

Tillväxtavdelningen
Jone JohnssonRegeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
Diarienummer I2021/02884**Svar på förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
2022 - 2033**

Bergs kommun har tagit del av ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033”. Syftet med remissen är att inhämta synpunkter på den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022 – 2033.

Bergs kommun konstaterar med detta förslag återigen att för lite medel avsätts för att hantera en redan eftersatt transportinfrastruktur på nationell nivå. Återigen konstateras det också att det avsätts ännu mindre av redan otillräckliga medel till vår del av landet, Norrlands inland och Jämtland/Härjedalen.

I förordet till den nationella planen för transportinfrastruktur 2022 – 2033 nämns regeringens proposition ”Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige”. Det poängteras att planförslaget har utarbetats utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt, och att en god resurshushållning ska säkerställas samt att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Beskrivningen i förordet fortsätter sedan med att utveckling tillsammans med vidmakthållande av vägar och järnväg ska göras så att den i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till att uppnå syftet, såväl avseende de transportpolitiska målen som de mål och ambitioner som regeringen i övrigt tagit upp, däribland tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Bergs kommun konstaterar att syfte och mål med det presenterade förslaget omöjligt kan uppfyllas. Detta då inte tillräckligt med medel tillsätts samt att förslaget inte tar hänsyn till de förutsättningar som gäller för landet i stort men framför allt inte för norra Sverige och Jämtland. Ett ökat innevånarantal med en tydligt positiv trend av inflyttning, flera större företagsetableringar, en växande besöksnäring (detta gäller för både vinter- och sommarsäsong/året runt) och ett expanderande näringsliv tillsammans med ökade transporter till, från och genom länet och över landsgränsen mot Norge och Trondheimsregionen ställer krav på att transportinfrastrukturen förbättras även här.

Region Jämtland-Härjedalen har varit tydligt missgynnad i de tre senaste nationella planerna och tillsammans med det nya förslaget på en transportinfrastrukturplan så fortsätter den negativa utvecklingen ytterligare. Vägarnas och järnvägarnas standard bibehålls inte utan försämras

kontinuerligt. Sänkt hastighet på våra Europavägar och större riksvägar och längre restider på järnväg krymper arbetsmarknadsregionen, begränsar utvecklingen och bryter snarare isär än bidrar med någon sammanhållning i landet.

Det så kallade Jämtlandsstråket är ett av endast tre tillväxtområden i Norrland. För övriga två föreslår den nationella planen stora investeringar. För Jämtland föreslås inte ett enda nytt objekt. Hur dessa negativa åtgärder som gjorts över tid tillsammans med sammanlagt noll nya objekt för Jämtland bidrar till att nå de transportpolitiska målen går inte ihop och är oacceptabelt.

Sammantaget innebär detta att för Jämtland och Härjedalen bidrar inte förslaget till de mål och effekter som kan förväntas av transportsystemet. Det här innebär att regionen får fortsatt betydligt sämre förutsättningar för grundläggande tillgänglighet, fortsatt betydligt sämre möjligheter att möta klimatomställningen och fortsatt betydligt sämre förutsättningar för social hållbarhet med likvärdiga livschanser.

Utvecklat resonemang

Det systematiska arbete som bedrivs för att längre och tyngre fordon ska kunna trafikera i stråk är tänkt att stärka näringslivets konkurrenskraft. Problemet med detta är det gamla vägnätets utmaningar och urholkade bärighetsanslag under många år och de växande behoven i det eftersatta vägnätet. En otillräcklig budget som förslaget innebär gör att Bergs kommun ser en betydande risk att "satsningen" även i kommande plan innebär att betydande prioriteringar kommer göras och att Jämtland återigen prioriteras ned och därmed står som förlorare i det läget. Upplåtelse av bärighetsklasser för längre och tyngre fordon ökar dessutom slitaget av vägnätet i en snabbare takt. Detta behöver mötas upp med motsvarande investeringsåtgärder vilket det saknas medel för i nuvarande förslag.

I direktivet till den nya planen skulle särskilt landsbygdens behov och det perifera vägnätet beaktas. Trots det så konstaterar Bergs kommun att förslaget för den kommande planperioden i stället kommer att ske i transportinfrastrukturens mer storstadsnära områden. Trafikverket flaggar för att kommande budget inte kommer att räcka till reinvesteringar i det mer perifera lands-/glesbygdsvägnätet där vägtyp 5 och 6 kommer att få mindre åtgärder. Det här är en utveckling som Bergs kommun inte kan ställa sig bakom. Detta innebär att möjligheterna att bo och verka utanför storstadsområdena kommer att försvåras, inte bara i Bergs kommun, utan även i övriga delar av det som betecknas som landsbygd och glesbygd.

En av Jämtlands viktigaste och största näring, skogen, kommer med detta förslag påverkas negativt då det perifera vägnätet prioriteras ner. Detta då hela logistikkedjan från avverkning av träd till förädlad produkt bygger på ett fungerande vägnät i sin helhet, från de perifera vägarna till de större transportlederna.

Slår man samman skogsbruket, skogsindustrin och träförädlingen har man enbart i Jämtland en omsättning på ungefär 7,4 miljarder. Förslaget innebär därmed att tillgängligheten begränsas för skogsnäring, inte bara i Jämtland utan i hela Sverige. Regional- och nationell utveckling hindras då förslaget allvarligt påverkar en av Sveriges viktigaste näringar på ett negativt sätt vilket i sin tur leder till att Sveriges konkurrenskraft minskar tvärtemot vad Regeringen och Trafikverket säger sig syfta till.

Tyvärr är det inte enbart det perifera vägnätet som får stå tillbaka i kommande förslag utan även våra större transportstråk i inlandet. För Jämtland/Härjedalens del gäller det främst europavägarna E14 och E45 (sammanlagt en vägsträcka på cirka 600 kilometer genom länet).

Trafikverkets hittills enda sätt att lösa trafiksäkerheten i vägsystemet med bibehållen hastighetsgräns är en utbyggnad av mitträcken (sammanlagd vägsträcka med mitträcke i Jämtland/Härjedalen endast 30 kilometer). Utbyggnaden av mitträcken är i stort sett klar i övriga Sverige men definitivt inte i Sveriges inland och i synnerhet inte i Jämtland/Härjedalen. Med det ökade transportarbete vi ser i Jämtland/Härjedalen och med den kraftigt ökande turisttrafiken så är en utbyggnad av mitträcken av allra största vikt. Vi rekommenderar därför att Trafikverket får i uppdrag att prioritera detta arbete så att en utbyggnad av mitträcken på E14 och E45 kan ske inom planperioden. Parallellt med detta trafiksäkerhetshöjande arbete bör andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder inkluderas i hastighetsbedömningarna för våra vägar. Kollision med vilt sker i betydligt större omfattning och åsamkar i många fall lika svåra skador som kollision med andra fordon. Viltstängsel bör därför möjliggöra att hastigheter upp till 90 km/tim kan bibehållas på länets vägar. Detta då viltolycksrisken i Jämtland/Härjedalen är högre än andra risker kopplat till hastigheten 90 kontra 80km/tim. Därför bör också regelverket ses över gällande kraven för att bibehålla en högre hastighet och koppla dessa krav till att också inbegripa andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom viltstängsel. Även digitala och justerbara hastighetsskyltar bör tas med i ekvationen då förutsättningarna varierar med trafikintensitet samt över dygnet och året.

Sänkt hastighet, som har drabbat bland annat Bergs kommun genom hastighetssänkningen på E45:an, motiveras med lägre risker och mindre utsläpp vilket måste ifrågasättas då antalet farliga omkörningar tenderar att öka på sträckor med sänkt hastighet, vilket därmed i stället ökar olycksrisken, skapar en ojämna trafikrytm och därmed också mer utsläpp. Det finns även en målkonflikt i de sänkta hastigheterna eftersom Trafikverket har i uppdrag att arbeta med att utveckla och förstora arbetsmarknadsområden. Sänkt hastighet utefter våra större vägar som nyttjas som pendlingsstråk bidrar inte till detta!

Satsning på Inlandsbanan

Trafikverket har i en rapport fastslagit att Inlandsbanan är en del av det svenska transportsystemet. Trafikverket konstaterar vidare att banan idag fyller en rad funktioner men att funktionaliteten utifrån dagens situation inte kommer att hålla över tid. Bergs kommun anser därför att en upprustning av Inlandsbanan starkt kan bidra till den kapacitetsökning som Sverige har behov av men även för att nå miljömålen. Mycket gods som idag rullar på våra vägar skulle med en upprustad inlandsbana i stället kunna lyftas över på räls. Med en upprustning skulle banan därmed utgöra en viktig transportkorridor för gods samt fungera som en redundans och avlastning till andra banor. Inlandsbanan AB som är en egen infrastrukturförvaltare under staten har länge påtalat vikten av att få en uppräknings av driftbidraget, som har varit samma sedan 2016. Det är därmed rimligt att uppräknings sker till dagens värde och att indexuppräknings hädanefter sker årligen. Med en statlig lånegaranti skulle dessutom bolaget kunna ta de lån som krävs för att rusta upp och modernisera banan till dagens standard. Inlandsbanan som är oelektrifierad satsar nu stort på vätgasdrift för sina tåg men också vätgasproduktion från grön el. Detta innebär möjligheten till en helt grön godskorridor genom halva Sverige utan koldioxidutsläpp och därmed hållbara och effektiva transporter för industriaktörer utefter banan. Med andra ord, ett viktigt bidrag för Sveriges utveckling mot fossilfrihet, vilket tillsammans med ovanstående transportargument talar för behovet av en finansierad och upprustad bana genom det svenska inlandet.

För Bergs kommun och andra kommuner längs banan finns också behovet och nyttan att knyta ihop inlandet från norr till söder med persontrafik vilket skulle bidra till Trafikverkets mål att vidga arbetsmarknadsregionerna. Möjligheterna till arbets-/studiependling skulle underlättas då en upprustad bana skulle förkorta restiderna avsevärt. Pendling till och från regionens största arbetsmarknad och studieort, Östersund, skulle därmed möjliggöras från orter som idag ligger för långt bort. Norrut skulle fler samhällen knytas ihop och möjliggöra bättre arbetspendling samtidigt som möjligheterna att nå Mora och Dalaregionen för daglig arbetspendling och studier från södra Jämtland och Härjedalen också ligger inom räckhåll. Även resor mot Mälardalen och södra Sverige skulle underlättas för boende i de södra delarna av Jämtland och Härjedalen som därmed får alternativa resmöjligheter med tåg utan att först tvingas ta omvägen att resa norrut och sedan via kusten för att nå Stockholm och övriga Sverige. Detta skulle också inkludera och korta restiderna för besöksnäringen till våra fjällområden och skidanläggningar. Det är med andra ord av stor vikt att kunna erbjuda kollektivt resande med inlandsbanan för den ökande besöksnäringen samt arbets- och studiependling.

Investeringar på övrig järnväg

I länet finns ett starkt och växande näringsliv, som har stora delar av sin kundkrets och marknad i Mälardalsområdet och södra Sverige.

Trots Coronapandemins effekt av att fler möten nu sker digitalt så kommer fortsatt fysiska möten med kunder och samarbetspartners krävas för att näringslivet ska kunna växa. Snabba förbindelser med Stockholm och anslutningar till övriga Sverige och världen kommer därför fortsatt vara viktiga. Detta gäller givetvis också i motsatt riktning för näringslivet men kanske främst för länets så viktiga besöksnäring.

Idag är restiderna med tåg till och från Stockholmsområdet och södra Sverige inte tillräckligt attraktiva för att tåget på ett effektivt sätt ska kunna konkurrera med andra alternativ i den omfattning som med uppsatta klimatmål borde vara en självklarhet. Detta gäller kanske främst för tjänsteresor som mestadels sker med flyg, men en betydande del av besöksnäringen, som idag tar sig till och från Jämtland/Härjedalen med bil och flyg skulle kunna flyttas över till tåg (Norråg, SJ och ovan nämnda Inlandsbanan inkluderat) om restiderna skulle kortas.

I andra delar av landet har restiderna med tåg avsevärt minskats samtidigt som restiderna med tåg till och från Jämtland/Härjedalen stått still eller i de flesta fall ökats. Om restiden med tåg från exempelvis Östersund till Stockholm kunde sänkas från dagens cirka fem timmar till fyra timmar skulle en påtagligt större andel resor ske med tåg i stället för med flyg. En restid på 4 timmar mellan Stockholm och Östersund är bara möjlig att uppnå genom en trafikering via Östersund – Ånge – Bollnäs – Gävle – Stockholm, det vill säga genom trafikering av Norra Stambanan via det så kallade Atlantstråket. Det är också bara via det stråket som dagens restider om fem timmar är möjlig, då det också är den kortaste vägen.

Planförslaget anger endast att ”Den övergripande strategin bakom utbyggnaden av järnvägen i norra Sverige har varit att skapa ett kapacitetsstarkt kuststråk för persontrafiken (Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanan, Norrbotniabanan och Haparandabanan) och ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken med hjälp av de befintliga stambanorna (Norra stambanan och Stambanan genom Övre Norrland) tillsammans med kuststråket”. Dessa satsningar behöver givetvis genomföras, men för en bättre helhet i norr och för att uppnå en överföring av resande från flyg och bil till tåg mellan Jämtland och Stockholm och södra Sverige i övrigt behövs investeringar på både Norra Stambanan och Mittbanan samt separat redovisade Inlandsbanan för att korta restiderna för persontrafik.

I samband med Trafikverkets remiss för inriktningsunderlaget föreslog Trafikverket att de nya stambanorna i södra Sverige som finns med i gällande nationell plan bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. När nu Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033 är utskickad på remiss har inriktningen ändrats. Det betyder att den nationella planen finansierar 104 miljarder för de nya stambanorna i södra Sverige. Förutom den uppenbara risken att kostnaderna för de nya stambanorna kommer bli betydligt högre än 104 miljarder så blir konsekvenserna att det finns alldeles för lite medel till investeringar i andra delar av landet.

En fördyrning av de nya stambanorna innebär också att andra satsningar kommer prioriteras ner, senareläggas eller utebli. De nya stambanorna i södra Sverige bör därför finansieras utanför den nationella planen. Detta för att inte begränsa och hindra den nödvändiga utvecklingen för resten av Sverige.

Avslutningsvis

Bergs kommun konstaterar slutligen att precis som Sydsvenska handelskammaren skriver i sin rapport Hela Kungariket halva pengarna: *Det finns delvis en självuppfyllande profetia i denna fördelning. Regioner som får satsningar blir mer attraktiva för kommande satsningar genom den utvecklingskraft som pekas ut i det övergripande målet. Till det kommer kostnadsutvecklingen, som innebär att beslutade projekt som ligger tidigt i plan (det vill säga till stor del i Västra Götaland och Stockholm) tränger undan andra satsningar. Om ett projekt som ska genomföras tidigt blir en miljard dyrare, behöver det i praktiken hanteras genom förskjutningar eller neddragningar i andra objekt.*

Förskjutningar och neddragningar är också något som över tid drabbat Jämtland och Härjedalen. Gång på gång har vi sett detta hända och med det nya förslaget bekräftas bara bilden av den ordningen som tydligen ska råda i landet.

Sydsvenska handelskammaren drar i rapporten också slutsatsen att: *Under lång tid har regeringen frångått sitt mål att med svensk infrastruktursatsning ge förutsättningar för att "...säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Regioner med redan hög tillväxt var tydliga segrare i tidigare års infrastrukturplaner, och fortsätter att stå som vinnare.*

Frågan som Bergs kommun ställer sig är om detta är rimligt och att Jämtland/Härjedalen över överskådlig tid ska behöva tvingas stå tillbaka i utveckling och tillväxt?

Kommuner, Region Jämtland/Härjedalen, näringslivet och innevånare i Jämtland och Härjedalen tar idag ett mycket stort ansvar för att utveckla regionen och skapa tillväxt och utveckling. Vi förväntar oss att staten genom bland annat Trafikverket nu tar sitt ansvar för att vi ska få en svensk infrastruktursatsning som ger förutsättningar för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, inklusive Jämtland och Härjedalen.

Therese Kärngard
Kommunstyrelsens ordförande

Anders Englund
Tillväxtchef