

Remissvar till Region Jämtland/Härjedalen Regionala transportplan för 2022- 2033

Diariennr: RUN/610/2020

Det här remissvaret skickas från Handelskammaren Mittsverige och Sveriges Åkeriföretag Norr i enighet och samförstånd med yttranden till den regionala transportplanen för Region Jämtland/Härjedalen.

Inledning

Vi vill inledningsvis lyfta fram det goda arbetet och den dialog som finns i Transportutvecklingsrådet för de viktiga infrastrukturfrågorna som berör länet. Vi ser fram emot det fortsatta arbetet med att förstärka och förbättra den dialogen mellan näringslivet, kommuner, Trafikverket samt Regionen för att på bästa sätt tillgodose de behov som finns.

Vi arbetar aktivt för att den snedvridna fördelningen av nationella medel i transportplanen ska ändras för att i synnerhet Region Jämtland/Härjedalen ska få bättre förutsättningar. Det framgår med tydlighet i Regionens underlag till denna remiss och vi stödjer fullt ut den beskrivningen.

Det framgår för oss med största tydlighet att utrymmet för investeringar via regionala transportplanen är mycket begränsade. Något som för stundande remissvar till ny nationell transportplan blir viktig att ta fasta på. Nycklarna till hur pengar fördelas nationellt till de regionala transportplanerna för landsbygd och glesbygd måste ses över och finna bättre struktur för att matcha de stora behoven som finns.

Vidare som stöd i vårt resonemang utgår vi ifrån det gemensamma positionsdokumentet som togs fram under 2020 som ett inspel inför arbetet med den nationella planen.

- Restidsförkortning för persontrafik ner till fyra timmar på sträckan Östersund-Stockholm längs Norra Stambanan som den enskilt viktigaste investeringen i järnvägsnätet.
- E14 måste rustas på hela sträckan Sundsvall-Storlien så att den medger att köra 100 km/tim
- Rv 84 från Hudiksvall till Sveg och vidare till riksgränsen väster om Funäsdalen behöver rustas så att det på ett trafiksäkert sätt även fortsättningsvis går att köra 100 km/tim

- Frågan om behovet av förändrade principer för den skeva nationella fördelningen av anslaget för infrastruktursatsningar behöver fortsätta drivas. Där är en av de viktigaste frågorna att vi på ett trafiksäkert sätt ska kunna köra 100 km/tlm på de större vägarna. I frågan om anslagsnivån som behöver ses över utgör även bärighetsmedlen en viktig del.
- Flyget kommer även i framtiden att vara en mycket viktig del i infrastrukturen och här finns ett väl fungerande samarbete bl a i Flygrådet vid Åre Östersunds flygplats och i Flygforum vid Trondheim/Vaernes som det är angeläget att politiken fortsätter stödja, inklusive de initiativ som pågår kring klimatomställning och teknikutveckling. I det här sammanhanget är det viktigt att även andra flygplatser i Jämtland Härjedalen och Tröndelag, dvs Sveg och Röros, inkluderas.
- Det finns ytterligare angelägna insatser men som inte adresseras till den nationella planen.

Sammanfattning

Det är vår uppfattning att de delar i förslaget till regional transportplan som handlar om att färdigställa objekt som påbörjats i tidigare planering, är i det här läget en mycket klok avvägning.

Däremot om den övergripande föreslagna fördelningen av medel (totalt 25% för väginvesteringar och 70% till gång- och cykelvägar) tycker vi inte är tillräckligt balanserad och ger rättvisande bild av behoven. Att säkerställa tillgängligheten till vägnätet och för industri- och besöksnäringen viktiga stråk, samt vidta nödvändiga åtgärder för vägunderhåll på det vägnät som regionala transportplanen täcker in borde ha en mycket högre prioritet än den ambition som Regionen nu föreslår. Det stöds även av punkt 1,2 och 5 i de mål som regionen inledningsvis hänvisar till.

Huvuddelen av trafikolyckorna med svåra konsekvenser är enligt remissunderlaget singelolyckor med bil. Att då lägga 70 % av anslagen på gång- och cykelvägar – som inte heller direkt gagnar det lokala näringslivet särskilt mycket känns inte som en självklar prioritering. Effekten per skattekrona blir sannolikt större vid ökad prio mot bilväg både avseende både nollvisionen och näringslivets behov.

Vi vill gärna se en utförligare beskrivning av avsnittet för fortsatt utbyggnad av BK4 i regionen. Utifrån att Trafikverkets nationella ambitioner om att 70% av de viktigaste vägstråken ska vara klassade för BK4 inom planperioden är tydliga.

Beskrivningen av flygets betydelse i remissutgåvan, för människor att ta sig till och från regionen samt den samhällsekonomiska nyttan av flyget som transportslag är bra. Vi vet också från regionala studier vad regionala flygplatser har för betydelse för arbetstillfällen

inom industri och besöksnäring med attraktiva avgångar i ett nationellt och internationellt perspektiv. De här delarna tycker vi kan förstärkas ytterligare i remissutgåvan. Flyget har parallellt med vägnätet och järnvägen en **avgörande betydelse** för regionens näringsliv, såväl besöksnäringen som tjänsteföretag och andra delar av näringslivet med marknad utanför regionen.

Kommentarer till det strategiska arbetet för prioritering av infrastrukturåtgärder på väg.

Översiktligt så önskar vi att man hänvisar till det positionsdokument som är framtaget för regionen, och att det bör finnas med som ett stöd för prioriteringar av insatser i regionala transportplanen precis som de namngivna fem målen är beskrivna i den inledande sammanfattningen i Regionens remissunderlag.

Vi vill gärna se att Regionen skapar en tydligare struktur för vilka vägstråk som är viktiga för underhållsåtgärder eller nyinvesteringar. Vi uppfattar idag att enskilda kommuner har stor påverkan i det arbetet, men vi saknar en övergripande bild av vad som ska prioriteras. Extra viktigt när medlen är starkt begränsade och behoven väldigt stora.

Det blir också tydligt när man i inledningen redogör för hur de totala medlen är fördelade 70 % gång- och cykelvägar, medan endast 25% till väginvesteringar. Det är en olycklig prioritering som för näringslivet får stora konsekvenser på kort- och lång sikt.

Den vägbundna godstrafiken befinner sig i ett regimskifte just nu. För att nå klimatmålet till år 2030, då transportsektorn ska ha 70% lägre utsläpp jämfört med år 2010, kommer biodrivmedel, biogas och el att spela en mycket viktig roll för de tunga lastbilarna och för personbilarna kommer elen vara av största betydelse. På lite längre sikt, kommer elektrifiering där inkluderat vätgas att ha mycket stor betydelse. Denna utveckling är viktigt att beakta framgent i transportplanen och underliggande styrdokument, i syfte att skapa rätt förutsättningar för att nå målen både för den yrkesmässiga trafiken och turisttrafiken. Det tycker vi är en utveckling som är viktig att stödja under planperioden och som är av stor betydelse för regionen. En väl utbyggd infrastruktur är en förutsättning för att de målen ska nås.

Effektivare transporter.

Inom ramen för det arbetet som bedrivs i bärighetsrådet för Västernorrland och Jämtland/Härjedalen framgår tydligt att det fortfarande finns brister och utmaningar i övergångar mellan det kommunala och nationella vägnätet i regionen.

Ett arbete som vi har efterlyst i dialog med bl.a. Östersunds kommun vid flera tillfällen.

Skogsindustrin och transportnäringen är angelägen om att den planerade utbyggnaden fortsätter i den takt som medlen tillåter. Här har angoringen till hamnar, terminaler och industriverksamheter en avgörande betydelse för hela vägnätets funktion för tyngre transporter och möjliggör BK4 från skogen till industrin/hamn eller terminal.

I kapitel 3.2 Förutsättningar för regional planering, avsnittet om Logistik och godstransporter sid 27 står att läsa till figur 11- *"Med effektiva transportsystem längs järnvägen skulle en stor andel av tunga transporter längs vägnätet kunna ersättas med järnvägstransporter"*.

Enligt Trafikanalys lastas och lossas tre fjärdedelar av godset som transporteras i Sverige inom samma län. (Trafikanalys statistik 2019:13)

För att en effektiv och konkurrenskraftig järnvägstransport ska vara möjlig så sker det vid större avstånd och med samma typ av godsslag. En stor andel av skogsråvaran från regionen transporteras redan idag på järnväg där så är möjligt. I de här delarna anser vi att man bör vara mer balanserad i potentialen för överflyttning av transporter från väg- till järnväg. När det gäller skogsråvara, liksom skogsindustrins färdigvaror, är potentialen för ytterligare överflyttning till järnvägstransport mycket begränsad då de större aktörernas behov av terminaler är tillgodosett. Godstransporter på vägnätet kommer fortsättningsvis under planperioden att vara det mest konkurrenseffektiva transportslaget i regionen. Däremot kommer energiomställningen att förändra klimatpåverkan från vägtransporter på ett positivt sätt under planperioden, då stora satsningar från regeringen på alternativa drivmedel och laddinfrastruktur i landets regioner kommer att ske. Något som förtjänstfullt beskrivs i remissutgåvan och ett ständigt pågående arbete som Handelskammaren Mittsverige och Åkeriföretagen aktivt stödjer och uppmuntrar. Bl.a inom ramen för förstudien elektrifiering och laddinfrastruktur för tyngre fordon som vi är initiativtagare till.

Vägnätet

I kapitel 5.2 Regionala mål för infrastrukturen står följande:

” Den regionala planen kan inte utan bidrag från andra medel, exempelvis bärighetsmedel, i någon större omfattning förbättra infrastrukturen så att den på ett bättre sätt möter näringslivets ökade transportbehov. Regionala planen bidrar marginellt till att uppfylla målet.

I remissunderlaget beskriver Regionen i flera delar vikten av väl fungerande vägar. Exempelvis över 90% av besökarna till västra Härjedalen färdas med bil. Trafikanalys brukar som riktvärde tala om att så mycket som 70% av alla transporter på väg, sker inom

kommunen. Näringslivets transporter sker i huvudsak på vägarna, även om skogsråvara transporteras på järnväg, där det är möjligt. Så den absoluta majoriteten av godstransporter inom regionen och interregionalt sker idag med lastbil.

Om den gällande fördelningen i förslaget 25-70 för perioden 2022-2033 blir verklighet kommer stora delar av vägnätets tillgänglighet att kraftigt försämrats och trafiksäkerheten påverkas. Vi anser därför att en omvänd viktning 70-25 med tyngdpunkt på vägnätets investeringar vore mer rimlig utifrån de mål som är framtagna gemensamt med regionens aktörer.

Om flyget och flygplatsernas betydelse

Flyget har parallellt med vägnätet och järnvägen en avgörande betydelse för regionens näringsliv, såväl besöksnäringen som tjänsteföretag och andra delar av näringslivet med marknad utanför regionen. Vi saknar och skulle gärna se, att Regionen utvecklar de delar som kopplar an till den samhällsnytta som flygplatsen utgör för bl.a. brand- och ambulansflyg.

Av tidigare diskussion ser vi gärna att flyget parallellt med väg och järnväg utgör de viktigaste delarna av den regionala infrastrukturen. Vi hänvisar bl.a. till den gemensamma skrivelsen avseende prioriteringar från näringslivet i arbetet med inspel i den nationella transportplanen från Handelskammaren Mittsverige, Samling näringsliv och JHT, daterad till den 23 nov 2020.

I skrivelsen framgår tydligt att flyget har en viktig roll även i framtiden. Vi föreslår enligt ovan en korrigerande formulering som görs i kapitel 3, avsnittet Flygplatser av betydelse, sid 22, citat:

” Flyget är ett mycket viktigt komplement till länets väg- och järnvägsinfrastruktur.”

Det är inte ett komplement utan **en väsentlig del av infrastrukturen** som har samma höga prioritering som väg- och järnvägsnätet.

Slutsatser

En slutsats vi drar utifrån innehållet och fokuset i den regionala planen är att näringslivsperspektivet är väldigt otydligt och svagt. Anledningen till det är nog att näringslivet inte involverades i framtagandet utan att en stor del av prioriteringar utgår endast från kommunernas syn på infrastrukturbehovet. Vi förstår och inser att resurserna är knappa men då är det desto viktigare att det finns en bättre dialog kring hur de knappa resurserna skall fördelas och var de gör störst nytta. Att 70% av budgeten läggs på gång- och cykelvägarna skickar en förvirrande signal när vi samtidigt är överens om att vi behöver mer resurser till utvecklingen av vägnätet och efterfrågar en annan resursfördelning på nationell nivå.

Vi vill föreslå att man ska se över processen kring förankringen av den regionala planen. Ett förslag är att tidigt i processen använda sig av Transportutvecklingsrådet där det finns representation från både kommuner, regionen, näringslivsorganisationer och enskilda företag.

Det var några kommentarer från Handelskammaren Mittsverige och Sveriges Åkeriföretag Norr till det remissunderlaget som skickats ut.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och diskussioner i arbetet.

Oliver Dogo,
VD, Handelskammaren Mittsverige

Carina Ahlfeldt
Regionchef, Sveriges Åkeriföretag
Norr – Mitt – Gävleborg