



Yttrande från Sveg's Företags- och Utvecklingsförening, nedan kallad SFU gällande Trafikverkets föreslagna Vägplan E45 Rengsjön – Älvros. Ärendenummer TRV 2017/42116.

Arbetet med Vägplan E45 Rengsjön – Älvros pågår sedan några år, och befinner sig nu i samråds-skedet. Trafikverket väljer att föreslå och prioritera förslag alternativ E45 i ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros, i korridor ny sträckning väster om Nonsberget.

Sveg är centralort i Härjedalens kommun. SFU företräder mer än 140 företag i Svegsbygden och har en samlad omsättning motsvarande 2 000 000 000:- (två miljarder kronor) som sysselsätter ca 600 personer.

Sveg och Härjedalens kommun kommer att få en försämrad tillgänglighet om trafiken leds bort från kommunen och centralorten, vilket skapar långtgående konsekvenser för många samhällsfunktioner och samhällsservice. Det kan inte vara Trafikverkets syfte med vägplanen, att försämma infrastrukturen för Sveg och Härjedalens kommun.

SFU's uppfattning är att Trafikverket under samrådsskedet inte tagit hänsyn till uppgiften att redovisa konsekvenserna av ny sträckning av E45 förbi Sveg och vilken påverkan detta har för Sveg och hela Härjedalen. Här ligger fundamentet att ta fram det beslutsunderlag som lagstiftaren anser vara nödvändig, för att belysa konsekvenserna för lokalsamhället och regional utveckling.

SFU vill i sammanhanget påminna om lagstiftarens intentioner vad gäller aktörernas ansvar i planprocessen. Trafikverket har att följa lagstiftningen och all planläggning av E45 Rengsjön – Älvros ska i tillämpliga delar handläggas enligt styrande dokumentet: Trafikverkets rapport: Planläggning av vägar och järnvägar version 1.0 med dokumenttitel Plan-läggning av vägar och järnvägar.

Ur rapporten Sidan 3 Denna rapport för planläggning av vägar och järnvägar har tagits fram av Trafikverket efter införandet av en förändrad lagstiftning den 1 januari 2013 (väglag 1971:948 och lag om byggande av järnväg 1995:1649). Lagstiftaren har lagt stor vikt vid att betona aktörernas ansvar för att i nära samverkan planlägga vägar och järnvägar. Samrådsarbetet ska vara ett arbete som startar tidigt i processen och som genomsyrar hela planläggningen. Rapporten utgår från lagstiftningen, men vissa komplement har gjorts för att anpassa förhållandena till Trafikverkets verksamhet.

Ur rapporten sidan 105 och 106 Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling

Effekter för det lokala samhället ska beaktas i utredningen, men samtidigt ska det regionala perspektivet behandlas.

SFU vill särskilt framhålla följande 4 grupper av effekter, vilka saknar redovisning av konsekvenser.

- 1. Tillgång till arbetsmarknad, utbildning och samhällsservice
- 2. Näringslivsutveckling och befolkningsutveckling
- 3. Anläggningskostnader. Kostnader för drift och underhåll
- 4. Ändrat väghållningsansvar, en översiktlig konsekvensbedömning ska göras av i vilken omfattning andra befintliga eller nya vägar påverkas i alternativa korridorer eller av olika vägtyper

1. Tillgång till arbetsmarknad, utbildning och samhällsservice samt näringslivsutveckling och befolkningsutveckling i Sveg

Konsekvenserna för lokalsamhället Sveg, näringslivsutvecklingen och befolkningsutvecklingen kommer att bli synnerligen kännbara. SFU befarar att de kommer försvinna ett stort antal arbetstillfällen enbart för Svegs näringsliv.

Trafikverket har tidigare på informationsmöte i Sveg besvarat frågan, att det inte ligger i TRVs uppdrag att beakta konsekvenserna för näringslivet i Sveg. SFU vill påminna Trafikverket om att det ligger i Trafikverkets uppdrag att beakta konsekvenserna för näringslivet och befolknings-utvecklingen i Sveg. Detta ligger således i aktörernas ansvar att i nära samverkan planlägga vägar.

Det handlar inte bara om miljökonsekvenser och konsekvenser för fastighetsägare utan också konsekvenser för trafik, olika användargrupper och konsekvenser för näringsliv och befolkningsutveckling, för lokalsamhälle och regional utveckling.

2. Näringslivsutveckling och befolkningsutveckling i övriga delar av Härjedalen

Samrådskretsen ska omfatta de som ha påverkan av planen. Samrådskretsen ska även inkludera turistnäringen i Härjedalen som kommer få uppleva en betydande påverkan av vägförslaget. Oklart varför de tre stora destinationsorterna, inte finns med på adresslistan eller i samrådskretsen. Om turistnäringen i Lofsdalen, Västra Härjedalen och Vemdalen inte kontaktats eller själva inte tagit del av vägförslaget, bör den kontakten upprättas. Denna omständighet torde utgöra skäl till att samrådstiden utökas.

Planförslaget kommenterar inte vilka följder som uppstår för den viktiga turistnäringen i kommunen på grund av omdragning av vägen. Det är otvivelaktigt så att den samlade turistnäringen har stor påverkan av planen. Oklart varför inte samrådskretsen rymmer destinationerna Lofsdalen, Vemdalen och Funäsfjällen.

Den samlade turistnäringen i Härjedalens kommun är till gästnätter störst av Jämtlands läns 8 kommuner. Antal gästnätter 2017 var närmare 1.700.000. Samlad omsättning 1.700.000.000:- (enmiljardsjuhundratusen kronor) och sysselsätter 1.972 personer (2017). Till detta ska läggas att turismen i Härjedalen är den snabbast växande näringen med mycket stora investeringar, närmare 5 miljarder kronor under senaste 10 åren. Den utvecklingen fortsätter eftersom utvecklingsmöjligheter i Härjedalsfjällen är de bästa sett ur kundens perspektiv. Senaste årens stora exploateringar kommer framgent att följas av nya stora investeringar som ligger i planer. Intresse och investeringsvilja är fortsatt starka. Till destinationerna Lofsdalen, Vemdalen och Funäsfjällen, Västra Härjedalen kommer 97% av de tillresande i bil. Alla har stora krav när det gäller framkomlighet. Utan vägar av god kvalitet kan detta till slut bli en konkurrensfördel för andra turistområden. Viktigt att befintliga vägar får behålla sina kvaliteter och fortsätter rustas.

Den påverkan som vägförslaget innebär för turismen motsvaras av att den nya vägen undantar varje annan mer nödvändig underhållsåtgärd på befintliga vägar. Redan idag är kritiken omfattande när Härjedalens turistorter erbjuder vägar med dålig vägstandard och reducerade hastigheter. Ett ännu mer försämrat vägunderhåll medför efterhand att turisten väljer nya resmål. Det är utan tvekan så att dessa dåliga vägar kommer ha en avgörande påverkan på Härjedalens turismutveckling, sett i ett kortsiktigt perspektiv. Och väl att notera. Vid en omdragning av vägen kommer kvarvarande vägar att hastigt försämrats, emedan det kommer saknas medel för underhåll.

Försämrat vägunderhåll på befintliga vägar kommer ha stor samhällsekonomisk påverkan för Sveg och turistnäringen i Härjedalens kommun.

Att turismen i Härjedalen expanderar och utvecklas har en stor betydelse för Sveg. Knutpunkten Sveg tar emot och slussar vidare merparten av alla turister som årligen besöker Härjedalen.

En retorisk fråga. Finns regionala krafter som prioriterar transportsystemen till Åre?

Härjedalens kommun anger i eget yttrande att effekterna för turistnäringen tillsammans med effekterna på handeln i Sveg motsvarar en minskning med ca 50 årsverken

Det är Trafikverkets uppgift, att i egen regi beakta på vilket sätt vägförslaget ny E45 väg påverkar den regionala utvecklingen och som kommer få negativa effekter på turistnäringen i Härjedalens kommun. SFU anser att den konsekvensbeskrivningen saknas i samrådshandlingen.

3. Anläggningskostnader Kostnader för drift och underhåll

SFU vill redovisa en avvikande uppfattning gällande Trafikverkets utredningar och slutsatser om samhällsnyttan

I Samrådsunderlag E45 Rengsjön – Älvros Vägplan 2017-02-09 beskrivs Samhällsekonomisk stråkanalys för ny vägsträckning E45 på sid 72, 73 och 74. Den samhällsekonomiska nyttan redovisas i 2 olika tabeller.

Dels a, Samhällsnyttan: "Nyttor diskonterade till nuvärde hämtade från SEB 20160905" Ur tabellen Figur 37 framkommer: "Samhällsekonomisk nytta av vägförkortning. Nyttan blir störst vid Rengsjön och Älvros. Beräknat med applikationen EVA 2.93 med kalkylperiod 60 år. Tar inte hänsyn till investeringskostnader"

Samt b. "Nettonuvärdeskvot för investering (NNK-i) där samhällsnyttan vägs mot investeringen för respektive teoretisk vägkorridor" med text i beskrivningen. Underhållskostnader har inte beaktats. Ur tabellen kan utläsas NNK- kvot mellan 2,5 – 3

Det noteras att det är svårt att tolka eller förstå vilka variabler eller storheter som utgör underlag för redovisade effekter i beräkningar och analyser.

Olika uppgifter finns i vägförslaget om beräkning av investeringskostnader och underhållskostnader. Ena gången medräknas ej investeringskostnaden, andra gången medräknas investeringskostnaden. Båda gångerna kommer TRV fram till "god lönsamhet". Detta kan vara förvillande information som TRV bättre bör förklara.

a. Samhällsnyttan Figur 37.

Figur 37 tabellen som visar Samhällsnyttan har som underrubrik: Tar inte hänsyn till investeringskostnader.

I samrådsunderlag dat. 2018-02-19 sidan 58 skriver TRV, att en ny vägsträckning av E45 skulle ha god lönsamhet, när man utgår från restidsvinst och investeringskostnad. TRV bör förklara de olika budskapen.

Figur 37 tabellen tolkas som att netto nyttan beräknas till 500 - 600 miljoner över en tidsperiod om 60 år. Vilket motsvarar 8-10 miljoner per år.

För riktig beräkning av samhällsnyttan bör investeringskostnader, underhållskostnader samt alla faktorer SFU beskriver här nedan, tas med i TRVs beräkning. Det kan vara möjligt att beslutsunderlaget med två analyser i figur 37 och figur 38 får andra värden, när alla andra faktorer som har påverkan på samhällsnyttan inkluderas.

Andra faktorer som har påverkan på Samhällsnyttan redovisas nedan.

A. Härjedalens kommun tar i eget yttrande upp frågan om de samhällsekonomiska beräkningarna och visar i egen utredning att kommunens samlade intäkter i skatter och bidrag reduceras högst väsentligt, eller ca 315 miljoner över 60 år, vid det fall vägen omdrages.

Härjedalens kommun beräknar vid en försiktig bedömning att 50 årsverken förloras.

B. SFU anser att det i rådande läge är svårt att ange en värdering av minskat antal årsverken. Inte annat än att Svegsbygden avsevärt kommer skadas av en vägomläggning då ett stort antal årsverken försvinner. Exemplet ICA i Sveg som anser att om omsättningen minskar med 20 %, minskar antal anställda i motsvarande grad. Det innebär i ICAs fall 8 årsverken.

Den samhällsekonomiska nyttan med mindre antal anställda ger följaktligen effekter i minskade skatteintäkter och andra avgifter till statskassan.

Det är svårt att mer exakt bedöma effekterna. Hur blir effekterna av minskad övernattning på hotellen och campinganläggningen? Vad kostar enmansföretagaren som tvingas lägga ner sin verksamhet?

I nuvarande läge av planprocessen avstår SFU att göra bedömningen utan förbehåller sig rätten att återkomma med en mer kvalificerad bedömning.

Trafikverket bör göra sin egen bedömning av samhällseffekten för Sveg och inkludera den i beräkningen av samhällsnyttan.

C. Investeringskostnaden för vägbygget bör tas med i analysen.

D. Underhållskostnaden under tiden 60 år bör tas med i analysen, om den saknas.

E. Tiden för analysen omfattar 60 år. Under den tiden kommer nya vägen även att vara föremål för annan reinvestering och reparationer förutom underhållskostnader. Exempelvis att vägen bör nyasfalteras flera gånger under 60 år. Kostnader som ska beaktas i analysen om samhällsnyttan.

Trafikverkets antagna samhällsnytta 500-600 miljoner över 60 år är måhända rätt i sin egen beräkning. För tydlighetens skull bör TRV kommentera vilka storheter som ingår i beräkningen.

Samt vilka storheter som är exkluderade.

Viktiga frågan är: Har kostnader som i A,B,C och D medräknats i analysen? Oklart om det förhåller sig så emedan det även saknas andra konsekvensbeskrivningar i planförslaget.

b, "Nettonuvärdeskvot för investering (NNK-i) figur 38, där samhällsnyttan vägs mot kostnaden för respektive teoretisk vägkorridor"

Av text i beskrivningen sidan 74 framgår: Underhållskostnader har inte beaktats.

Varför är inte underhållskostnader med i beräkningen? Jfr text nedan gällande Trafikanalys rapport
Är investeringskostnaden med i beräkningen?

För tydlighetens skull bör TRV kommentera vilka storheter som ingår i analyser och beräkningar. Samt vilka storheter som är exkluderade och i så fall varför.

Uppgiften från sidan 74 i samrådsunderlag att underhållskostnader ej beaktats är tvärtemot vad lagstiftaren anser i Trafikverkets styrande dokument. Planläggning av vägar och järnvägar version 1.0. Där står: Konsekvenser ska minst belysas för kostnader för drift och underhåll.

TRV bör revidera tidigare framlagda utredningar och analyser. Tabellerna figur 37 och figur 38 bör omräknas för att korrekt redovisa effekterna med inkluderande investeringskostnader, kostnader för underhåll samt andra påverkansfaktorer. Det bör även nämnas att det finns svårigheter att tolka eller förstå hur framlagda analyser beräknas.

Samhällsekonomiska beräkningar om samhällsnyttan i absoluta och relativa termer, där samtliga faktorer redovisas, kommer visa en annan lönsamhet, om alla relevanta fakta tas fram i beslutsunderlag. Samhällsnyttan summa 500 -600 miljoner under 60 år motsvarar 8-10 miljoner per år.

Kommentar gällande underhållskostnader:

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken och analyserar och utvärderar åtgärder inom transportpolitiken och har regeringens uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

Trafikanalys har en uppfattning hur viktigt det är att Trafikverket tar hänsyn till driftskostnader. Trafikanalys tar upp frågan varför Trafikverket inte tar med driftskostnader i sina analyser. I en rapport dat 2016-04-14 Rapport 2016:10, beskriver Trafikanalys hur Trafikverket inte tar hänsyn till framtida underhåll när de planerar och beslutar om infrastrukturinvesteringar och hur det påverkar underhållsbehovet på lång sikt. Trafikanalys beskriver: "Studien visar att det saknas en heltäckande beskrivning av hur underhållsaspekter ska beaktas vid investeringsbeslut i Trafikverkets ledningssystem. De styrande dokumenten ger ingen helhetsbild av hur arbetet ska genomföras. Det innebär att det finns stora skillnader i om, när och hur olika projekt tar hänsyn till framtida underhåll". Rapporten beskriver vidare bl.a. "varför det är viktigt att underhållskostnader tas med som besluts-underlag vid infrastrukturinvesteringar, "

Har TRV tagit del av Trafikanalys rapport? Rapporten om underhållskostnader bör beaktas i de viktiga analyser som utgör själva beslutsunderlaget för Trafikverket?

TRV anser att restidsförkortningar, minskat fordonsslitage, minskade godskostnader samt minskade utsläpp kan utgöra skäl till att nyanlägga en 7 km väg för 450-500 miljoner kronor (2027-2028 års förmodade byggkostnad) och därigenom åstadkomma en samhällsnytta.

SFU vill ställa frågan med kommentar, om nedanstående faktorer och omständigheter är beaktade?

1. Restidsförkortningar genom Kortare väg.

Kommentar: Vägförslaget innebär mer trafik efter vägarna samtidigt som trafiken efter

järnvägen minskas i motsvarande grad. Detta motverkar klimatmålen och borde därför kommenteras i analysen under pkt 4.

Den noteringen kan göras. En upprustad väg mellan Orsa och Sveg 120 km, skulle kunna motsvara minst samma restidsförkortning som den föreslagna nya 7 km vägen.

2. Minskat fordonsslitage.

Kommentar: Kortare väg innebär med säkerhet minskat fordonsslitage oaktat. Den nyttan har en ringa påverkan på denna analys.

Den noteringen kan göras. En upprustad väg mellan Orsa och Sveg 120 km, skulle väsentligen ha en mycket större påverkan på fordonsslitage än den föreslagna nya 7 km vägen!

TRVs kommentar om minskat fordonsslitage saknar verklighetsförankring

3. Minskade godskostnader. Kortare väg.

Kommentar: Svaret är ja minskade godskostnader. Men samtidigt forslas mer gods efter vägen när vägarna blir kortare och godstransporter efter järnvägen minskar i motsvarande grad. Som motverkar klimatmålen och bör kommenteras under pkt 4.

4. Minskade utsläpp.

Kommentar: Ingen kan idag mäta effekten av minskade utsläpp år 2027 eller 2028,. I takt med tiden ställs hårdare krav. Reduktionsplikten ska vara utformad så den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växtgasutsläpp med 70% från inrikes transporter år 2030. För vart år produceras renare bilar som gör att utsläppen minskar och NNK värdet sjunker. Från år 2030 kommer det inte längre att vara tillåtet att sälja nya bensin- eller dieseldrivna bilar i Sverige.

Om vägen Orsa-Sveg rustas med bättre och rakare väg som bl.a innebär mindre inbromsningar och färre accelerationer, kommer åtgärderna påtagligt minska restiden och åstadkomma mindre fordonsslitage och minskade utsläpp

Är beräkningen minskade utsläpp relevant om 8-10 år när vägen planeras anläggas? För att rätt kunna beakta samhällsanalyser enligt tabell 37 och 38 ska mätbara värden vara bedömda och presenterade för den tid när effekten uppstår. Att idag bedöma kvoter och resultat ger en gissad anvisning eller värden, som kan vara totalt inaktuella om 7-8 år.

SFU kan inte finna att något av Trafikverkets 4 skäl är användbara som argument för en ny väg E45 Rengsjön-Älvros

Andra kostnadspåverkande omständigheter

A. Vägkostnaden är beräknad med schablonmässiga priser för en 8 meter bred väg. Den 24 januari på informationsmöte i Sveg presenterade TRV nya vägen E45 med 8,5 meter i bredd. D.v.s. en 6 % bredare väg Detta borde motsvara en dyrare vägbyggnadskostnad. Planbeskrivningen bör kompletteras i den delen. Samt även tas med i beräkningarna i tabell 37 och tabell 38

B. Kalkylen bygger på schablonmässiga priser per längdmeter väg. Det finns anledning förmoda att den faktiska kostnaden blir högre. Svårigheter finns i att författa ett komplett förfrågningsunderlag. Trots noggranna studier och geotekniska undersökningar finns en problematik i att nyanlägga vägar. Ingen kan förutsäga alla faktorer som kan uppstå under en 2-3 år lång byggperiod. Ex risken att stöta på berg. Erfarenheten talar för att vägen kommer bli betydligt dyrare än lämnade anbudspriser. Det bör ligga ett påslag motsvarande minst 10 % för oförutsedda kostnader i de kalkyler och analyser som hör till planförslaget. Att i en kostnadskalkyl ta med oförutsedda

kostnader skulle visa på att i analysens teoretiska manual, finns även plats för verkligheten.

C. TRV tar ej upp kostnader som uppkommer för ändrat väghållningsansvar. D.v.s. kostnader som likväl kvarstår för "kvarvarande vägar" efter att nya vägen färdigbyggs.

Noteringar under pkt A, B resp. C är påverkande faktorer för Trafikverkets två samhällsnyttaberäkningar och bör inkluderas i analysberäkningarna.

SFU anser att de beräkningar som ligger som grund för beräkningen av samhällsnyttan bör räknas om där alla variabler och konstanter och övriga förpliktande kostnader tas med i beräkningarna.

En ny reviderad beräkning kommer eventuellt visa att vägförslaget ny E45 Rengsjön-Älvros är kontraproduktivt eller till nackdel för samhället.

4. Ändrat väghållningsansvar

Ändrat väghållningsansvar bör beaktas i planförslaget och därmed i vilken omfattning befintliga vägar påverkas? Det handlar om vägavsnitten Rengsjön – Sveg, genomfarten i Sveg samt vägen Sveg-Älvros, totalt ca 23 km, på ömse sidor om Sveg där vägens klassificering ändras från Europaväg till länsväg.

Den omedelbara konsekvensen med ny E45-väg är att Europavägen prioriteras med större väganslag för skötsel och underhåll, emedan länsvägen prioriteras ned. Vägarna närmast Sveg får sämre underhåll och blir allteftersom ännu sämre. Detta medför även andra konsekvenser, ex i kommunikationsfrågor och infrastruktur, då vägklassificeringen förändras till det sämre.

Allting lika innebär att tillgängliga regionala anslag är alltför små till volym och konkurrensen med andra vägätgärder är stor inom regionen.

Europavägen E45 genom Sverige kommer bli (23 minus 7) 16 km kortare med föreslagen åtgärd. Detta innebär att skötsel och underhåll blir billigare för Europavägen i sin helhet. I motsvarande grad blir den regionala kostnaden för skötsel och underhåll dyrare. I den redan tidigare knappa budget som regionala väganslag hanterar, betyder omdragningen av vägen konsekvensen att tillgängligt utrymme i regionala budgeten reduceras i motsvarande grad.

Konsekvenser som uppträder i och med ändrat väghållningsansvar saknas och bör belysas och

kommenteras i Vägplan E45 Rengsjön - Älvros.

Redovisningen för konsekvenserna för Sveg och Härjedalens kommun saknas, med nya sträckningen då vägen drar förbi Sveg.

Den demokratiska och legitima rättighet som ligger i att ha synpunkter på en vägplan, har aldrig bättre kommit till sin rätt, än gällande den nu föreslagna vägplanen. Det finns de facto inte en omständighet i vägplanen som gynnar Sveg eller turistkommunen Härjedalen. Tvärtom kommer planförslaget om det genomförs, att på ett effektivt sätt försämra levnadsvillkoren för Härjedalens kommun, för näringen i Sveg och turistnäringen i hela Härjedalen. Förvisso finns ej mätbara positiva effekter för samhällena Älvros och Ytterhogdal. Men de uppväger på intet sätt den samhällsskada som övriga delar av kommunen drabbas av.

Trafikverkets uppdrag är att bidra till en fungerande och grundläggande standard för landsbygden. De transportpolitiska målen innebär att säkerställa en samhällsekonomiskt hållbar transportförsörjning för innevånare i hela landet. De glest befolkade delarna av Norrlands inland har uppenbara tillgänglighetsbrister.

Turisttrafiken i bilar och bussar samt alla transporter efter vägen bör säkras i en förbättrad trafikmiljö.

Att skapa denna trafiksäkra miljö till gagn för Härjedalen borde vara högre prioriterad, än den väg som Härjedalen inte efterfrågar. Nya vägen må ha en viss nytta för andra. För Svegs del innebär det att genomfartsfabriken leds förbi Svegs tätort. På bekostnad av försämrade trafiksystem för Härjedalen som förstör infrastrukturen. Det är direkt bakvänt att bygga en ny dyr väg, när befintliga vägar redan idag ej underhålls i tillräcklig omfattning. Därmed hämmas samhällsutvecklingen i Sveg och hela Härjedalen, när vår grundläggande möjlighet till tillgänglighet försämras.

Trafikverket bör revidera sina utredningar om samhällsnyttan med alla variabler. Den samhällsnytta som en ny onödig, dyr väg innebär, är försumbar, om inte kontraproduktiv. Nyttan balanserar inte anläggningskostnader och framtida underhåll. Den lilla tidsvinst som erhålles uppväger på intet sätt övriga konsekvenser som så negativt påverkar Sveg och turistkommunen Härjedalen. Tidsvinsten går även att uppnå med en upprustning av vägen Orsa – Sveg.

Den samlade bedömningen från SFU är att vägförslaget E45 ny sträckning Rengsjön - Älvros är ett ofullständigt förslag. Alternativa vägförslaget O+ via Sveg är till avgörande delar ett väsentligen bättre förslag och skulle förbättra tillgängligheten till hela Härjedalen på ett optimalt sätt. Den viktiga turistnäringen, som är den snabbast växande näringen, har inkörsporten från mellersta Sverige via Mora-Orsa regionen. Att upprusta vägen från Orsa till Sveg skulle uppfylla Trafikverkets uppdrag, att på ett trafiksäkert sätt nå målen att säkra transportbehoven.

Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen har i samrådsyttrande från 2017-10-23 lämnat kommentaren: "Region Jämtland Härjedalen är mycket positiv till att medel för ny sträckning av väg E45 mellan Rengsjön och Älvros avsätts i planen." Samt. "I vår region finns en gemensam uppfattning, såväl mellan olika näringar som mellan näringsliv och politik, om var tillgängliga medel för transportinfrastrukturen bör satsas"

SFU vill bemöta den synpunkten. Det finns ingen samstämmighet i frågan eftersom den inte har varit föremål för samråd. Såväl SFU som Härjedalens kommun har en direkt motsatt uppfattning. Näringslivet och Härjedalens kommun är inte positiva till att medel för ny sträckning av väg E45 avsätts i planen. Härjedalens kommun har i eget yttrande anmält sina ståndpunkter.

Vid det fall Trafikverket har för avsikt att använda sig av Region JHs yttrande i beslutsunderlag eller godkännandehandling, är det skäl att dessförinnan återkoppla till Region JH, i ärendets fortsatta handläggning.

För tydlighetens skull. Region Jämtland Härjedalen har inte kontaktat SFU eller samrått med SFU.

SFU är alltså den samverkansorganisation i Sveg med 140 medlemsföretag som omsätter 2 miljarder kronor och ansvarar för ca 600 årsverken.

Tillväxtverket

Tillväxtverket förefaller ej ha yttrat sig i vägförslaget ny E45 väg. Oklart varför inte Tillväxtverket finns med i samrådsprocessen.

Tillväxtverket Jämtland skriver på sin hemsida "Företagen är avgörande för att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle – de skapar sysselsättning, tillväxt och framtidstro. Men

konkurrensen är global och utmaningarna många. Därför är det Tillväxtverkets jobb att skapa så bra förutsättningar som möjligt för alla typer av företag att komma igång, växa och bli framgångsrika"

Tillväxtverket skriver om sin egen enkät: Hela 23 procent av de jämtländska småföretagen upplever tillgång till infrastruktur som ett stort tillväxthinder. Denna siffra är högst i landet"

Tillväxtverkets enkät visar hur viktig infrastrukturen är för det glest befolkade Jämtlands län. Att försämlra infrastrukturen för Härjedalens företagare med en vägomdragning, är ytterligare ett bevis på att åtgärden motverkar sitt eget syfte, när infrastrukturen i det lilla samhället försämlras.

I januariöverenskommelsen mellan 4 partier står "Hela landet ska växa. 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"

Sveriges vägnät består av 98 500 km statliga vägar. Vägen E45 Rengsjön - Älvros beräknas till 7 km vilket motsvarar 0,000071 % av statliga vägnätet. Många km av statens vägar är dåligt rustade och kräver det underhåll som är eftersatt. Därömr är de flesta överens. Medel finns inte i tillräcklig ömfattning för alla reinvesteringar, reparation- och underhållsåtgärder. Att gripa sig an problematiken genom att föreslå ytterligare en ny väg öm 7 km som teoretiskt skulle innebära en samhällsvinst öm 8-10 miljoner per år, måste sättas i relation till vad övriga 98 500 km väg kräver i ombyggnader, underhåll och reparationer. Den ifrågasatta samhällsvinsten öm 8-10 miljoner kronor per år, torde satt i sitt sammanhang anses som felräkningspengar. Dessutom blir samhällsvinsten lägre eller ett nollsummespel eller en förlust, öm korrekta värden används vid beräkningar av samhällsvinsten.

Vägförslaget benämlns under planarbetet som Förbifart Sveg. Att förslaget i praktisk handling handlar öm att förbigå Sveg, är en mer rättvisande beskrivning. Hur kom frågan öm ny väg upp? SFU finner det anmärkningsvärt att nya vägalternativ presenteras samtidigt som TRV är väl medveten öm befintliga vägen Orsa-Svegs usla kvaliteter. I all verklighetsförankring borde diskussionen starta med. Vad gör vi med vägsträckan Orsa-Sveg?

Vägförslaget saknar allt stöd hos näringslivet i Sveg och står dessutom i konflikt med transportpolitiska mål. I takt med att utredningsarbetet fortsätter med dyrbara utredningar kommer SFU mer och mer till insikt öm att arbetet fortskrider utan reflektionen, är det här rätt och riktigt. Vi inom SFU har uppfattningen, att statens primära uppgift är att hjälpa till uti glesbygden.

Koncernen HMAB/Härjeåns har sin verksamhet i Sveg och Härjedalen med en samlad omsättning på mer än 750 miljoner. Ett av företagen, HMAB, får delar av sin verksamhet påtagligt störd p.g.a. vägförslagets lokalisering som kräver utrymme inom myrkoncessionen på Nonsbergsflon. Samtidigt anser HMAB att det finns en stor nedsida för bolaget i och med att trafiksituationen runt Sveg försämlras, när åtgärden borde vara precis det motsatta.

Härjeåns Energi AB som ingår i koncernen HMAB/Härjeåns, avvisar i eget yttrande Trafikverkets val av lokalisering av ett flertal viktiga skäl.

Även andra aktörer har viktiga intresseömråden direkt i ömrådet där vägen lokaliseras, som Tossåsens sameby och Handölsdalens sameby och Naturvårdsintressen.

Vägförslaget med sin lokalisering är på väg att möta ett mycket stort motstånd i

Härjedalen och i Svegsbygden.

Den orättvisa som så tydligt drabbar de flesta i Härjedalen, kan beskrivas som att Härjedalens framtid står på spel. När kommunen, verksamheter och näringar arbetar mot gemensamma mål med ökad sysselsättning samt ökad befolkningsmängd i Härjedalen, slår Trafikverket undan möjligheten till fortsatt positiv utveckling. Genom att föreslå en för Härjedalen, förödande förbifart.

Trafikverket bör åter utreda sitt vägförslag till ny utformning där Trafikverket kompletterar samrådsunderlaget med redovisningar, vilka samtliga konsekvenser, en ny sträckning av E45 förbi Sveg, beräknas medföra. Av den anledningen bör samrådsunderlaget revideras och tiden för yttrande förlängas. Och det finns fortfarande i februari 2019, viktiga aktörer som inte beretts yttra sig i frågan.

Trafikverket kan omöjligen framlägga ett vägförslag utan korrekta analyser, och utan breda konsekvensbeskrivningar. Alla viktiga påverkande faktorer ska beskrivas i beslutsunderlag och vid prövningar.

Trafikverket bör noga se över vad som är på väg att hända. En ny E45 väg är till alla delar en avog handling mot Härjedalen och Sveg. Det finns inte en enda fördel för Härjedalens kommun och innevånarna. Tvärtom redovisar Trafikverket genom alltför dyr projektering ett inte genomarbetat vägförslag, som till alla delar påverkar Härjedalen på ett ofördelaktigt sätt.

SFU är medveten om att projektet ingår som en vägsträcka i Nationell plan och därifrån utreds flera alternativa vägsträckningar, inkl förslaget att upprusta befintlig väg. SFU är en del av det kompakta motstånd som aktivt avvisar förslag E45 väster om Nonsberget. SFU förordar alternativ 0+ via Sveg.

Bättre kan inte tillgängliga medel brukas. Utnyttja och förbättra befintlig infrastruktur som ger billigare kostnader per längdmeter väg.

Härjedalens kommun har redovisat 27 olika skäl till varför alternativ 0+ via Sveg är det enda alternativet. SFU ställer sig bakom den redogörelsen.

SFU anser att förslaget E45 väster om Nonsberget bör stoppas. I annat fall fortsätter processen med skrivningar som försöker överträffa varandra med argument och analyser. Det finns inga ord eller åtbörder som kan få härjedalingarna att inse, att en ny kostbar och umbärlig väg, hindrar den framkomliga vägen.

Det är SFUs förhoppning att Trafikverket även kan ha en pragmatisk uppfattning om denna vägfråga, som om den inte finner en godtagbar förklaring varom de flesta inblandade aktörer är överens, kommer leda till en splittring ingen är betjänt av.

Sveg den 12 februari 2019



Sebastian Lindström

Ordförande, Svegs Företags- och Utvecklingsförening

