



Skickas till: regionalutveckling@regionjh.se

Ytterhogdal 2022-01 21

Ref. Dnr: UN/610/2020

### **Remissyttrande; Remiss av förslag till ny regional transportplan för Jämtlands län 2022–2033**

Det är positivt att Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige har beretts möjlighet att svara på rubricerat förslag. Sveriges Bussföretag är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen i Svenskt Näringsliv. Sveriges Bussföretag organiserar 270 medlemsföretag med cirka 28 000 anställda. Medlemsföretagen består av busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik och anordnar bussresor inom och utanför landets gränser.

Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige, som är en av tio avdelningar inom Sveriges Bussföretag, lämnar här sina synpunkter på rubricerat förslag.

#### **I det större perspektivet**

Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige känner sig dessvärre manad att inledande konstatera att vägunderhållet, utveckling av vägar, nybyggnation av vägar, från grus till asfalt och mycket annat som kopplas till våra vägar, redan är kraftigt eftersatt i region Jämtland Härjedalen. Vi inom bussbranschen som arbetar och finns utmed vägarna, ser detta mycket tydligt och en allmän upplevelse är att detta resulterar i fler reparationer av våra fordon, samt en frustration då trafiksäkerhet, framkomligheten och med det god service äventyras.

Jämtland har en spridd befolkning som finns över hela länet, inte bara utmed de större vägstråken, utan också en hög andel avsides beläget boende. Därmed är bussens närvaro betydelsefull i form av skolskjutsar, kollektivtrafik av olika slag, kommersiell trafik av olika slag och i allt högre grad, kopplad till större närvaro av turister med intresse för vår unika natur och fjällvärld. Till detta inkluderar vi med glädje att allt fler människor vill bo här. Med dessa förutsättningar är framkomliga och inte minst säkra vägar ett odiskutabelt villkor för att kunna verka, leva och bo i Jämtland.

Vi ser nu med en stor oro på att infrastrukturen riskerar att ytterligare försämrans under kommande planperiod. Det är så illa, att länsvägnätets beskaffenhet som den ser ut i dag inte kommer att kunna bibehållas utan kommer att försämrans och att tex lättare fordon prognostiseras att få problem med framkomligheten.

Denna prognos korrelerar inte med Regeringens infrastrukturpropositionen i vilken Regeringen skrev detta kring Trafikverkets uppdrag att upprätta Nationella transportplanen (<https://regeringen.se/49e930/contentassets/ac4f48a1483e41568d65b0473077986a/uppdrag->





[att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf](#)

Se, 2.3 Vidmakthållande av vägar och järnvägar” -”Trafikverket ska vid planering av underhållsåtgärder i vägnätet särskilt beakta behovet av att såväl högtrafikerade som lågtrafikerade vägar underhålls och **särskilt beakta behovet av att underhålla vägar i det perifera vägnätet**”.

Med detta vid handen ifrågasätter Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige, de beräkningsgrunder som på nationellt plan lägger grunden för de regionala länsplanerna. Jämtland jämförs ofta med Blekinge, Blekinge har en yta på 3 039 km<sup>2</sup> medan Jämtland har en yta på 49 341 km<sup>2</sup> och är Sveriges till ytan tredje största län, och där dryga 34 % bor i glesbygd. Befolkningsmängden är något högre i Blekinge ca.160 000 invånare, jämfört med Jämtlands ca.135 000 invånare där alltså många bor lantligt eller i glesbygd. Blekinge har en preliminär tilldelning på 696 miljoner medan Jämtland Härjedalen hade en preliminär tilldelning på 598 miljoner (men efter avräkningen från tidigare planperiod) återstår 448 miljoner.

Vi anser att med dessa siffror som grund, att basera tilldelning kopplat till folkmängd slår fel. Yta och vägkilometer och aktuell nuvarande vägstandard är några av de viktiga parametrar som måste ges större inflytande för beräkningarna. Förvisso har Regeringen aldrig uttryckt denna beräkningsprincip är rådande, men om man ser på procentuell del av befolkningen och procentuell del av planen så stämmer siffrorna väldigt väl överens.

### **Räknat i kronor och ören**

Region Jämtland Härjedalen har preliminärt tilldelades 598 miljoner kr för åren 2022–2033 av regeringen. Efter det att regeringen gjort sin tilldelning som uppfattas baseras på folkmängden i länen, så gör Trafikverket en justering av tilldelningen baserat på hur länen hållit sin budget senaste fyra åren. I Jämtland Härjedalen har regionen överskridit sin budget med 150 miljoner under 2018–2021 beroende på stora behov som regionen beslöt att åtgärda. Dessa pengar dras av under kommande plans första fyra år. Detta innebär att regionen får kvar 47 miljoner kr under 2022–2025, därefter har vi en tilldelning om ca 50 miljoner kr/år resterande år under planperioden. Region Jämtland Härjedalen sätts därmed på sparlåga när det gäller utvecklingen av länsvägnätet, dvs. utbyggnationen av gång- och cykelvägnät, asfaltering av grusvägar, trafiksäkerhetshöjningar i form av kurvvrätningar och bortbyggnation av krön.

Transportföretagens studie ”Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll” (Eklöf, 2021-01-18) pekar också på infrastrukturproblem och där följande text står i studiens sammanfattning:

”Resultaten av beräkningarna fastställer att den nuvarande vägunderhållsbudgeten inte räcker för att kunna upprätthålla vägnätets nuvarande tillstånd. Eftersom underhållsbehovet är större än vad tilldelade medel medger måste Trafikverket prioritera underhåll av vissa vägar. Högst prioritet har högtrafikerade storstadsvägar, vägar som bildar sammanhängande stråk genom Sverige samt vägar för arbetspendling och dagliga resor. Denna prioritetsordning innebär att tillståndet på lågtrafikerade vägar kommer att försämrats, och utan betydande budgettillskott förväntas underhållsskulden öka från 19,7 miljarder kronor 2020 till 41,8 miljarder kronor 2030. För att stoppa underhållsskuldens negativa utveckling och bibehålla vägnätets nuvarande skick skulle underhållsbudgeten behöva öka med 2 miljarder per år, från 3,4 till 5,4 miljarder”.

Andelen mycket dåliga vägar förväntas därmed öka från 13 procent till 32 procent år 2030,



såvida inte ett utökat budgetanslag blir en verklighet.

Dessa siffror står för den underhållsskuld som finns. Ska vägnätet ska bli i bättre skick än vad det är i dag behövs det 7,4 miljarder kronor per år. Värt att även notera är att analysen inkluderar alla statliga belagda vägar och bygger på öppen data från Trafikverket, alla grusvägar som finns i Jämtland, är de facto inte inkluderade.

Jämtland har en stor andel lågtrafikerade vägar, men desto inte mindre behov av underhåll, utbyggnad och utveckling av vägnätet.

Totalt är 12,7 procent av Sveriges nationella belagda vägnät mycket dåligt 2020. Högst andel mycket dåliga vägar har Region Mitt med 19 procent, följt av Region Nord med 16 procent. Ytterligare ett skäl för att nuvarande fördelningsprincip inte håller då dessa vägar utgör viktiga förutsättningar som möjliggör ett boende och liv i glesbygd.

Med dessa fakta som grund, späds vår oro på än mer. Var får Jämtland Härjedalen utfört för pengarna som ska tilldelas? Ungefärliga kostnader, baserat på utfall senaste femårsperioden är följande: Gång och cykelväg (asfalterad, ca 2,5 meter bred med belysning) har en anläggningskostnad ca 8–10 miljoner kr/km. I områden med besvärlig terräng, dyra markpriser osv kan kostnaden bli ännu högre.

Upprustning av väg (asfaltering av grusväg inkl. vissa förbättrande åtgärder som exempelvis mindre åtgärder för kurvrätningar, åtgärda avrinning från vägbana längs sträckor där det inte fungerat osv), har en kostnad på ca 4–6 miljoner kr/km. Detta är de två vanligaste åtgärderna och de som främst förekommer i Jämtland Härjedalen transportplan och med det medel som reserveras räcker det i princip till inget alls.

Medlemsföretagen i Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige, är de som knyter ihop och håller regionen mobil. Vid en allt ökande vägförsämring vilket vi utgår från sker, kommer vi som bransch få allt svårare att utföra vårt arbete. I dessa byar och samhällen ska barn hämtas för att komma till förskola eller skola, en kollektiv trafik ska enligt nationella klimatmål utökas. Övrig person och gods transport ska kunna bedrivas, räddningstjänst och dess viktiga verksamhet – men hur ska det ske om vägarna som redan är bristande, blir ännu sämre?

Vår region en expanderade region sett ut turistnäringen och hur många arbeten förser inte denna näring oss med? Denna näring som också är viktigt för Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige, äventyras då våra vägar alltmer brister.

Därför önskar Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige att än mer påverkansarbete från Region Jämtland Härjedalen för att få regeringen att förstå; - detta håller inte. Och om regeringen menar allvar med att hela Sverige ska leva så måste åtgärder från regeringen vidtas omgående.

Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige är tacksamma för det arbetet som hittills utförts av regionens företrädare och vi uppskattar det goda samarbete som råder mot Trafikverket regionalt.

Avslutningsvis, den digitala utvecklingen vilken påskyndats av pandemin, är en av de aspekter som förändrat människors nu ökande valmöjligheter över var de vill bo och verka, går överhuvudtaget inte i samklang med det vägunderhåll, utveckling av vägar, trafiksäkerhet och



**Sveriges Bussföretag**

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

annat som kopplas till infrastrukturen. Helt enkelt kan vi konstatera att ja, du kan bo och jobba lite varstans ifrån, men du kan snart inte ta dig mellan orter på säkra och farbara vägar.

För frågor kring vårt svar hänvisas till förbundets regionala samordnare Berit Johansson +46 705 958523

[berit.johansson@transportforetagen.se](mailto:berit.johansson@transportforetagen.se)

Med vänliga hälsingar

**Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige**

Robert Mohlin, sammankallande och ansvarig Sveriges Bussföretag avdelning Mitt Sverige