vid sidan av detta utökar vi trafikeringen, vi gör kompletterande investeringar och genomför nödvändiga utredningar. Vi gör de insatser i övrigt som redovisas i bilagan. Antar regeringen vårt erbjudande och satsar på infrastrukturen i Sydostregionen säkras tiotusentals arbetstillfällen och flera miljarder i skatteintäkter, något som gynnar tillväxten i hela Sverige.

Kalmar län har under de senaste decennierna fått ett av Sveriges lägsta statliga anslag för investering i vägar och järnvägar. Regeringarna har motiverat detta med att tillväxten inte har varit tillräckligt stark. I dag är verkligheten en annan. Nu

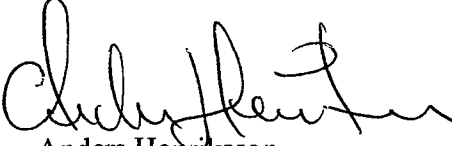
befinner vi oss i en situation där den positiva utvecklingen måste växlas upp genom en satsning på bättre infrastruktur. Satsningen ingår också som en del i arbetet mot det regionala målet att minska antalet lokala arbetsmarknader som berör länet från fem till två.

Sydöstra Sverige har alltför länge fått stå tillbaka till förmån för utbyggnad av vägar och järnvägar i andra delar av landet. Nu är det vår tur! Vi som undertecknat denna avsiktsförklaring anholder därför att regeringen snarast fattar de beslut som krävs för att vi ska kunna förskottera den av oss föreslagna utbyggnaden av transportinfrastrukturen.


För Regionförbundet i Kalmar län


Leif Larsson
regionstyrelsens ordförande

För Landstinget i Kalmar län


Anders Henriksson
landstingsstyrelsens ordförande


För Borgholms kommun


Lisbeth Lennartsson
kommunstyrelsens ordförande


För Emmaboda kommun


Ann-Marie Fagerström
kommunstyrelsens ordförande

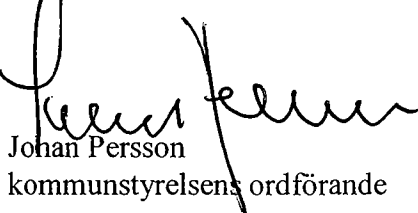
För Hultsfreds kommun


Bo Bergman
kommunstyrelsens ordförande

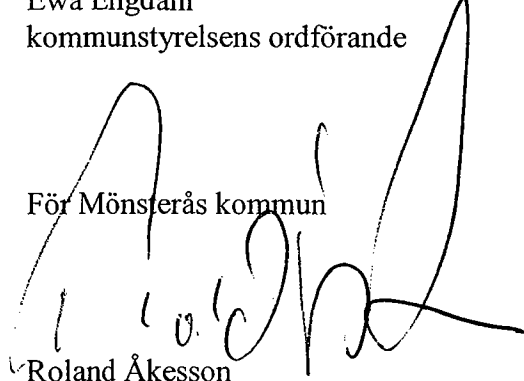
För Högsby kommun


Ewa Engdahl
kommunstyrelsens ordförande

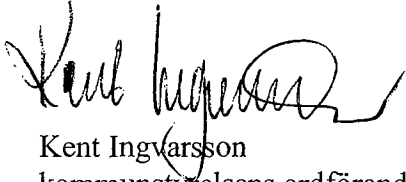
För Kalmar kommun


Johan Persson
kommunstyrelsens ordförande

För Mönsterås kommun

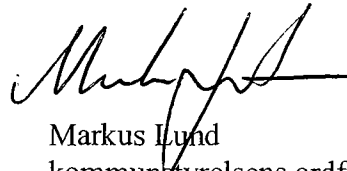

Roland Åkesson
kommunstyrelsens ordförande

För Mörbylånga kommun



Kent Ingvarsson
kommunstyrelsens ordförande

För Nybro kommun



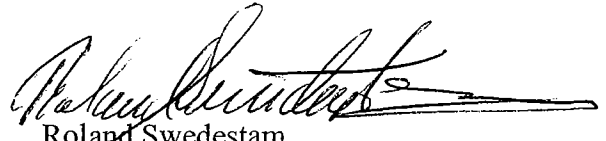
Markus Lund
kommunstyrelsens ordförande

För Oskarshamns kommun



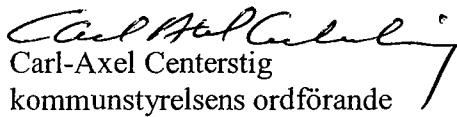
Peter Wretlund
kommunstyrelsens ordförande

För Torsås kommun



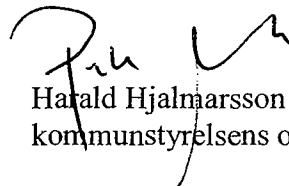
Roland Swedestam
kommunstyrelsens ordförande

För Vimmerby kommun



Carl-Axel Centerstig
kommunstyrelsens ordförande

För Västerviks kommun



Harald Hjalmarsson
kommunstyrelsens ordförande

Bilaga till avsiktsförklaring

Bilden av Kalmar län har förändrats till följd av ett flertal etableringar och investeringar – genomförda, pågående och planerade – under de senaste åren. Som exempel kan nämnas Holiday Club (Västervik samt Ekerum på Öland), Astrid Lindgrens värld/Framtidståget (Vimmerby), Swedwood (Hultsfred), inkapslingsanläggning för kärnavfall (Simpevarp, Oskarshamn), SÖDRAs skogskombinat (Mönsterås), Glasriket/New Wave Group (Orrefors-Kosta-Boda), vindkraften (Öland och södra Småland), Faner Dun Group och IKEA (Kalmar).

Investeringsvolymen beräknas till ungefär 8-10 miljarder kronor de närmaste åren för att på lite längre sikt kunna växa till i storleksordningen 35-45 miljarder kronor. Det är av mycket stor vikt att dessa investeringar kan växlas upp och ge optimala positiva synergier på tillväxt och utveckling såväl lokalt som regionalt. Ett viktigt medel för att åstadkomma detta är väl fungerande kommunikationer.

Två lokala arbetsmarknader regionalt mål

För Kalmar läns utveckling är det av yttersta vikt att regionens invånare lättare kan nå fler arbetsplatser och utbildningsorter. I det gällande regionala utvecklingsprogrammet (RUPEN 4) finns två mål som har anknytning till en sådan regionförstoring:

- Länet ska utgöra en del av landets fjärde största universitets/högskoleregion samt i samverkan med andra regioner i sydöstra Sverige skapa en gemensam universitets/högskoleregion,
- Antalet arbetsmarknadsregioner som länet berörs av ska genom förbättrade kommunikationer minska till två.

Dagens fem lokala arbetsmarknader i länet är alltför små för att långsiktigt kunna erbjuda företagen efterfrågad kunskap och kompetens samt ge invånarna sysselsättning och god samhällelig service. Företag och kommuner har redan idag svårigheter att rekrytera personal med specialkompetenser. För att åstadkomma den kontinuerliga förnyelse som krävs i en allt mer globaliserad ekonomi måste graden av differentiering öka både i det privata näringslivet och i den offentliga världen. I en väl fungerande innovativ region i sydöstra Sverige kan det som idag är Kalmar län högst omfattas av två lokala arbetsmarknader.

Krav på ett regionförstorande transportsystem

Det är rimligt att ställa kravet att transportinfrastrukturen ska understödja den positiva utveckling som nu sker i Kalmar län. Det får inte vara brister i transportsystemet som hindrar oss från att växa! Näringslivets behov kombinerat med offentliga organs anspråk leder fram till följande principiella krav på ett transportsystem som understödjer en fortsatt hållbar tillväxt:

1. Bättre pendlingsmöjligheter inom länet samt till angränsande arbetsmarknadsregioner, i första hand Karlskrona, Linköping och Växjö.
2. Bättre persontrafik till Öresunds- och Stockholmsregionen.
3. Direkttrafik med flyg till internationella destinationer.
4. Ett långsiktigt hållbart väg- och järnvägsnät för godstransporter.
5. Fungerande relationer/förbindelser över Östersjön med andra länder inom EU och Ryssland samt i förlängningen även med Kina och Ostasien.

Planförslag hot mot länets utveckling

Banverkets och Vägverkets förslag till investeringar i de reviderade nationella planerna för åren 2004-2015 stödjer inte en fortsatt tillväxt och utveckling i länet. Förslagen är i stället mycket negativa utifrån Kalmar läns perspektiv. Samtliga objekt med genomförande perioden 2008-2015 föreslås lyftas bort eller bli senarelagda i förslagen till reviderade väg- och järnvägsplaner. De objekt som föreslås hamna utanför planperioden (genomförande 2016 eller senare) finns på E22 samt järnvägarna Kust till kustbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan. Regionförbundets arbetsutskott behandlade regionens samlade remissvar på förslagen den 10 maj 2007.

Den politiska ledningen i samtliga kommuner i länet, i landstinget och i regionförbundet har mötts vid flera tillfällen under våren 2007. Ämnet för samtalen har varit vilka insatser som behövs för att inte den goda tillväxten i regionen ska hindras av bristande kommunikationer. Länets kommuner har som en följd av dessa samtal var och en beslutat att via regionförbundet erbjuda staten att förskottera de objekt som riskerar att lyftas bort eller senareläggas i de reviderade planerna 2004-2015.

Åtgärder nödvändiga för att nå de regionala målen

Även om de nuvarande planerna genomförts fullt ut i länet så är insatserna inte tillräckliga för att länet ska kunna nå de regionala målen eller svara upp mot näringslivets behov. Det är i första hand kraven på trafik med tåg som uppvisar den största avvikelser jämfört med ambitionen i gällande planer.

Efter samråd med företrädare för Banverket har investeringarna kompletterats med de som behövs för att åstadkomma timmes- eller varannantimmetrafik med styv tidtabell på järnvägarna i länet. För att förskottering ska vara möjlig av dessa kompletterande objekt måste samtliga finnas med i de reviderade planerna.

I syfte att få en helhetslösning föreslås dessutom att det tidigare beslutade förskotteringsobjektet förbifart Målilla på väg 127 i den regionala transportplanen tas med liksom resurstillskott till utveckling av internationellt flyg på Kalmar flygplats. Dessutom stödjer länet Oskarshamns hamns internationella funktion som TEN-hamn, vilket sker bland annat inom ramen för arbetet med *Motorways of the Sea*. Genom detta åstadkoms en helhet i de åtgärder som är nödvändiga för att möta och driva på den positiva utveckling som pågår i länet

Alternativa metoder för medfinansiering

Bland de offentliga aktörer i länet har frågan om olika former av finansiella lösningar diskuterats ingående. Samtalen har lett fram till att samtliga kommuner i länet ställer upp på principen att gemensamt förskottera medel för investering i utpekade väg- och järnvägsobjekt. Formella beslut i varje fullmäktige kan av mötestekniska skäl inte vara genomförda förrän tidigast under augusti i år. Landstingets roll i processen är att öka den regionala kollektivtrafiken, vilket man gör från och med 2008. Anslagsnivån ökar då med cirka 25 miljoner kronor.

Samtliga kommuner och landstinget har förordat att regionförbundet får ansvaret för lånehanteringen, vilket kräver en förändring av regionförbundets förbundsordning. En sådan ändring kräver även den beslut i samtliga kommuners och landstingets fullmäktigeförsamlingar, något som förväntas ske i respektive instans under augusti i år. Efter att så skett i samtliga kommuner och landstinget kan regionförbundet ta upp det lån som behövs, medan kommunerna betalar sin andel i form av en avgift till regionförbundet.

Den kommunala kompetensen

Enligt 2 kap. 1 § kommunallagen (SFS 1991:900) får kommuner och landsting "själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte skall handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan." Det anses vara en grundläggande princip att kommuner och landsting inte skall lämna ekonomiska bidrag till statens verksamhet (RÅ 1970 ref. 55). Det finns dock undantag från principen i speciallagstiftning.

I 9 § väglagen (SFS 1971:948) anges exempelvis att väglagen inte utgör ett hinder för en kommun eller ett landsting att bidra till byggande av väg. Enligt regeringens bemyndigande får Vägverket ta emot lån från kommuner och landsting samt enskilda upp till visst belopp. Samma princip gäller för investering i järnväg enligt Regeringens regleringsbrev till Banverket budgetåret 2007 (rskr. 2006/07:35). Dock saknas ännu motsvarande tydliga regler i järnvägslagstiftningen.

Av central betydelse är att insatsernas nytta för invånarna i den egna regionen eller kommunen måste kunna motiveras. Eftersom förskotteringen av de föreslagna investeringarna primärt syftar till att öka den enskilda individens aktionsradien för såväl arbete som studier torde detta inte vara förenat med någon större svårighet.

Statens åtagande

Erbjudandet från Kalmar län förutsätter att staten dels inte senarelägger eller lyfter bort något av de aktuella objekten i samband med revisionen av de nationella järnvägs- och vägplanerna, dels för in i den reviderade järnvägsplanen de kompletterande objekt som identifierats som nödvändiga för fortsatt tillväxt och utveckling i Kalmar län.

