

2020-01-26

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.nationellplan@regeringskansliet.se



## **Handelskammaren i Jönköpings läns remissyttrande gällande remiss "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037" ärendenummer TRV 2020/73376**

### *Sammanfattning*

Handelskammaren i Jönköpings län anser följande:

- Beslut om ett sammanhängande system med nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö behöver fattas. Byggtiden behöver bli så kort som möjligt och spåren ska klara högre hastigheter. De stationslägen som är överenskomna i Sverigeförhandlingen ska gälla. Det vore en stor fördel med en tydlig koppling till Arlanda.
- Finansiering av nya större investeringar läggs utanför budget och plan för underhåll och upprustning av befintlig infrastruktur.
- En kortare planeringsperiod, är ett föredra då det ger en större flexibilitet.
- Där järnväg finns ska järnväg prioriteras, underhållas, moderniseras. Att transportera personer och gods på järnväg kommer vara fortsatt viktigt även i framtiden, för livspusslet, för att nå hållbarhetsmålen samt för en fortsatt livskraftig landsbygd med högt kompetensutbyte.
- Satsning på kompetensförsörjning för att klara utbyggnaden av infrastrukturen. Satsa på kompetenscentrum som blir nav i kompetensutveckling och forskning.
- Kopplingen och sambanden till de internationella stråken, noderna och satsningarna behöver finnas med betydligt mer både som motiv och som prioriteringsgrunder.
- Infrastruktursatsningar är att satsa på samhälls- och näringslivsutveckling. Inför infrastrukturpropositionen måste alla de nyttor satsningarna kommer ge adderas i Trafikverkets olika underlag.
- Säkerställ styrning av ekonomi och leverans

### *Synpunkter på förslaget*

Handelskammaren Jönköpings län anser att satsningar på landets infrastruktur, både när det gäller underhåll av befintlig infrastruktur och nyinvesteringar, är en av de viktigaste framtidsfrågorna för näringslivet. Sverige och Jönköpings län har i grunden en bra infrastruktur som verkligen nyttjas men som över många år med hög nyttjandegrad och ökad befolkning blivit mycket eftersatt. Trafiken har ökat och inget tyder på en minskning. Det behövs rejäla satsningar framåt för kompetensförsörjningen och förstoring av arbetsmarknadsregioner, för att kunna transportera mer gods hållbart på tåg och för att bli en del av Europas gemensamma satsningar på hållbart resande och inte minst för att Sverige ska klara de högt satta miljömålen 2045. Regeringen måste våga satsa nu på våra kommande generationer. För vad är alternativet?

#### *Nya stambanor*

Nya stambanor behöver byggas som kan transportera riktigt snabba tåg och ger ett sammanhållet nytt stambanesystem som även täcker de två största flygplatserna, Arlanda och Landvetter, som stationsorter. Övrig sträckning behöver ske i enlighet med de gedigna och nu förberedda planerna från Sverigeförhandlingen, vilket för vår region innebär centrala stationslägen i Värnamo, Jönköping och

Tranås. Beslut måste fattas om hela det nya stambanesystemet, att byggtiden görs så kort som möjligt och det kommer gå att genomföra så snabba resor som möjligt i framtiden. Det är endast med den här fulla utbyggnaden som de viktiga samhällsnyttorna kommer åstadkommas, tex för pendling såväl mellan regioner som inom regionerna och med den positiva samhällsekonomiska nyttspiral detta kommer medföra, med ökad tillväxt hos företagen, ökad attraktivitet och en stadsutveckling med såväl fler företag som bostäder. Ju tidigare den nya stambanan byggs, desto snabbare fås de positiva effekterna.

För att undvika eventuella undanträngningseffekter, men även klara en effektiv projektstyrning, bör de nya stambanorna läggas utanför underhållsbudgeten och även få en egen ren organisatorisk styrning.

#### *Planeringsperiod och ramar*

En så lång planperiod som 16 år kan ge en ökad risk att det binds upp för mycket medel och behov att flexibilitet för att möta nya okända behov och omständigheter minskar. Planperiod 2022-2033 är därför att föredra.

Det förslag som gör det möjligt att möta framtidens utmaningar som samhället står inför är alternativet "Inriktning ramnivå +20 procent utan nya stambanor". Större investeringar måste skiljas från underhåll och upprustning.

#### *Järnväg*

Järnvägen i länet är högt prioriterat av regionen vilket applåderas och stöds av näringslivet. I Den regionala utvecklingsstrategin 2020-2035 står att "befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar stärkas och rustas". Det finns en stor mångfald av näringsliv och störst andel industri i Sverige i länets samtliga kommuner och fungerande transporter är avgörande för investeringsvilja och framtida kompetensförsörjning. Inget kommer slå järnväg och tåg som transportmedel, det går att lita på, det är klimatsmart, det är stabilt och det blir en del av ett sammanhängande hållbart system, inte bara i Sverige utan även till övriga Europa. Jönköpings län är ett av de mest järnvägstäta länen i Sverige men kvalitén är rejält undermålig. Näringslivet vill kunna erbjuda tågtransporter både till medarbetare och för gods i mycket större utsträckning än som är möjligt idag. Yngre generationer accepterar inte daglig pendling med bil som i väldigt många fall i Jönköpings län idag är den enda lösningen som är möjlig. Tåg är det bästa pendlingsalternativet då det ofta gör att pendlingsresan kan göras på kortast tid vilket är helt avgörande för att förstora arbetsmarknadsregionerna både inom och utanför länet. Ett fungerande regionalt tågnät främjar också fördelarna med de framtida nya stambanorna då dessa kan nås av fler orter där regional järnväg kan kopplas till den nya stambanans hållplatser. Region Jönköping satsar på järnvägen i länet, dels genom nyinköpta tågset, dels nyligt fattat beslut om ny tågdepå Nässjö för att kunna husera fler och längre tåg. Dessa regionala satsningar behöver nu backas upp av Trafikverket och regeringen.

- De åtgärder som idag finns i nationell plan, tex Y:et Jönköping-Vaggeryd-Värnamo och Nässjö-Vaggeryd-Värnamo måste fullföljas enligt plan.
- Det gäller även elektrifiering av sträckan Nässjö-Eksjö.
- En omedelbar start för att upprusta och elektrifiera den idag rejält eftersatta sträckan mellan Vetlanda och Nässjö, i enlighet vad nyligen genomförd ÅVS visar.

#### *Väg*

Det är mycket bil- och lastbilstrafik på vägarna i länet vilka är omgärdade av skog med mycket vilt. Att sänka hastigheter på vägar för att underhåll inte kunnat genomföras är inte hållbart och det drabbar företagen direkt med ökade svårigheter att rekrytera kompetens. Tex har väg 26 Halmstad-Gislaved-Jönköping (Nissastigen) under 2020 fått sänkt hastighet för att nollvisionen ska kunna erhållas. Denna väg kantas av ett blomstrande industritätt näringsliv som är helt beroende av inpendlande arbetskraft, oftast med bil och endast i vissa fall med buss. Sänkning av hastigheten har direkt skapat en mindre arbetsmarknadsregion, som redan idag är liten, vilket innebär stora försämringar för många

av företagen i området. Detta är inte acceptabelt. Det är inget alternativ varken för arbetspendlande eller gods att använda E4 när det kommer till företag utmed Nissastigen. Väg 26 behöver bli säkrare både när det gäller kvalitet, bredd på väg och mot vilt som det förekommer mycket i området.



### *Kompetensutveckling*

Att satsa på infrastrukturen kommer innebära att många nya uppdrag kommer ges till företag och många jobb kommer skapas. Flera jobb som idag nog inte betraktas som de mest attraktiva. För att klara kommande satsningar måste satsningar på kompetensförsörjning och utbildning gå hand i hand. Det gap av specifik kompetens som behövs för att tex bygga räls eller planera infrastrukturprojekt behöver adresseras och göras attraktivt för ungdomar eller inflyttade. Kompetenscentrum som klarar att utbilda med pedagogiska experter behöver initieras och där kan Nässjö som etablerad järnvägsutbildningsort ta ett stort ansvar.

### *Internationella kopplingarna*

När man reser med tåg i Europa imponeras man över den snabbhet, turtäthet och sammanlänkning som finns. Det är enkelt att välja tåg när man vill röra sig kortare eller längre sträckor. Många länder med starka anknytningar till Sverige satsar nu än mer på järnväg, tex Tyskland, Danmark och Storbritannien. Komponenter som beställs från södra Europa och fraktas med tåg måste omlastas vid gränsen för det går inte frakta gods på tåg den sista sträckan, dvs i Sverige. Sverige måste vara med i den här utvecklingen, både för sitt stora export- och importberoende men också för sin ringa storlek och där vårt land ligger i den geografiska periferin. Investeringar i svensk infrastruktur måste hänga ihop både med teknik och i tid med övriga viktiga länder i Europa, annars hamnar vi hopplöst efter. Den kommande nationella planen måste ta mycket mer hänsyn till dessa internationella perspektiv tex i termer av prioriterade internationella flöden.

### *Samhällseffekterna saknas*

Vi vill också lyfta fram den samhällsutveckling som satsningar på infrastruktur ger. Näringsliv frodas och investeringsviljan ökar betydande om fungerande infrastruktur finns, det omvända råder. Att ha en inriktning på framtida infrastruktur utan att göra kopplingar till önskad och främjad samhällsutveckling blir både alltför snävt och sannolikt otillfredsställande som beslutsunderlag betraktat. Vi efterlyser mer samhällsutvecklande perspektiv i underlaget och den kommande propositionen! Sverige och övriga världen genomgår tuffa tider med stora personliga och verksamhetsmässiga tragedier, stor oro och återhållsamhet. Att våga göra satsningar, att våga ha visioner för hela Sveriges utveckling via bland annat infrastruktursatsningar som skapar både välfärd och framtidstro, det kommer göra stor skillnad.

### *Säkerställ styrning av ekonomi och leverans*

Alla är överens om att infrastruktur kostar pengar. Och att för länge lägga för lite pengar på underhåll och investeringar gör att läget till slut blir ohållbart. Riksrevisionen har gjort flera granskningar som visar att både styrning och kostnadskontroll saknas i tillräcklig omfattning idag inom Trafikverket. Regeringen måste säkerställa att det går att styra och följa upp både underhåll och stora investeringar och att de genomförs så effektivt det bara går, när det gäller upphandlingar, när det gäller planering och genomförande. En möjlighet där är att i större utsträckning överlåta åt regionerna att göra upphandlingar, allt med syftet att "ge mer för pengarna".

Annika Cederfeldt  
Näringspolitisk utveckling

Helena Zar Vallin  
VD

