

Trafikverket

## Yttrande till Trafikverket angående inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 alt. 2022-2037

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 alt. 2022-2037” med Trafikverkets diarienummer I2020/02739.

### Sammanfattning

Region Jönköpings län har inhämtat yttranden från länets tretton (13) kommuner vilka har sammanvägts för att lämna ett regiongemensamt yttrande som representerar hela Jönköpings län. Region Jönköpings län önskar framhålla följande punkter:

- Underhåll och vidmakthållande av infrastrukturen är prioriterat. För att länets satsningar ska få effekt krävs det att den statliga järnvägen håller en god standard. Åtgärda eftersatt underhåll, elektrifiering, ytterligare kapacitet,
- Beslutade åtgärder ska genomföras och nya investeringar måste möjliggöras,
- Avtalet med Sverigeförhandlingen ska hållas, finansieringen bör ske utanför regional plan,
- Utbyggnad av elektrifiering och ladd-infrastruktur är positivt, men finansiering och ansvar måste förtydligas
- Kostnadsökningarna urholkar planerna och minskar det faktiska utrymmet,
- Regional- och småskalig infrastruktur är viktigt för att bl.a. nå klimatmålen. Länstransportplanerna bör prioriteras.
- Kompetensförsörjningen i järnvägsbranschen måste säkerställas. Jönköpings län har mycket goda förutsättningar att bidra till arbetet.
- Stadsmiljöavtalens bör ses över avseende regelverk för ansökan och tidsram för genomförande så att medlen komma fler kommuner till del.

## Synpunkter på förslaget

### Bakgrund

I juni 2020 gav Regeringen i uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen. I uppdraget angavs att inriktningsunderlag ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 oktober 2020 och samtidigt remittera redovisningen till berörda remissinstanser. Remissyttrandena ska lämnas till Regeringskansliet senast den 29 januari 2021.

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.

### Synpunkter på Inriktningsunderlaget

Region Jönköpings län har tagit del av inriktningsunderlaget där Trafikverket bland annat beskriver de olika förslagen för de inriktningar som är möjliga utifrån prioriteringar, planperiod och ramanslag.

Region Jönköpings län har inhämtat yttranden från länets samtliga tretton (13) kommuner har sammanvägts för att lämna ett regiongemensamt yttrande som representerar hela Jönköpings län.

### Planperiodens längd och förslag på inriktningar

De två föreslagen till planperioder är på 12 år alternativt 16 år. Båda förslagen omfattar en lång tidsintervall, men problematiken med en förlängd planperiod till 16 år ger en ökad risk att det inte finns tillräcklig flexibilitet för att möta behov och omständigheter som är okända i dag då medlen knyts upp under en så lång tidsperiod.

Det enda som möjliggör vidmakthållande och att möta framtidens utmaningar som samhället ställs inför är att minst anta alternativet ”Inriktning ramnivå +20 procent utan nya stambanor”. De kostnadsfördyringar som skett de senaste åren gör dock att även detta ambitiösa alternativ till största delen redan är in-tecknat av pågående och redan planerade fördyrade objekt. Utrymmet att möta nya utmaningar är därmed mycket begränsat vilket Region Jönköpings län anser vara ett stort bekymmer.

### Nya stambanor

Region Jönköpings län vill framhålla vikten av att satsningen på nya stambanor finansieras utanför ordinarie budgetram för den nationella transportinfrastrukturen och att inriktningen ska vara att följa Sverigeförhandlingens intentioner och avtal.

Det innebär att tre stationslägen i Jönköpings län: Tranås, Jönköping och Värnamo.

Finansiering i särskild ordning frigör även nödvändiga resurser till andra viktiga investeringar i nationell transportplan och det eliminerar risken för undanträngningseffekter både för nya stambanor och för andra objekt i planen. Detta innebär då också att det ger en bättre förutsägbarhet och kostnadseffektivitet för utbyggnaden av nya stambanor.

Region Jönköpings län är kritiska till Trafikverkets förslag att nya stambanor kan komma att byggas med lokalisering av stationer i externa lägen. Detta kan komma att innebära stora tillkommande kostnader för att koppla dessa till antingen ny eller befintlig infrastruktur. Det är en stor kostnad som behöver tas höjd för. Detta talar ytterligare för att den överenskomna utbyggnadsordningen mellan Sverigeförhandlingen, regioner och kommuner ska gälla.

Trots indikerande fördyringar av kommande höghastighetsprojekt kommer de samhällsekonomiska nyttorna på sikt att bli högre, inte endast för städerna/orterna med de framtida stationslägena, utan även för områdena runtomkring, såsom exempelvis Mullsjö. Detta är under förutsättning att det blir ett centralt stationsläge i Jönköping.

Utbyggnaden av nya stambanor måste ses som ett samhällsbyggnadsprojekt vilket kommer att pågå undre lång tid. Effekterna i samhället kommer dock skapas mycket snabb, genom de åtaganden kring bland annat bostäder och infrastruktur som gjorts på regional och kommunal nivå. Stora byggprojekt står idag och väntar på regeringens besked. Desto snabbare utbyggnaden kan genomföras desto snabbare kommer nyttorna att realiseras.

De förslag som Trafikverket hittills redovisat kopplat till uppdraget om nya stambanor måste förtydligas och visa på vilka grunder de beräknat de olika kostnaderna och resandeutveckling. Det är annars omöjligt för Regioner och kommuner att ta ställning till alternativen. Utredningen saknar även dimensionen alternativkostnad, att inte bygga ut nya stambanor är inte det samma som en besparing. Den infrastruktur som idag finns måste kunna möta det ökade behovet av transporter med alternativa bränslen, där järnvägen är en av de mest effektiva. Utredningen tar inte heller hänsyn till de tillkommande konstanterna i form av utbyggnad av befintliga anläggningar för att möta behoven av tillgänglighet till nya stambanor.

Det är problematiskt att remisstiden för inriktningsunderlaget avslutas den 29 januari 2021 och att Trafikverket ska redovisa förslagen kopplat till utredningen av nya stambanor den 28 februari 2021. Det förändringar som skett i utredningen av nya stambanor, och att remisstiderna inte är samordnade i tiden, gör det svårt att bedöma hur de båda förslagen påverkar varandra.

### **Ett regionalt utvecklingsperspektiv**

Det är positivt att Trafikverket tar stor hänsyn till samt beskriver vikten av att arbeta med klimatmålen. Satsningar på förbättrade alternativ till vägtransporter skapar ofta stora nyttor genom att bidra till flera transportpolitiska mål. Kollektivtrafik, gång och cykel är ofta yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer, och järnvägstransporter är överlägsna för många res- och transportbehov.

Trafikverket lyfter vikten av länstransportplanerna och deras betydelse för hänsynsmålet och klimatsmarta transporter samt trafiksäkerhet. Många av de prioriterade investeringarna för att till exempel nå klimatmålen ligger inom länstransportplanernas område, exempel åtgärder för ökad trafiksäkerhet, gång, cykel och kollektivtrafik och statlig medfinansiering till kommunala infrastrukturåtgärder.

Region Jönköpings län delar den bilden av att länstransportplanerna bör vara prioriterade och vill framhålla att den dramatiska ökningen av kostnader gör att ramen för länstransportplanen urholkas. Möjligheten att arbeta med dessa frågor minskar därför avsevärt. Trafikverket lyfter bland annat behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att nå nystarten av nollvisionen, behovet av den typen av åtgärder är störst på regionala vägarna vilket bör beaktas.

De förseningar och fördröjningar som vi ser blir vanligare för många investeringsobjekt är mycket bekymmersamt, det försvårar genomförandet av länstransportplanerna och den kommunala planeringen. Det gör även att vissa objekt, även högt prioriterade objekt, inte kan genomföras då kostnadsökningen inte längre gör det möjligt för kommunerna att medfinansiera.

Planeringssystemet och den långa tidshorisonten gör att det tar lång tid att gå från åtgärdsförslag till genomförande, i många fall tar det tio år eller mer innan det är möjligt för byggstart. Det gör det svårt att i praktiken ställa om systemet eftersom flexibiliteten är liten, regionerna måste nu planera vilka åtgärder som är aktuella år 2030.

Trafikverket bör få möjlighet att ansvara för fler steg 1 och 2-åtgärder. Åtgärder enligt fyrstegsprincipen bör genomföras i ordning från 1 till 4. Effekterna av de olika stegen bör alltid analyseras innan objektet tillåts gå vidare med nästa stegs åtgärder. I dagsläget är det dock svårt och ibland omöjligt att använda medel eller resurser för att möta de utmaningar som skulle kunna lösas med enklare och kostnadseffektiva åtgärder inom steg 1 eller 2 exempelvis *mobility management*-åtgärder eftersom regelverket och systemet inte gör det möjligt. Många av de utmaningar som transportsystemet står inför kan inte på ett enkelt eller effektivt sätt byggas bort, exempelvis trafikökningen. Andra typer av åtgärder och styrmedel måste till. Ett ökat mandat för Trafikverket att arbeta med frågor som kopplar till hela transportsystemet är därför önskvärt.

De möjligheter som stadsmiljöavtalen ger är ett bra komplement till länstransportplanerna vilka inte har samma möjlighet. Några problem har dock uppmärksamats. Byråkratin för att ansöka om medel från stadsmiljöavtalet är omfattande och tidskrävande, mindre kommuner har därför svårt att mäta med en ansökan. Tidsramarna för genomförande är även så snäva att i de i vissa fall gör det omöjligt att hinna använda tilldelade medel och att bedömningen av nyttor gjort att största delen av medlen hamnat i storstäderna. För att öka de positiva synergier som stadsmiljöavtalen kan ge tillsammans med länstransportplanerna bör dessa båda möjligheter samordnas på ett sätt så att medel nyttjas mer effektivt och kommer fler kommuner till nytta.

Region Jönköpings län anser att de möjligheter som de europeiska transportstråken i TEN-T ger bättre bör tillvaratas det i det fortsatta arbetet, inte minst EU:s ambitioner kring tillgången till el och alternativa bränslen i ståken. Transportstråket *The Scandinavian-Mediterranean Corridor* (ScanMed) går genom Jönköpings län och den möjligheten borde Sverige nyttja på ett mer effektivt sätt än vad som gjorts hittills. Genom det angränsande baltiska transportstråket *Baltic-Adriatic corridor*, vilket skulle kunna kopplas på till ScanMed, kan stråket även nå hamnen i Karlskrona. Det skulle möjliggöra att hållbara transporter kan öka ytterligare och ge en redundans i transportsystemet som saknas idag. Kopplingen till strategiska hamnar som exempelvis Karlskrona och Oskarshamn, främst genom möjligheten till järnvägstransporter, har stor betydelse för möjligheterna till hållbara och ökade export av exempelvis skogsprodukter.

Den kommande utbyggnaden av Fehrman Bält-förbindelsen kan förväntas få ökar belastning främst på de vägbundna transporterna och ge en öka belastning på transportsystemet. Det bör beaktas i kommande planer.

### **Underhållsbehov på väg och järnväg**

Underhåll och reinvestering i den befintliga infrastrukturen är en naturlig prioritering, men det måste innebära att funktionaliteten upprätthålls. Att exempelvis sänka hastigheten pga. bristande underhåll är inte acceptabelt.

Regional järnväg är högt prioriterat i länet och stora regionala investeringar görs i både nya fordon och depå. För att länets satsningar ska få effekt krävs det att den statliga järnvägen håller en god standard. Åtgärda eftersatt underhåll, elektrifiering, ytterligare kapacitet. Vidmakthållande av järnvägen är därför mycket viktigt och Region Jönköpings län ser fram emot att Trafikverket får möjlighet att svara upp mot de regionala investeringar som görs.

Järnvägen har dessutom stor potential för en bättre regional tillgänglighet och minskad användning av fossilbränslen. Det är också tilläggas att i många reserelationer är det tåg som på allvar kan bidra till att minska restiden mellan olika målpunkter för vardagspendling. Åtgärder som syftar till att förstärka och

utveckla järnvägstrafiken bidrar därför till en hög måluppfyllelse av både funktions- och hänsynsmål.

Region Jönköpings län vill även lyfta problemet med höjda banavgifter. De ökade kostnaderna motsvaras inte av investeringar i form av upprustning av spåren i länet som är önskvärt och som behövs för en ökad tågtrafik.

### **Elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser**

Trafikverkets analys att det offentliga bör ta ett aktivt ansvar i utbyggnad och drift av ladd-infrastruktur är positivt, men ansvaret för finansieringen och utbyggnad måste förtydligas. Utvecklingen kan annars bli särskilt bekymmersamt i de glesare delarna av landet där det saknas ett kommersiellt marknadsunderlag. Att låta de ekonomiskt lönsamma områdena, i den mån det är möjligt, bekosta utbyggnaden av mindre ekonomiskt lönsamma områden är en klok rekommendation.

Elektrifieringen av vägtrafiken och utbyggnaden av ladd-infrastruktur måste dock samordnas på ett sammanhållet och effektivt sätt som gör att utbyggnaden kommer hela samhället till del och inte hamnar i samma situation som till exempel bredbandsutbyggnaden står inför idag. Risken är stor att landsbygden halkar efter och blir oproportionerligt dyr eller omöjlig att bygga ut samt att elektrifieringen då inte når sin fulla potential om möjligheterna till laddning koncentreras till starka stråk och städer. Utan tydlighet och samordning kommer klyftorna mellan stad och landsbygder troligtvis öka ytterligare.

I inriktningsunderlaget beskrivs att boende på landsbygden kommer att drabbas extra hårt av höjda bränsleskatter och att det inte kommer att vara möjligt att kompensera för detta på individnivå. Redan i dagsläget lägger landsbygdsbor cirka dubbelt så stor andel av sin lön på bränsle jämfört med stadsbor. I kombination med att boende på landsbygden har lägre inkomst än boende i staden kommer de ekonomiska skillnaderna mellan stad- och landsbygdsbor öka ytterligare vilket inte är acceptabelt. Någon form av kompensation måste till.

Oberoende av teknikval är elektrifiering av vägar i de relationer där det är mest effektivt är ett bra initiativ. Jönköpings län, med sitt strategiska läge som logistiknod i södra Sverige, borde vara en självklar kandidat för en tidig utbyggnad. Exempelvis skulle en sträcka på E4:an som Värnamo-Jönköping eller Vaggeryd Jönköping kunna vara ett lämpligt första steg.

En omställning av drivmedlen för fordonsflottan är nödvändig. Det är dock av stor vikt att ta hänsyn till den påverkan på den biologiska mångfalden som en ökad produktion av biodrivmedel kan orsaka genom exempelvis ett ökat uttag från den svenska skogen. Att hitta en balanserad användning av den svenska skogen och skogsråvaran för att nyttja resurser på bästa sätt är av största vikt.

Jönköpings län är ett skogslän där det går att balansera behoven av skogen som en plats för rekreation och koldioxidsamlare samt hem för flora och fauna och

samtidigt produktion och förädling av råvara till en mängd olika varor som virke, pappersmassa och inte minst drivmedel.

### **Kompetensförsörjning**

Allt pekar på ett totalt ökat behov av resurser och kompetens inom transportområdet. Redan nu upplever många aktörer att det är svårt att rekrytera personer med rätt kompetens. Brist på kompetens innebär risker för utvecklingen mot ett hållbart samhälle och för möjligheterna att genomföra beslutade och planerade åtgärder i gällande planer.

Det saknas en god samordning av utbildningar kopplat till kompetensförsörjning. Det finns potential att få in personer som står långt från arbetsmarknaden, och åtgärder behövs för att öka jämlikheten och representationen av alla samhällsgrupper inom transportsektorn.

Region Jönköpings län instämmer i bedömningen att ett helhetsgrepp behövs för att säkerställa utbildningsmöjligheter och att öka attraktiviteten inom området. Jönköpings län har mycket goda förutsättningar att bidra till arbetet genom bland annat de järnvägsutbildningar som finns i Nässjö kommun och den järnvägsknutpunkt som Nässjö är. Den möjlighet som distansutbildningar ger i kombination med Nässjös strategiska läge skapar också nya möjligheter för att öka upptagningsområdet av elever och skapa ny samarbeten med företag och andra lärosäten, utöver de samarbeten som redan finns.

Jönköpings län är mycket väl lämpat att ta rollen som ett nationellt kompetenscentrum för järnvägsbranschen.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl  
Ordförande nämnd för  
Trafik, Infrastruktur och Miljö

Ulf Fransson  
Tf. Regional utvecklingsdirektör