****

2013-10-04

**Remissvar N 2013/2942/TE**

**Landsbygdsperspektivet på transportsystemet gynnar tillväxten**

***Inlandets transportlösningar är inte en marginell fråga***

Inlandskommunerna ekonomisk förenings remissvar på   
  
”Förslaget till nationell plan för transportsystemet 2014-2025” (TRV 2012/38626)

**Inlandskommunerna ekonomisk förening**

c/o Staffan Bond AB, Budgatu 28, 792 90 Sollerön, telefon 0250-22619, telefax 0250-22227

Org.nr. 716461-8980 Har F-skattebevis Bankgiro 5617-2372 Postgiro 399633-7

**Landsbygdsperspektivet på transportsystemet gynnar tillväxten**

***Inlandets transportlösningar är inte en marginell fråga***

IEF:s remissvar på ”Förslaget till nationell plan för transportsystemet 2014-2025”

**Remissvar från IEF - Sammanfattning av IEF:s ståndpunkter**

1. Det finns i många statliga transportutredningar, propositioner och andra officiella dokument kring framtidens transporter och allmänna infrastruktur en påtaglig brist på grundläggande analyser av transportinfrastrukturens roll för speciellt landsbygdens faktiska och kommande utveckling. Det kan ju vara så att den som regel dåliga kvaliteten på landsbygdens och Inlandets transportfaciliteter utgör en väsentlig orsak till dessa regioners befolknings- och sysselsättningsutveckling de senaste 30 åren. Se även IEF:s yttrande över Kapacitets-utredningen - finns med som bilaga till detta yttrande

2. IEF menar att det finns ett behov av att se Inlandets samt landsbygdens framtida transportstruktur i ett helhetsperspektiv där det inte räcker att enbart studera transportsektorn som relativt oberoende andra infrastrukturinsatser samt tillväxt- och utvecklingsfaktorer i övrigt. Utifrån de nationella målen med framtidens transportinfrastruktur kan vi inte riktigt finna att transportplanen fram till 2025 beaktat vare sig Inlandets eller landsbygdens specifika behov eller villkor för tillväxt i tillräcklig omfattning

3. Vi konstaterar att planen i flera avsnitt passivt använt sig av befintliga trendframskrivningar av både befolkning, arbetsplatsutveckling etc. Detta är inte tillfyllest när det gäller att fånga framtiden. Planen innehåller inte heller några alternativa samhällsutvecklingar, vilket ger planen en stor slagsida beträffande Sveriges tänkbara eller önskvärda regionala utveckling

4. Transportplanens förslag när det gäller Inlandets huvudstråk – E45 och Inlandsbanan – är helt otillräckliga i förhållande till de väl dokumenterade behoven. Utredningen och förslaget om det Tredje Spåret är inte ens behandlat i planen, vilket är en av planens största brister

5. Vi skulle välkomna särskilda överläggningar med Trafikverket i dessa frågor där vi först och främst vill presentera våra förslag på en mer fullödig transportplan. Till dessa hör:

* Att ta med vårt förslag om det Tredje spåret i Transportplanen, det vill säga att

Inlandets hela oelektrifierade järnvägssystem, Inlandsbanan med bibanor, öppnas och rustas upp som en viktig del i utvecklingen av Inlandet och ett hållbart Sverige

* Att upprustningen av E45 görs snabbare än planens etappmål
* Att kraftigt rusta upp vägarna utan E-nummer mellan Sverige och Norge för att främja den gränsregionala tillväxten i en stor del av Inlandet
* Att Trafikverket i enlighet med Nordiska Ministerrådets regionala program samverkar om transportplanerna i Norden med Norges och Finlands motsvarigheter. Detta gäller inte minst gruvnäringens stora behov av transportinvesteringar
* Att undersöka andra alternativa finansieringar än kommunal medfinansiering, exempelvis högre statsanslag, lånefinansiering samt gemensam nordisk finansiering
* Att i planarbetet ta in alla de faktorer som talar för landsbygdens positiva utveckling

**Bakgrund till IEF:s yttrande**

Inlandskommunerna Ekonomisk förening har vid flera tillfällen och senast i samband med vårt remissvar gällande kapacitetsutredningen (se bilaga) från februari 2012 tydligt pekat på att det som regel har saknats genomgripande analyser av dels de många landsbygds-regionernas transportsystem när det gäller kapacitet, kvalitet och framtida behov och dels den regionala och nationella betydelsen av ett väl fungerande transportnät på landsbygden. Dessa brister har vi sett i så gott som samtliga statliga utredningar och Trafikverkets egna utredningar under en lång period. Om orsaken är att landsbygdens olika kommuner och organisationer inte tillräckligt tydligt visat på denna problematik eller om det beror på att fokus i merparten av all offentlig transportplanering varit riktad på storstädernas behov låter vi vara osagt.

Det vi kan konstatera med IEF:s utkikspunkt är under alla omständigheter att merparten av viktiga infrastrukturelement inom det stora Inlandsområdet och väsentliga delar av övriga landsbygdspräglade regioner inte underhålls på det sätt som i övrigt är modern standard i Sverige eller rent utav saknas eller har för låg kvalitet och kapacitet. Exempel på denna verklighet är exempelvis det outbyggda IT-nätet och nät med för låg kapacitet och säkerhet, neddragningen av viktig basservice som Arbetsförmedlingen, Posten och Polisen samt nedläggningen av skolor och sjukvårdsanläggningar. Att transportsektorn även tillhör denna allmänna beskrivning är förmodligen väl omvittnat. Några undantag finns alltid och vissa positiva tendenser i motsatt riktning kan vi också notera.

I samband med yttrandet från IEF kring Kapacitetsutredningen formulerade vi följande synpunkter:

1. Det är bra att regeringen tillsatt en utredning om det allvarliga läget inom transportinfrastrukturen i Sverige. Det underlag som tagits fram möjliggör en mer konkret och konstruktiv diskussion om våra samlade behov samt finansiella och praktiska möjligheter att tillgodose dem inom rimlig tid än vad som tidigare varit fallet
2. Vi anser emellertid inte att Kapacitetsutredningen gjort den allsidiga analys av tillståndet inom svensk tung infrastruktur som det allvarliga läget kräver. Till de största bristerna hör avsaknaden av analyser och resonemang kring kort- och långsiktiga behov, nuvarande struktur och dess skötsel samt framtida möjligheter i regionerna utanför storstäderna
3. Med tanke på de stora eftersatta behoven inom järnvägs- och vägsektorerna är det mycket anmärkningsvärt att notera de små anslagshöjningarna som föreslås i utredningen för att höja kapaciteten i det befintliga och tillkommande järnvägsnätet
4. Med ett dominerande storstadsperspektiv på landets regionala utveckling i utredningens skrivningar känns det logiskt att utredningen i det närmaste helt negligerat det strategiskt viktiga järnvägssystemet i landsbygdsregionerna. Man har inte ens tagit med investeringsbehoven för drift och underhåll på drygt en miljard per år som föreslagits av olika operatörer och aktörer i regionerna utanför storstäderna
5. Trots att Kapacitetsutredningen hyllar ett helhetsperspektiv på samhällsplaneringen och dess infrastruktur känner vi inte igen de konkreta förslagen i relation till ett rimligt samhällsekonomiskt inriktat helhetsperspektiv på det framtida järnvägssystemet
6. Vi saknar nästan helt och hållet en nödvändig analys av norra Sveriges och Inlandsregionens aktuella och framtida roll i den ekonomiska utvecklingen och tillväxten. Utan en sådan analys får vi inte ett relevant underlag för politiska beslut om de kommande årens järnvägsinvesteringar.
7. Miljöanalyserna står inte heller att känna igen med tanke på EU:s långtgående miljömål och järnvägstransporternas förmåga att höja vår långsiktigt hållbara miljöstandard
8. Vi tar helt avstånd från utredningens resonemang om behov av ökad förskottering och medfinansiering från kommunernas sida för att lösa infrastrukturens finansierings-behov
9. Nordenperspektivet saknas helt i övervägandena om framtiden – detta gäller framförallt förbindelserna mellan Sverige och Norge men även Sverige och Finland
10. Frånvaron av förslag att lånefinansiera långsiktigt fungerande järnvägar via lån på nationell och internationell marknad ter sig häpnadsväckande i en modern ekonomi.

I stort sett gäller dessa omdömen också den nu aktuella nationella planen för transportsystemet fram till år 2025. Vi är inte motståndare till att Trafikverket ägnar storstä-derna och deras behov ett motiverat utrymme men är å andra sidan inte nöjda med att landsbygdens lika viktiga behov och krav får ett så litet utrymme och så låg prioritet. Detta gäller inte minst det geografiskt stora och för den nationella ekonomiska tillväxten så väsentliga området. I texten kan man få intrycket att de större tätorternas behov av bra cykel- och gångbanor får större textutrymme än landsbygdens specifika och högst otillfredsställda behov.

**Avgörande principiella frågor**

För en stor del av landets kommuner, företag och hushållär det viktigt att få klarhet om ett antal grundläggande frågeställningar om hela landets utvecklingsvillkor. Till dessa hör frågor som:

* Vilken betydelse har transportinfrastrukturen för människors boende, arbete, pendlingsmöjligheter och andra viktiga aktiviteter?
* Kan en del av människors boende- och flyttmönster styras av transportinfrastrukturen – ensamt eller i förening med annan infrastruktur?
* Vilar dagens prognoser för framtidens boende och arbete i alltför hög grad på infrastrukturens utformning, kvalitet och geografiska mönster?

Det torde vara uppenbart att kommunikationsmiljön i skilda områden har stor betydelse för vad man kan eller önskar bo, vilka jobb man kan söka och erhålla, vilka utbildningar man kan söka och klara av utan att flytta permanent, hur man kan nå livsnödvändig service och på vilket sätt man utan stora besvär kan ta del av utvecklande och önskad kultur. Närhet till viktiga och inspirerande naturmiljöer är en annan faktor som styr våra önskemål om ett visst boende på en speciell plats. Detta vet de flesta människor av erfarenhet. Frågan är i vilken grad dessa behov och krav styr vår samhällsplanering i skilda regioner och typer av miljöer?

IEF:s uppfattning baserad på erfarenheter från inte minst den stora Inlandsregionen och landsbygden i största allmänhet är att landsbygdens helhetsvillkor för dess invånare sällan beaktas på nationell och ibland också på andra planeringsnivåer. Man ställer sällan i exempelvis statliga utredningar den grundläggande frågan om varför människor bor eller arbetar på en viss plats eller hur flyttningarna till och från landsbygden styrs av skilda faktorer. I början av 2000-talet beslöt Riksdagen att vi skulle satsa på s.k. regionförstoring för att underlätta för människor att pendla längre sträckor till arbete och studier utan att behöva flytta. Detta var delvis en ny regionalpolitisk princip jämfört med den tidigare politiken att minska pendlingstvånget genom att flytta fler arbetsplatser till mindre och större orter på landsbygden.

Om vi studerar vad som hänt sedan beslutet i Riksdagen om regionförstoring kan man konstatera att större delen av bl.a. Dalarnas befolkning fått större pendlingsmöjligheter via de nya pendeltågen och i andra fall via utökade bussförbindelser. Undantaget är främst Västerdalarna där de sammanlagda möjligheterna att pendla längre sträckor knappast förbättrats. Vägsystemet är undermåligt på många håll och järnvägstrafiken för persontrafik nedlagd. Vi kan inte se att denna typ av aspekter beaktats tillräckligt eller ens något inom det stora Inlandsområdet från norra Värmland och sydvästra Dalarna över västra Sveland och Norrland ända fram till Tornedalsregionen. Det hade ju varit naturligt att kontinuerligt utvärdera måluppfyllelsen på denna strategiska punkt eftersom det avgör många människors möjligheter att flytta till och bo kvar i Inlandets stora landsbygdsdistrikt. Trafikverkets uppgift att bidra till regional utveckling understryker detta krav ytterligare.

Även om transportinfrastrukturen inte helt avgör alla hushålls och företagens lokaliseringsval utgör denna del av infrastrukturen tillsammans med IT-nät och servicetillgång det viktigaste i människors och företags beslut när det gäller frågorna om inflyttning, avflyttning eller kvarboende/bevarad platsverksamhet. Ett företag som funderar på att expandera sin verksamhet inom Inlandsregionen ställs inför frågor som:

* kan vi få hit råvaror eller insatsvaror tillräckligt snabbt och säkert med den väg-, flyg- eller tågstandard som erbjuds orten?
* kommer vi att kunna få den utökade personalstyrkan genom inflyttning, inpendling eller utbildning på plats?
* kan vi transportera färdigvaror eller skicka tjänsteproduktion via transport- eller IT-nätet med tillräcklig säkerhet och löften om exakta leveranstider och leveranskvaliteter?
* kan vi samarbeta med ett antal andra företag i regionen med tanke på vägarnas kvalitet och IT-nätets kapacitet tillräckligt kostnadseffektivt?

Om svaren på dessa frågor inte är tillfredsställande eller negativa kan ett företag avstå från att expandera, flytta tillverkningen till en större ort med bättre transportkvalitet eller i värsta fall efter några år lägga ned verksamheten i brist på nödvändiga företagsvillkor.

Ett hushåll har också en rad frågeställningar när man står i begrepp att besluta om eventuellt kvarboende, att flytta till landsbygden eller flytta därifrån. Frågor som säkert ställs är bl.a:

* är skolskjutsarna till skolorterna säkra via taxi, buss eller tåg och tar de rimligt med tid för dagligt resande?
* måste man ha fler än en bil för att klara alla transportbehov som familjen har under normalveckan?
* går det att arbetspendla med bil eller på annat sätt på väl underhållna och snabba vägar?
* går det att ordna familjens servicebehov utan alltför besvärliga resor till alltför många platser?
* är det möjligt att göra långresor till andra regioner utan alltför stora eller kostsamma besvär?

Svaren på frågor av det här slaget borde ställas till hushåll och företag i samband med att man planerar den offentligt ägda, styrda och finansierade samlade infrastrukturen, speciellt den del av strukturen som är långsiktigt verkande och styrande på företags och hushålls grundläggande livsbeslut. När man granskar den här aktuella planen finner man att det inte bara saknas analyser av det här slaget i texten utan också att den innehåller ett underförstått scenario att befolkningsströmmarna kommer att fortsätta efter samma mönster som idag och att dessa mönster bestäms av annat än transportstrukturen och infrastrukturen i stort. Denna ensidighet var tydlig i Kapacitetsutredningen och märks även här under flera textavsnitt. Kapacitetsutredningens värderingar, prioriteringar och framtidsanalyser fick också stort genomslag i regeringens proposition 2012/13:25 (*Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*) från oktober år 2012.

Den nationella planen för transportsystemet 2014 – 2025 styr ju inte bara samhälls-utvecklingen i väsentliga delar fram till 2025 utan får styreffekter flera decennier därutöver.

**Vissa av transportpolitikens mål svåra att finna**

Mål och verklighet är inte alltid detsamma. De mål som styr trafik- och transportpolitiken har formulerats på olika sätt under senare år. Till de mer operativt intressant formulerade målen hör Trafikverkets chefs (Gunnar Malm) tolkningar i verkets verksamhetsplan för de närmaste åren (2013-2015). Där säger Malm och verket att målen kan beskrivas i visionen – **Allt kommer fram smidigt, grönt och tryggt.** Förutsättningar skall skapas för ett …”robust och effektivt transportsystem som är energieffektivt och säkert” Det heter vidare …”Vi är samhällsutvecklare som varje dag utvecklar och förvaltar smart infrastruktur. Vi gör det i samverkan med andra aktörer för att underlätta livet i hela landet”. Frågan är om Inlandsregionen ingår i hela landet att döma av texten i den nu aktuella transportplanen? När man längre ned i texten specificerar målen finns endast storstäderna nämnda. Där skall man se till att få ”väl fungerande resor och transporter”.

Om man går till andra officiella dokument som proposition 2008/09:35 (och 93) betonas att det övergripande målet för transportpolitiken och dess infrastruktur är att…”**säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”.** Detta mål ges ett funktionsmål med följande innehåll:

”**Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet**”.

När vi i vår granskning försöker översätta detta till Inlandets behov, förutsättningar, önskemål och framtidsplaner har vi svårt, trots några positiva skrivningar, att se konkreta grepp i transportplanen. Det hade varit naturligt att i transportplanen bl.a. lyfta upp och tydliggöra följande investeringsbehov:

* upprustning av Inlandsbanan där efterfrågan på transportkapacitet ökar från såväl svenska som norska företag med ett ökat intresse för turistbetonade resor i bakgrunden
* förslaget om Tredje spåret för skapandet av en fullödig transportled i hela Inlandet
* en kraftfull upprustning av Inlandsvägen där inte minst turisttrafiken har ökat mycket kraftigt under många år. Vägen har många säkermässigt problematiska avsnitt. En fastställd plan för upprustningen skulle skapa bättre förutsättningar för berörda företags framtidsplaner
* upprustning av tvärjärnvägarna till Inlandsbanan
* kraftiga och snabba utbyggnader av vägar och järnvägar till stöd för gruvnäringen med bigrenar och förädlingsanläggningar
* kraftig utbyggnad av väg- och järnvägsförbindelser mellan Sverige och Norge och Sverige och Finland som i många delar av inlandet skulle bidra lika mycket eller mer till den ekonomiska tillväxten i området
* samverkan mellan Sverige och Finland när det gäller uttransporter från Pajala- och Kolarigruvorna via järnvägen efter Tornedalen fram till den moderna hamnen i Kemi som alternativ eller komplement till valda lösningar inom Norrbotten
* kraftigt förbättrat underhåll av Europa- och riksvägarna i hela området.

Det här är några men väsentliga förslag för att ge Inlandet en modern och för områdets framtid nödvändig transportinfrastruktur. Tyvärr saknas det mesta av såväl konkreta förslag för Inlandet som djupgående och långsiktiga analyser av områdets allmänna utvecklings-förutsättningar. Riksdagens mål för transportinfrastrukturen är svåra att känna igen i transportplanen fram till 2025.

**Några konkreta plankommentarer**

IEF har hela tiden i sitt arbete för den stora Inlandsregionen betonat helhetsperspektivets relevans och nödvändighet för att kunna ge regionen rättmätiga förutsättningar för att kunna utvecklas (vi hänvisar här återigen till vår bilaga om remissvaret på Kapacitetsutredningen). De satsningar som skett i regionen från 1960-talets början har inom den regionapolitiskt inriktade politiken oftast varit av mycket kortsiktig och sektoriell karaktär. Kalla det gärna brandkårsutryckningar för att lösa akuta problem även om det påstods att insatserna skulle ha långsiktig verkan. Helhetsperspektiv på att utveckla en region har nästan aldrig varit aktuellt om vi bortser från främst regeringens Norrbottenpaket från 1980-talets början, satsningen på Luleå Tekniska Universitet, investeringarna i Rymdverksamheten i Kiruna samt de stora satsningarna på turism i främst Åre.

För att utveckla en region med tidigare mycket ensidig näringsstruktur, stort beroende av råvaruproduktion, alltför få småföretag inom inte minst tjänstesektorn, dålig transport-infrastruktur, otillräcklig finansiell infrastruktur (ej fungerande kreditmarknad), sparsamt serviceutbud, mindre bra utbildningsutbud kombinerat med allmänt låg utbildningsnivå inom befolkningen och en del andra brister krävs att många aktörer samverkar med gemensamma mål för framtiden. Verkligheten för Inlandet har snarare varit att statliga aktörer parallellt med privata aktörer successivt trappat ned områdets utvecklingspotential genom uteblivna investeringar samtidigt som befolkningen fått allt svårare att försörja sig på en krympt arbetsmarknad med en uttunnad närservice.

Om samtliga dessa aktörer utgår från att endast storstäderna med residensorter som komplement i framtiden kan växa och utvecklas bidrar detta utan tvivel till den befolknings- och sysselsättningsutveckling vi kunnat se under i stort sett hela efterkrigstiden. Inte ens utbyggnaden av IT-nätet har medvetet använts för att skapa nya företag/verksamheter och arbeten i Inlandet trots dess stora potential. Ett exempel på det senare var när Skatteverket i början av 2000-talet samtidigt som IT-nätet fick en nöjaktig kvalitet i Inlandet monterade ned flera av sina skattekontor eller radikalt minskade service och personal på flera platser.

När Trafikverket sammanfattar förväntade effekter av sitt transportplanförslag och säger att förslaget …”underlättar stads- och regionutveckling” och …”underlättar för svensk basin-dustri” har vi svårt att notera på vilket sätt detta garanteras av gällande text vad avser Inlandsregionen och delar av Bergslagens västra områden.

I några punkter skall vi nu kommentera en del frågeställningar samt några konkreta förslag till insatser i eller i anknytning till Inlandsregionen. Vi avser punkter som:

1. Att den nationella planen överhuvudtaget inte berör den utredning om Tredje Spåret som företaget Vectura tagit fram på berörda kommuners uppdrag. Det förslaget går ut på att bygga ut den långa Inlandsbanan från Gällivare till Kristinehamn med en nybyggd järnväg i den gamla sträckningen från Mora över Vansbro till Kristinehamn och dess moderna hamn. Utbyggnaden skulle underlätta användningen och förädlingen av Inlandets stora råvarutillgångar, stimulera en övergång av godstrafik från väg till järnväg, samordna godstrafik från svenska och norska företag, öka möjligheterna att åka tåg till den växande fjällturismen och bl.a. göra det möjligt att använda Inlandsbanan som en avlastnings- och buffertbana till trafiken på kust- och stambanor efter Norrlandskusten
2. Vi saknar helt en analys av Nordiska Ministerrådets – med stöd från Nordiska Rådet - regionala program som mycket starkt betonar behovet av ett ökat samarbete mellan gränsregionerna när det gäller ekonomisk utveckling och tillväxt samt innovations-politik. Väl fungerande och moderna väg- och järnvägsförbindelser är en förutsättning för en utveckling av gränsregionerna och på denna punkt finns många brister efter hela den långa gränsen till Norge. Planen uppmärksammar de stora stråken som E18, E14, E12 och E10 men inte de många gränsvägar däremellan som ekonomiskt och trafikmässigt sett har stor regional betydelse och utgör en stor potential till Inlandets möjliga ekonomiska befolkningsmässiga utveckling
3. Med tanke på att Dalarna är landets tredje största turistdestination borde även en så viktig fråga som byggandet av en modern järnväg från Borlänge till Sälen åtminstone ha nämnts som en angelägen utredningsfråga. Banan mellan Borlänge och Malung finns ju redan idag men får inte användas för persontrafik. Dessutom har den en undermålig kvalitet som endast medger låga tåghastigheter för godstransporter. En tänkbar förlängning från Sälen till Trysil borde dessutom kunna platsa som en tänkbar framtidslösning med tanke på den stora och ökande turistströmmen till orterna på båda sidor om gränsen
4. Vi saknar också en analys och ett beaktande av Tornedalsrådets arbete för att utveckla transportstrukturen kring den stora Tornedalsregionen som berör många svenska, finländska och norska delregioner. Ett sådant arbete hade i hög grad kunnat påverka transporterna från de tre gruvområdena i Pajala-Kolariområdet samt en del andra angelägna kommunikationsbehov. Området har många eftersatta investeringsobjekt inom både väg- och järnvägssektorn
5. När vi granskar detaljförslagen på vägsidan ser vi att E-16 mellan Londonderry på Nordirland och Gävle knappast har fått några resurser alls inom landet frånsett den sedan länge planerade ombyggnader av den undermåliga vägen (tidigare del av Rv 71) mellan Dala-Järna och Vansbro
6. På flera vägavsnitt inom Inlandet har hastigheterna reducerats p.g.a. dålig vägkvalitet. Detta medför ökade res- och pendlingstider för en stor grupp människor och försämrar områdets kommunikationskvaliteter och attraktivitet. Istället borde sådana vägar prioriteras för breddning, nybyggnad och de andra åtgärder som behövs för att kunna erbjuda rimliga hastigheter
7. Väg- och järnvägssatsningarna i Norrbottens norra gruvdistrikt verkar väl uppmärksammade även om samarbetet mellan Sverige och Finland inte fungerat vad gäller transportplaneringen. Kvarvarande brister efter planerade insatser fram till år 2025 är fortfarande relativt stora, särskilt efter väg E10
8. När det gäller E12 och Tvärbanan från Umeå mot Storuman och Norge görs en del smärre insatser men kvarvarande brister efter år 2025 är relativt stora. Eventuella väg- och järnvägsinvesteringar med anledning av planerade gruvprojekt i Storuman är inte med i transportplanen
9. E45 från Östersund till Gällivare samt Inlandsbanan samma sträcka behandlas mycket styvmoderligt och dagens brister består i stort sett även år 2025. Banan kommer dock att få statliga anslag den kommande perioden men de räcker inte enligt förslaget till att väsentligt öka axeltryck och hastigheter efter hela banan. Bristerna på E45 tycks dock bli något större än på Inlandsbanan av förslaget att döma
10. Inlandsbanan och E45 från Värmland upp till Östersund får visserligen några förbättringar men först efter år 2020. Bristerna består i stort sett även efter år 2025. Undantagen är en asfaltering mellan Malung och Johannisholm mellan 2014- 2016, nya förbifarter vid Lockne och Brunflo i Jämtland med start efter år 2017 samt ombyggnads/nybyggnadsinsatser genom Mora och mellan Mora och Vattnäs med start år 2017. Den sedan länge planerade nya överfartsleden över Ljusnan öster om Sveg kan också komma att genomföras efter år 2020. Investeringar så långt fram i tiden måste av erfarenhet sägas vara något osäkra med tanke på alla omprioriteringar som sker under längre perioder – över 3-5 år framåt. Byggandet av den nya järnvägen med dubbelspår mellan Göteborg och Trollhättan och en ny motorväg (för att fem över 12 försöka rädda produktionen av SAAB-bilarna) efter samma sträcka är ett belysande exempel. Drygt 10 långsiktigt planerade projekt på andra håll i landet fick stryka på foten för denna satsning. I huvudsak var det mest satsningar som skulle gynna landsbygdsregioner som gick om intet
11. I transportplanen finns frågan om kommunal medfinansiering med i förslagen för kommande transportinvesteringar. Detta är en lösning som kommunerna bakom IEF under lång tid kritiserat mycket hårt. Anledningarna är självklara. Vi vet att större kommuner med bättre ekonomi och kanske även ökande skatteintäkter kan medfinansiera olika transportinvesteringar och därmed i praktiken gå före i kön där kommunerna och regionerna sedan lång tid väntat på att få sina projekt finansierade via statsbudgeten. Dessutom står ofta behoven av nya investeringar i vägar och järnvägar i omvänd proportion till möjligheterna att delfinansiera nya transport- och trafiklösningar med lokala resurser. Vi anser att den gamla ordningen skall återställas – att staten står för investering i och underhåll av alla riksvägar, länsvägar med tillhörande broar samt hela järnvägsnätet. I annat fall menar vi att landsbygden diskrimineras ännu mer än de senaste åren.

**Vad talar för Inlandet på sikt?**

Vår kritik mot att storstäder och residensorter prioriteras så högt i transportplaneförslaget är inte ett uttryck för att vi anser att dessa orter inte behöver nya transportinvesteringar och ökade underhållsinsatser inom både väg- och järnvägssektorn. Det övergripande problemet är ju att resurserna på åtminstone kort och medellång sikt inte räcker till för att täcka samtliga av regionerna bedömda brister. Men samtidigt som vi säger det menar vi att stora delar av landsbygden och inte minst Inlandsregionen blir förfördelad när tillgänglig ekonomisk ram fördelas mellan regioner och skilda objekt. Även om transportinvesteringar släpar efter i hela landet får den sedan lång tid tillbaka kraftiga eftersläpningen i Inlandet ännu större negativa effekter på områdets ekonomiska och befolkningsmässiga utveckling jämfört med mer gynnade delar av landet. Tar vi med hela bredden av grundläggande infrastruktur-investeringar blir förhållandet ännu mer obalanserat till Inlandets nackdel.

Vi menar också att de befolkningsprognoser och samhällsekonomiska kalkyler som används som plattform för transportplanen på förhand diskriminerar landsbygdsregionerna. När det gäller det landsbygdsdominerade Inlandet tar man inte hänsyn till alla positiva fenomen som kan ändra befolknings- och sysselsättningsutvecklingen och därmed områdets betydelse för övriga Sverige och Norden. Här skulle man ändå ha kunnat använda sig av alternativa scenarier för att analysera effekterna av en annorlunda utveckling än den som transportplanen vilar på även om planen i sig aldrig blir skriven i sten. Planen kan givetvis revideras efter hand trots att planperiodens långsiktiga investeringar kommer att styra stora delar av samhällsutvecklingen långt senare än år 2025.

För att visa upp Inlandets och landsbygdens fördelar, positiva kvaliteter och potentiella utvecklingskraft vill vi bara antyda några omständigheter och fakta för att ge en kontrast till den bild av landsbygden som även dominerat inom den statliga offentliga verksamheten och som kablas ut av media nästan varje dag.

* På många områden håller Inlandsregionen på att möta en efterfrågan på områdets resurser och allmänna tillgångar som är större än på många decennier. Det gäller bl.a. efterfrågan på bulk- och industrimineraler, rekreationsmöjligheter året runt inkl. boende i gedigna hus och större anläggningar, lägen för nya vindkraftverk – ofta i stora parker, bioenergi, livsmedelsråvaror, testverksamhet inom fordonsindustrin, högkvalitativ träråvara m.m. Detta skapar en ny och stor möjlighet för en långsiktig utveckling av Inlandet. Tidigare har man i alltför hög grad varit råvaruleverantör medan man idag mer och mer vill förädla egna resurser med hjälp av både offentligt och privat kapital – såväl låne- som riskapital och därutöver en del innovationsresurser som riktas mot företrädesvis små företag som vill utvecklas och växa
* I kommuner som exempelvis Storuman, Härjedalen, Pajala, Gällivare och Lycksele finns extra stora investeringsplaner inom gruv- och/eller besöksnäringarna där bristen på arbetskraft tillhör de största utmaningarna men där tillgången till investeringskapital inte tycks vara en påtagligt hindrande faktor. Dessa utgör bra exempel på en utvecklingspotential som ligger nära i tiden att brukas. Inom dessa näringar finns även samarbetsmöjligheter mellan företag i Norge, Sverige och Finland vilket om de utnyttjas kan bidra till ex ytterligare expansion av dessa och kompletterande näringar
* Den allmänna miljöutvecklingen globalt och i Europas södra och centrala områden skapar allt tuffare villkor för människors boende, rekreation, verksamhet och exempelvis livsmedelsproduktion, vilket kan komma att gynna en befolkningstillväxt och expansion av flera näringar i hela Norden och inte minst Inlandet mellan Sverige och Norge/Finland. Inlandets miljökvaliteter, stora oexploaterade ytor, omfattande vattentillgångar, utmärkt luft- och vattenkvalitet, bra fiskevatten m.m. talar inte bara för ökad turism utan utgör samtidigt en stor potential för permanent boende, speciellt om IT-strukturen blir helt utbyggd med hög kapacitet och kvalitet i hela landet. Telias nyligen fattade beslut att uppgradera sina IT-nät och förse hela landet med snabbt bredband är ett exempel på nya möjligheter i Inlandsregionen
* Människors prioriteringar och värderingar ändras över tid och det finns redan idag tendenser som visar att fler människor – familjer och enskilda individer – vill minska sitt arbetstempo och kanske också sin arbetstid för att exempelvis satsa mer på barnens uppväxt och kreativa utveckling genom en flytt till en ombyggt fritidshus eller en mindre gård på landsbygden. Tillgång till egna odlingsmöjligheter, utmärkta fiskevatten, rika svampskogar runt knuten etc. kan bli delanledningar att ändra människors vardagsliv och livsdrömmar. Vi vet inte vilka värderingsförändringar som kan komma bland olika sociala grupper av befolkningen men det gäller att ha beredskap för olika framtidsalternativ via en väl fungerande infarstruktur i hela landet – precis som det står i Trafikverkets målformuleringar. Vi vet att vissa push-faktorer kommer att stimulera människor att byta boende- och arbetsmiljö och att andra pull-faktorer bidrar till att flytta till andra miljöer, områden och regioner. Ibland gynnar detta större städer och i andra perioder landsbygdspräglade regioner
* Nya boendemönster håller på att utvecklas i flera av EU:s länder inklusive de nordiska. Ett stigande antal människor bor allt längre i sina fritidshus under den ljusa årstiden och i en lägenhet i större tätorter under vinterperioden. Dagens många relativt friska och rörliga pensionärer har redan anammat denna nya boendeform. Detta nya mönster kan utvecklas ännu mer om transportinfrastrukturen förbättras på landsbygden och IT-näten erbjuder bredbandskapacitet av hög kvalitet. Redan idag ser vi att fler familjer bosätter sig allt längre ut från större arbetsmarknader och pendlar från bostaden på landsbygden. Hästhagen och egna odlingar lockar på landsbygden och IT-näten möjliggör att arbetsveckan med boende i arbetsortens lägenhet kanske inskränker sig till två eller tre dagar i veckan. Resten av arbetet utförs på hemmaplan. Arbetsmarknadens utveckling mot en större andel tjänstejobb gynnar denna utveckling i likhet med ökade kontors-, service- och etableringskostnader för företagens tätortskontor
* Utveckling av Inlandet tillsammans med norska kommuner, företag och myndigheter har inte på allvar prövats inom ramen för en långsiktig investerings- och samarbets-plan mellan de nordiska länderna trots att mycket talar för att det kan bli en ekonomisk och funktionell fördel med samverkan ”på tvärs” istället för att varje land koncentrerar alla sina utvecklingsplaner på nationella överenskommelser och nord-syd-lösningar. Gränskommittéerna i bl.a. Dalarna och Värmland gentemot Hedmarks fylke är exempel på nya initiativ för att förbättra bl.a. infrastrukturen mellan länderna. Syftet är att dra nytta av varandra och öka den ekonomiska aktiviteten i området med hopp om vändning i befolkningskurvorna
* En av dessa nya möjligheter skulle kunna vara att bygga upp en samägd nordisk infrastruktur för vägar, järnvägar, hamnar, flygfält och IT-system. Då skulle gränslänen och gränskommunerna avlastas ekonomiska finansieringskrav för ett utökat utbyte mellan länderna eftersom samägda nordiska transport- och infrastruktursystem behöver finansieras av de nordiska staterna. Företagssamverkan och arbetskraftspendling skulle öka över gränsen med sådana insatser och Inlandet skulle få en ekonomisk och arbetsmarknadsmässig stimulans som regionen inte tidigare kunnat notera.

Man får i detta sammanhang avslutningsvis inte heller glömma bort att storstadsexpansionen och storstadslivet kan få förändrade villkor och roller i den globala ekonomin jämfört med idag. Vad händer exempelvis när bostadspriserna stiger ännu mer än idag och vad händer om den f.n. iakttagbara bostadsbubblan brister – med eller utan en större kris på arbetsmarknaden eller på grund av nya och hårdare amorteringskrav på bostadslånen? Köer i trafiken, i affärerna, i bio- och teatersalongerna och andra köer är redan på plats och hur kan detta komma att påverka intresset för eller möjligheterna att både bo kvar och flytta till storstäderna de kommande åren? Segregationen ökar i samtliga storstäder i landet och detta skapar tydliga problem med utanförskap och allt det som detta förhållande för med sig.

Det kan vara värt att notera både landsbygdens och storstadens förändrade villkor över tiden när man skapar långsiktigt hållbara och användbara transportsystem för generationer framåt. Att låsa fast levnadsformerna och trenderna i ett scenario inför framtiden har aldrig varit en klok strategi.

Orsa den 1.10.2013

Ulf Björklund (ordförande i IEF)

**Bilaga**

IEF:s yttrande över Kapacitetsutredningen

**Sveriges behov av framtidsinvesteringar**

**är större än storstädernas korsiktiga behov av transporter**

***Remissvar på Trafikverkets Kapacitetsutredning-remissupplagan från februari år 2012***

**Slutsatser av vår analys av Kapacitetsutredningen**

1. Det är bra att regeringen tillsatt en utredning om det allvarliga läget inom transportinfrastrukturen i Sverige. Det underlag som tagits fram möjliggör en mer konkret och konstruktiv diskussion om våra samlade behov samt finansiella och praktiska möjligheter att tillgodose dem inom rimlig tid än vad som tidigare varit fallet
2. Vi anser emellertid inte att Kapacitetsutredningen gjort den allsidiga analys av tillståndet inom svensk tung infrastruktur som det allvarliga läget kräver. Till de största bristerna hör avsaknaden av analyser och resonemang kring kort- och långsiktiga behov, nuvarande struktur och dess skötsel samt framtida möjligheter i regionerna utanför storstäderna
3. Med tanke på de stora eftersatta behoven inom järnvägs- och vägsektorerna är det mycket anmärkningsvärt att notera de små anslagshöjningarna som föreslås i utredningen för att höja kapaciteten i det befintliga och tillkommande järnvägsnätet
4. Med ett dominerande storstadsperspektiv på landets regionala utveckling i utredningens skrivningar känns det logiskt att utredningen i det närmaste helt negligerat det strategiskt viktiga järnvägssystemet i landsbygdsregionerna. Man har inte ens tagit med investeringsbehoven för drift och underhåll på drygt en miljard per år som föreslagits av olika operatörer och aktörer i regionerna utanför storstäderna
5. Trots att Kapacitetsutredningen hyllar ett helhetsperspektiv på samhällsplaneringen och dess infrastruktur känner vi inte igen de konkreta förslagen i relation till ett rimligt samhällsekonomiskt inriktat helhetsperspektiv på det framtida järnvägssystemet
6. Vi saknar nästan helt och hållet en nödvändig analys av norra Sveriges och Inlandsregionens aktuella och framtida roll i den ekonomiska utvecklingen och tillväxten. Utan en sådan analys får vi inte ett relevant underlag för politiska beslut om de kommande årens järnvägsinvesteringar.
7. Miljöanalyserna står inte heller att känna igen med tanke på EU:s långtgående miljömål och järnvägstransporternas förmåga att höja vår långsiktigt hållbara miljöstandard
8. Vi tar helt avstånd från utredningens resonemang om behov av ökad förskottering och medfinansiering från kommunernas sida för att lösa infrastrukturens finansierings-behov
9. Nordenperspektivet saknas helt i övervägandena om framtiden – detta gäller framförallt förbindelserna mellan Sverige och Norge men även Sverige och Finland
10. Frånvaron av förslag att lånefinansiera långsiktigt fungerande järnvägar via lån på nationell och internationell marknad ter sig häpnadsväckande i en modern ekonomi.

**Allmänna utgångspunkter får vårt engagemang**

Vi vill inledningsvis uttrycka några allmänna reflektioner kring Sveriges och statens planering av järnvägs- och vägväsendet och med den sammanhängande investeringspolicyn som präglat det statliga agerandet under flera decennier. Vår uttryckliga mening är:

* Att den statliga planeringen både vad gäller järnvägar och vägar nästan alltid haft ett för kortsiktigt perspektiv när investerings- och underhållsplaner har föreslagits och sedermera beslutats. Detta ser vi nu mycket tydligt när exempelvis gruv- och turistnäringarnas behov endast i begränsad utsträckning kan tillgodoses inom planerade och reviderade ramar för järnvägs- och vägbyggandet
* ”*Trafikverkets övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällseko-nomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*”. Vi finner efter många års analys av järnvägs- och vägbyggandets praktik att det ansvariga statliga organet inte på långt när når de mål som regering och Riksdag satt upp. Det finns i flera delar av landet anledning att notera att järnvägs- och vägbyggandet snarare hindrar än främjar den regionala utvecklingen i stora delar av landet
* Att infrastrukturplaneringen i allt väsentligt fokuserats mot storstadsregionernas aktuella men även påstådda framtida behov där majoriteten av de svenska regionernas behov satts på påtagligt undantag
* Att uppgjorda planer för här aktuella sektorer regelmässigt förändrats av kortsiktiga skäl och sällan åtföljts av nödvändiga investerings- och driftsplaner. Detta sätt att hantera den grundläggande infrastrukturen skapar osäkerhet om vad staten skall göra och om uppgjorda planer verkligen fullföljs. Konsekvenserna kan bli stora för både företag och hushåll och drabbar oftast landsbygdsregionerna ännu kraftigare än de större tätorterna
* Det faktum att staten skall direktfinansiera investeringar i infrastrukturnäten innebär att de långsiktiga perspektiven skjuts åt sidan och att investeringsutrymmet blir mycket underdimensionerat, vilket även understryks av de konkreta förslagen i Trafikverkets aktuella Kapacitetsutredning
* Satens roll som huvudansvarig aktör för den tunga infrastrukturen har varit något givet för inte bara den svenska infrastrukturen utan en självklar princip i den industrialiserade världen. Investeringarna är så stora att ingen annan än staten kan klara av uppgiften. Med statligt ägande får alla typer av användare dessutom lika möjligheter att bruka strukturen.
* Den tidigare tydligt gällande principen om att staten skall garantera ett väl fungerande järnvägs- och vägsystem håller emellertid på att luckras upp i och med att den svenska staten direkt och indirekt kräver medfinansiering av kommuner och regioner vid investeringar i nya anläggningar och drift av befintliga, vilket negativt påverkar de ytstora landsbygdsregionernas möjligheter att erbjuda en väl fungerande infrastruktur. Staten måste ha en helt klar roll när det gäller ansvaret för järnvägar och vägar.

**Bakgrund**

Att Kapacitetsutredningen tillsattes av regeringen år 2011 gjordes mot bakgrund av stora eftersatta behov inom järnvägs- och vägsektorterna. Det gäller både investeringar i nya banor och vägar samt drift och underhåll av befintliga anläggningar. De höga kostnaderna för att ”komma ifatt” de aktuella och framtida behoven har gjort finansierings- och prioriteringsfrågorna extra aktuella. Kritiken mot den förda politiken på området har varit omfattande under en längre period – inte minst bristen på regionala utvecklingsperspektiv i den övergripande planeringen. Detta var och är några av anledningarna till den aktuella utredningsinsatsen.

**Kraven inför framtiden – långsiktiga helhetsperspektiv måste styra**

Som bl.a. framgår av vår inledning är vi måna om att så snart som möjligt få en planering och skötsel av all väsentlig infrastruktur, där järnvägs- och vägbyggandet med underhåll tillhör de allra viktigaste sektorerna, som bidrar till att samhället som helhet fungerar i samtliga delar av landet. Till det mest eftersatta hör järnvägssystemet som sammantaget hyser de flesta brister som ett sådant system kan hysa. Problemen finns i alla regioner med trafikerade järnvägar. Vi är i likhet med utredarena ense om att man måste ha ett helhetsperspektiv på all slags infrastruktur när man exempelvis lägger fast det framtida järnvägssystemet men frågan är om Kapacitetsutredningens perspektiv på kommande behov och krav uppfyller det kravet?

Det finns i skrivningarna ett underliggande perspektiv av att Sverige i framtiden kommer att utvecklas på samma sätt i framtiden som varit fallet efter det att den inhemska regionala utvecklingspolitiken mattades av i och med bygg- och finanskrisens utbrott i slutet av 1980-talet och början av 1990-talet. Det finns dock inget som säger att storstäderna kommer att växa lika kraftigt och landsbygdsregionerna tunnas ut lika mycket om en halv eller en generation framåt som varit ett faktum de senaste 20 åren. Storstäderna kan få ökade nackdelar på miljö- (luftföroreningar och buller) och kostnadssidan som de senaste åren och de sociala problemen tenderar inte att minska.

Samtidigt innebär klimatutvecklingen och nya värderingar hos hushållen att landsbygdens kvaliteter och resurser kan komma att bli allt attraktivare i takt med att främst Centraleuropa får ett allt varmare klimat och en större trängsel i trafiken, boendet och i samband med olika fritidsaktiviteter. Att inte ha en slags beredskap för denna utveckling i planeringen av infrastrukturen kan förorsaka oerhört stora samhällsekonomiska kostnader de närmaste decennierna. Boendemönstret i Europa kan komma att radikalt förändras och därmed transportefterfrågans fokus.

Vi ser också av den ökade efterfrågan på viktiga mineraler, vår omställning av energisystemet, det växande intresset för meningsfullt rekreationsliv inte minst i fjällregionerna, det ökade utbudet av varor, tjänster och resor mellan de nordiska länderna, kravet på högre kvalitet inom livsmedelsindustrin, behovet av mer förnybar energi och upptäckterna inom den bioinriktade forskningen att landsbygdens resurser och betydelse för den ekonomiska, miljömässiga och sociala utvecklingen sannolikt kommer att öka mycket kraftigt. Att i det läget planera och bygga ut infrastrukturen utifrån ett snävt storstadsperspektiv ter sig minst sagt tvivelaktigt.

Vi vet också att en kraftig storstadstillväxt i södra Sverige kräver allt större investeringar i ett stort antal infrastruktursektorer med tonvikt på järnvägsspår, motorvägar, kollektivtrafik, övergångskomplex för trafikombyten etc. och där kapacitetskraven hela tiden ökar på de befintliga och nya systemen. Frågan om denna kostsamma och investeringstunga utveckling är samhällsekonomiskt rimlig ställs aldrig i Kapacitetsutredningen trots att Förbifart Stockholm, Citytunneln och andra objekt med motsvarigheter i övriga storstäder ökar sina andelar av de totala statliga ekonomiska ramarna för att transportinfrastruktur (för att inte nämna all övrig infrastruktur).

**Konkreta iakttagelser**

En genomgående linje i Kapacitetsutredningen är i enlighet med fokus mot storstäderna att utredarna prioriterar ned eller helt glömmer bort det s.k. lågtrafikerade järnvägsnätet trots att dess betydelse på flera håll ökar redan idag och i framtiden kan bli ännu viktigare som regional utvecklingsfaktor och som buffertsystem när delar av det högtrafikerade nätet inte fungerar eller allvarligt skadas. Dessutom finns det fler och starkare skäl till att dra slutsatser om att berörda regioner blir allt viktigare för den framtida ekonomiska tillväxten och boendeutvecklingen i takt med ökad efterfrågan på mineraler, stålprodukter och bioenergi. Trafikverkets mål om att bidra till regional tillväxt i hela landet verkar inte särskilt angeläget för det statliga verk som främst av alla skall beakta det!

Detta betyder att utredarna inte tillräckligt beaktat det idag relativt lågtrafikerade järnvägsnätet när det i första hand gäller godstransporter på bl.a. vissa av Bergslagens järnvägar mot hamnar i söder och öster, Inlandsbanan med dess inmatningslinjer och förbindelser till stambanorna, Västerdalsbanan, Stångådalsbanan samt en återinvestering i Inlandsbanan från Vansbro till Persberg i en första etapp och från Mora till Vansbro i en andra. De stora faktiska och potentiella godsmängderna från Inlandsregionen till hamnar i söder – Göteborg och Uddevalla via Vänern – har inte heller beaktats i Kapacitetsutredningen.

I norra Sverige med planerade investeringar i ny produktion inom främst gruv-, energi- och turismnäringarna i 200-miljardersklassen finns redan idag stora kapacitetsproblem och det är uppenbart att Kapacitetsutredningen inte på långt när beaktat de stora nyinvesteringsbehoven vare sig på Malmbanan, Inlandsbanan eller stora delar av kustjärnvägarna. Bristen på förslag och investeringsmedel för i första hand gruvnäringen kommer utan tvivel att hämma näringsutvecklingen i norr, Sveriges exportinkomster samt den samlade ekonomiska tillväxten i landet.

Förslagen i utredningen om ökade resurser för att öka investeringar och underhåll i järnvägsstrukturen utöver redan beslutade medel fram till 2021 ter i ljuset av dels utredningens egen analys och dels de faktiska kortsiktiga och långsiktiga behoven som svåra att förstå och än mer att acceptera. Nivån är alldeles för liten för att motsvara de eftersatta behov som snabbt måste tas igen. Särskilt Norrlands kust- och inland med flera stora och nya gruvprojekt blir allvarligt hindrade och därmed stoppas också en allmän samhällsutveckling i flera regioner som under lång tid tappat befolkning och utvecklingskraft. De föreslagna investeringarna/driftskostnaderna för det lågutnyttjade trafiknätet på så lite som cirka 1,2 miljarder årligen finns inte ens med i förslagen. Var finns på nytt Trafikverkets regionala ansvar?

De föreslagna ökade trafikavgifterna på järnvägen – som ett led i att skapa nya investeringsresurser - kan inte bara leda till ytterligare problem för järnvägsoperatörerna utan riskerar att trafik förs över från järnväg till bilvägar. Det ökar dessutom miljöbelastningen som kan bli ännu värre om planerna för sjötrafiken på Östersjön sätts i verket. Ökade miljökrav på fartygstrafiken leder sannolikt till ökade kostnader och färre båtfrakter. Denna minskade trafik förs även den över till vägarna p.g.a. järnvägens ökade kostnader.

Kapacitetsutredningens förslag får inte som i Trollhättefallet leda till att redan beslutade järnvägs- och vägsatsningar utanför storstäderna rubbas för att gynna ett kortsiktigt regionalt mål för ett visst industriföretag. Detta dels beroende på att landsbygdsregionerna redan nedprioriterats i aktuella tidigare beslut i långtidsplanen och att företagen utanför storstäderna måste kunna lita på långsiktigt fattade beslut kring infrastrukturen.

Vi vill som vi tidigare hävdat i många olika sammanhang betona att alla former av s.k. medfinansiering av infrastrukturinvesteringar från kommuner och landsting ingalunda kan accepteras. Om denna finansieringsmodell får fortsätta och i värsta fall utvidgas kommer det osvikligen att leda till fyra för landet negativa effekter:

* Ökade regionala klyftor mellan storstäder och landsbygd där storstäderna får ännu större andel av investerings- och driftsmedel
* Minskade satsningar på både huvudstråk och mindre vägar i landsbygdsregionerna
* Allt större obalanser i den nationella regionala utvecklingen.
* Systemet med statligt ansvar för infrastrukturen rubbas och det blir en osäker ansvarsfördelning mellan staten och kommuner och landsting, vilket kommer att kunna hämma tillväxten ännu mer för främst de många småföretagen i regioner utanför storstäderna.

**Nordenperspektivet på framtiden**

Vi kan inte avstå från att kommentera frånvaron av ett viktigt framtidsperspektiv på järnvägssystemet i det framtida Norden. Det mesta talar för att de nordiska länderna måste knytas ihop ännu mer än idag via järnvägar, vägar och IT-system. Detta är en tämligen given förutsättning för att vi skall kunna stärka det nordiska näringslivet inte bara i Nordkalottregionen utan även mellan Finland-Västerbotten och hamnen i Mo i Rana, mellan Sundsvall-Östersund och Trondheim, mellan Gävle-Dalarna och Hedmark-Oslo, mellan Sverige och Norge utefter Västkusten etc. Att Kapacitetsutredningen missat denna nödvändiga utveckling i Norden är något häpnadsväckande eftersom det skulle gynna flera länders näringsliv och lösa flera akuta problem inom turism-, skogs- och mineralnäringarna.

Vi noterar dock med viss tillfredsställelse att höghastighetsplanerna mellan storstäderna och mot centrala och södra Europa inte tagits upp av utredningen. Planerna har ju tidigarte dömts ut med tanke på de enorma investeringskostnaderna och att en sådan satsning skulle utesluta övriga nationella järnvägsinvesteringar under en längre period utan att dessutom förbättra Sveriges internationella konkurrenskraft.

**Lån till långsiktiga investeringar – en avgörande fråga**

Vi har väldigt svårt att förstå att vi inte kan finansiera nödvändiga infrastruktursatsningar på järnvägarna på samma sätt som på 1800-talet när vi byggde ut det svenska nationella systemet via lån från främst Storbritannien. Den gången betalade vi via svenskt havre från Västergötland. Istället för att begära förskottering av mer eller mindre fattiga kommuner och landsting, medfinansiering av samma pressade kommuner eller högre avgifter av tågoperatörerna borde det vara självklart att lånefinansiera långsiktigt verkande investeringar i järnvägsnätet.

Att inte Sveriges regering valt denna självklara och välmotiverade modell övergår allt förstånd. Det är dock inte försent att ångra sig. Att direktfinansiera järnvägsutbyggnader känns helt obegripligt i ett läge där återbetalningsförmågan torde bli extra stor genom de omfattande och redan beslutade satsningarna på svenska gruv-, skogs-, turism- och energinäringar de kommande åren.