

Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Krav om förändrad fördelning av ekonomiska ramar till regional transportinfrastruktur

Med hänvisning till bifogad skrivelse kräver Region Jämtland Härjedalen att de ekonomiska ramarna för regional transportinfrastruktur ändras så att Jämtlands län tillförs väsentligt utökade resurser genom att

- Det statliga vägnätets omfattning, nuvarande standard och behov av utveckling tillmäts betydelse,
- Besöksnäringens förutsättningar och säsongsvariationer med kraftigt ökad trafik tillmäts betydelse,
- Skogs- och vindkraftsnäringens behov av god vägstandard tillmäts betydelse,
- Tillgängligheten för såväl näringslivet som privatpersoner i glesbygder är acceptabel, så att Sverige håller ihop,
- Folkbokförda invånare inte utgör den enda faktor som de ekonomiska ramarna baseras på.

Med anledning av det som framförs i skrivelsen önskar vi ett möte på politisk nivå på Infrastrukturdepartementet i februari 2020.

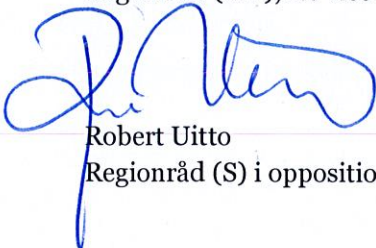
REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN



Elise Ryder Wikén
Regionråd (M), ordf. Regionala utvecklingsnämnden



Karin Thomasson
Regionråd (MP), 1:e vice ordf. Regionala utvecklingsnämnden



Robert Uitto
Regionråd (S) i opposition, 2:e vice ordf. Regionala utvecklingsnämnden

Den nuvarande fördelningsmodellen – bakgrund och brister

Region Jämtland Härjedalen har under lång tid påpekat nödvändigheten av att förändra modellen för fördelning av de ekonomiska ramarna till regional transportinfrastruktur. Nuvarande modell bygger på antalet folkbokförda invånare i respektive län (se [bilagan](#)). Modellen beaktar därför inte det statliga vägnätets omfattning och struktur i respektive län, nuvarande standard eller typen av trafik som bedrivs på det statliga vägnätet, eller hur invånarna bor i länet och säsongsvariationer i trafiken osv. Av [bilagan](#) framgår att Jämtlands län är Sveriges tredje största län med 12 procent av landets yta. Vidare är omfattningen av det statliga vägnätet det femte största i landet, 6,4 procent. Trots det får Jämtlands län endast ca 1,4 procent av den tilldelade ekonomiska ramen för länstransportinfrastruktur under perioden 2018-2029, dvs. näst minst av alla län. Uttryckt i kronor/km statlig väg får Jämtlands län endast 86 500 kr, minst av alla län. Stockholm, som ligger högst, får 3 139 600 kr/km statlig väg. Medelvärdet är 386 500 kr/km statlig väg. Små län som Blekinge och Halland, med betydligt mindre omfattande statligt vägnät, får proportionellt sett väsentligt högre anslag än Jämtlands län.

Att Jämtlands län får en förhållandevis liten andel av den ekonomiska ramen får stora konsekvenser för länet. Det medför att det de facto inte längre går att bygga vägar med enbart medel från Jämtlands länstransportplan, eftersom det är förenat med alltför stora kostnader. För att alls kunna genomföra vägprojekt måste medel från länstransportplanen kombineras med Trafikverkets bärighetsanslag. Vägprojekt som på så sätt kan genomföras tar ofta ändå lång tid, eftersom åtgärderna måste delas upp i etapper över flera år då pengar saknas för att genomföra åtgärderna samlat. Vidare medför de långa byggtiderna i sig att projekten blir dyrare och att än färre projekt därför kan genomföras. Dessutom kan Jämtlands län inte komma ifråga för särskilda statliga satsningar där regional medfinansiering krävs, till exempel ombyggnad av vägar till 2:1-körfält med mitträckesseparering, eftersom pengar för regional medfinansiering inte finns.

Av det nu gällande regeringsbeslutet från 2018-05-31 (N2018/03462/TIF m.fl.) om transportinfrastrukturen framgår bland annat att de båda nationella transportpolitiska målen, funktionsmålet och hänsynsmålet, är jämbördiga. På uppdrag av regeringen genomför Trafikverket under 2019-2021 hastighetssänkningar på vägar med över 2000 årsdygnstrafik (ÅDT) där mitträckesseparering saknas. Det innebär att stora delar av vägnätet i Jämtlands län inom en snar framtid kommer att sänkas från 100 km/h till 80 km/h. Det medför en kraftig minskning av tillgängligheten till, från och inom Jämtlands län. På grund av den bristande standarden på det statliga vägnätet i Jämtlands län blir målen inte jämbördiga, utan hänsynsmålet blir överordnat. Det är allvarligt eftersom det bl.a. innebär förminskade arbetsmarknadsregioner i vårt vidsträckta län. Förutsättningar försämras således än mer i Jämtlands län jämfört med i storstäderna och andra regioner där vägstandarden medger högre hastigheter. I praktiken "dubbelbestraffas" vårt län på grund av redan knappa ekonomiska resurser och dålig standard på vägnätet. Såväl näringslivet som kommuner, turister och länsinvånare drabbas och uttrycker missnöje.

Fördelningsmodellen behöver beakta fler faktorer än invånarantalet

I budgetpropositionen för 2020 (UO19, avs. 2.4) föreslog regeringen att målet för den regionala tillväxtpolitiken från och med 2020 ska vara "utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet". Vidare nämns i

"73-punktsprogrammet" under rubriken *Hela landet ska växa* att "vår politik ska komma hela landet till del. Både landsbygd, glesbygd och större städer ska kunna utvecklas. Därför bygger och rustar vi järnvägar, vägar och bostäder så att människor kan bo, leva och arbeta i hela landet". Punkterna 23 och 28 är av särskilt stor vikt för Jämtlands län.

Besöksnäringen är en av de starkast växande näringarna i Sverige. I regeringsförklaringen 2019 betonades att "besöksnäringen är en viktig jobb- och tillväxtmotor i hela landet". För Jämtlands län är besöksnäringen en av de viktigaste näringarna och att ge den förutsättningar att fortsätta utvecklas bör därför vara av både stort nationellt och regionalt intresse. Till fjällvärlden i Jämtlands län kommer periodvis ett stort antal turister. Till t.ex. Åre kommun, med ca 11 500 folkbokförda invånare, kommer varje vecka under högsäsong ca 30 000 personer. Det innebär att ca 60 000 personer varje vecka åker till eller från Åre under lördag-söndag. Detsamma gäller för t.ex. Vemdalen och Funäsdalen. Vidare är trafikflödet från Norge nära gränsen relativt högt stora delar av året. De flesta besökarna kommer till länet med bil eller buss, vilket medför att belastningen på vägnätet periodvis är många gånger högre än det folkbokförda invånarantalet i länet anger.

I regeringsförklaringen betonades vidare att "villkoren för de gröna näringarna står högt på regeringens dagordning". Ett hållbart och växande skogsbruk bidrar till jobb, tillväxt och klimatnytta. Volymen avverkad skog i Jämtlands län är tredje högst i landet efter Västernorrlands och Västra Götalands län. Skogsnäringen i Jämtlands län, som är av stor betydelse för Sveriges hållbara tillväxt, måste således ges bra förutsättningar för effektiva transporter om Sverige ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen inom området. En förhållandevis stor andel tunga transporter inom skogsnäringen medför även ett högre slitage på vägnätet jämfört med persontrafik.

Elproduktion från vindkraft är ett så kallat "riksintresse". De senaste årens teknikutveckling inom vindkraftsområdet har möjliggjort en effektiv produktion även i kallt klimat och i skogar. Det har inneburit etablering av flera större vindparker i norra Sverige, däribland i Jämtlands län. Många fler är under uppbyggnad eller planeras. När vindparkerna byggs medför det ett omfattande slitage på angränsande statliga vägar, som de facto körs sönder. I Jämtlands län finns i nuläget inga medel för att rusta sådana vägar till en acceptabel standard.

Det är väl känt att infrastrukturåtgärder som medför ökad tillgänglighet ger upphov till positiva lokala och regionala effekter på bl.a. bostads-, fastighets- och arbetsmarknader. Till stor del sammanfaller således besöks-, skogs- och vindkraftsnäringens behov av utvecklad transportinfrastruktur och god vägstandard med behoven av förbättrade pendlingsmöjligheter till både arbete och studier i Jämtlands län. Detta påverkar i sin tur företagens möjligheter att rekrytera och behålla kompetent personal m.m.

Det är viktigt att politiska mål och utfästelser i budgetpropositionen, regeringsförklaringen och 73-punktsprogrammet inte endast blir retorik och tomma ord, vilket det till stor del är i dagsläget. Om regeringen menar allvar med att Sverige framöver ska hålla ihop och landsbygdernas olika näringar få goda villkor för utveckling och konkurrenskraft måste Jämtlands län snarast möjligt tillföras väsentligt utökade resurser för regional transportinfrastruktur. Den nuvarande ekonomiska ramen är kraftigt underdimensionerad i relation till behov och verkliga förhållanden.

Bilaga – Centrala mått

Län	Anslag 2018-2029 (mnr) ¹	Anslag 2018- 2029 (andel)	Befolknings- mängd 2018 ²	Befolkning (andel)	Statlig väg (km) ³	Statlig väg (andel)	Anslag/ km statlig väg (kr)	Landareal (km ²) ⁴	Landareal (andel)
Stockholm	8 571	0,234	2 344 124	0,229	2 730	0,029	3 139 600	6 514	0,016
Uppsala	1 657	0,045	376 354	0,037	3 420	0,036	484 500	8 189	0,020
Södermanland	1 001	0,027	294 695	0,029	2 700	0,028	370 700	6 072	0,015
Östergötland	1 465	0,040	461 583	0,045	4 580	0,048	319 900	10 557	0,026
Jönköping	1 378	0,038	360 825	0,035	4 620	0,049	298 300	10 436	0,026
Kronoberg	768	0,021	199 886	0,020	3 600	0,038	213 300	8 423	0,021
Kalmar	931	0,025	244 670	0,024	4 030	0,043	231 000	11 160	0,027
Gotland	224	0,006	59 249	0,006	1 480	0,016	151 400	3 134	0,008
Blekinge	532	0,015	159 684	0,016	1 560	0,016	341 000	2 931	0,007
Skåne	4 442	0,121	1 362 164	0,133	7 640	0,081	581 400	10 965	0,027
Halland	1 189	0,032	329 352	0,032	2 890	0,030	411 400	5 427	0,013
Västra Götaland	6 398	0,175	1 709 814	0,167	11 830	0,125	540 800	23 800	0,058
Värmland	1 003	0,027	281 482	0,028	4 780	0,050	209 800	17 519	0,043
Örebro	1 030	0,028	302 252	0,030	2 910	0,031	354 000	8 504	0,021
Västmanland	827	0,023	273 929	0,027	2 130	0,022	388 300	5 117	0,013
Dalarna	1 128	0,031	287 191	0,028	5 000	0,053	225 600	28 030	0,069
Gävleborg	953	0,026	286 547	0,028	3 560	0,038	267 700	18 113	0,044
Västernorrland	889	0,024	245 453	0,024	5 100	0,054	174 300	21 549	0,053
Jämtland	521	0,014	130 280	0,013	6 020	0,064	86 500	48 935	0,120
	(20/21)	(20/21)	(20/21)	(20/21)	(5/21)	(5/21)	(21/21)	(3/21)	(3/21)
Västerbotten	919	0,025	270 154	0,026	9 240	0,097	99 500	54 664	0,134
Norrbottn	812	0,022	250 497	0,024	8 600	0,091	94 400	97 242	0,239
Total	36 638	1	10 230 185	1	94 800	1	386 500	407 284	1

¹ Dnr N2018/03462/TIF m.fl.

² SCB.

³ Trafikverket (Specialisteknik [UH]).

⁴ SCB.