

Remissvar till Trafikverkets förslag nationell transportplan för 2022-2033

dnr I2021/02884

Diarienum: 21RS328

Det här remissvaret skickas från Handelskammaren Mittsverige med yttranden till den regionala transportplanen för Region Västernorrland.

Inledning

Vi vill inledningsvis lyfta fram det goda arbetet och den dialog som finns i regionala Transportgruppen 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.

Region Västernorrland ger en god översikt i inledningen av remissutgåvan som väl beskriver den fördelning av anslaget som föreslås och hur det fördelas på de olika insatsområdena. Handelskammaren Mittsverige delar den bild som Regionen ger av utmaningarna i infrastrukturens olika delar och nuläge i remissutgåvan tillsammans med den samlade effektbedömning som bilaga.

Det framgår för oss med största tydlighet att utrymmet för investeringar via regionala transportplanen är begränsade. Något som för stundande remissvar till ny nationell transportplan blir viktig att ta fasta vid. 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.

Handelskammaren, precis som länets kommuner, noterar att finansieringsnivån är låg i jämförelse med andra regioner och investeringar ligger längre fram i planperioden. Med risk för att beslutade satsningar försenas eller helt uteblir som en allvarlig konsekvens.

Vidare som stöd i vårt resonemang utgår vi ifrån det gemensamt framtagna strategisk miljöbedömning, RUS samt energi- och klimatstrategin, och därtill beslutade långsiktiga mål.

Här vill vi särskilt belysa några av de **antagna regionala målen till 2030** och som ligger väl i linje med näringslivets prioriteringar på lång sikt:

- Ett sammanbundet logistiksystem som ger kraftigt minskad klimatpåverkan från länets transportsektor.
- Vi har en stärkt transportinfrastruktur för alla fyra trafikslag.
- Västernorrland ligger vi i framkant i arbetet mot ett klimatneutralt flyg.

Handelskammaren Mittsveriges prioriteringar för nationell transportplan.

Vi har tydligt uttalade och väl kända prioriteringar för Mittsverige regionen som gäller infrastrukturen.

Det här är utdrag av punkterna som gäller våra inspel till transportplanen på **nationell nivå**, men som också är relevanta ur ett regionalt perspektiv för Västernorrland. Projekt för nyinvesteringar som vi anser viktiga för att långsiktigt utveckla infrastrukturen i vår region:

- Botniska korridoren med **Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan** är påbörjade och behöver byggas klart
- Investeringar i vägar **Rv 84, E45 samt E14** längs det s.k. Mittstråket Sundsvall - Storlien behöver förstärkas med bland annat mittseparering för att kunna hålla minst 100 km/h på hela sträckan.
- **E4 som idag går genom Örnsköldsvik** behöver få ny sträckning utanför centrum då Örnsköldsvik inte klarar den bindande normen vad gäller kvävedioxid i områden där människor bor och vistas. Dessutom föreligger en hög risk för olyckor med farligt gods mitt i stadskärnan. E4 genom Örnsköldsvik är redan idag en flaskhals, vilken kommer att förvärras av industritillväxten i norra Sverige inkl. Örnsköldsvik om inte byggandet av föreslagen förbifart omgående påbörjas. Handelskammaren ser hållbarhetsperspektivet i omdragningen av E4 utanför Örnsköldsviks stadskärna som ett viktigt skäl och som skulle bidra till en ansevärd minskning av koldioxidutsläpp & buller. Det möjliggör fortsatt stark tillväxt i norrland och en hållbar stadsutveckling.
- Investeringar och underhåll på **Norra Stambanan** för att uppnå redundans för godstransporterna. Det växande näringslivet och särskilt den kraftigt växande besöksnäringen ställer krav på tillgängligheten och kortare restid, max 4 timmar, än idag till exempelvis Stockholmsregionen.

Projekt för alternativa finansieringsformer

Inlandsbanan – givet att förutsättningar i form av finansiering utanför den nationella planen finns för ett genomförande ser vi en utvecklad Inlandsbana som en viktig del i ett starkare transportsystem i den norra halvan av landet, avseende både person och godstrafik med särskild koppling till den norska marknaden. Banan kan också fylla en funktion som alternativ vid trafikhinder norr om Ånge eller längs Botniabanan.

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. Exempelvis de beslut som fattades för upprustningen av Rv. 86.

Däremot om den övergripande föreslagna fördelningen av medel (totalt ca 38% för väginvesteringar och 46% 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.

Vi vill gärna se en utförligare beskrivning av avsnittet för väg- och trafiksäkerhet för fordonstrafik. Vi saknar beskrivningar av åtgärder för att effektivisera transporter på vägnätet. Ett led i det arbetet är utvecklingen mot längre fordon på utvalda större stråk i landet, ett annat är den fortsatta utbyggnaden av BK4 i regionen, framförallt för att stödja kommunernas arbete med att stärka det enskilda vägnätet samt vissa delar av det kommunala vägnätet. Helt i enlighet med vad medlen i regionala transportplanen är ämnade för. Utifrån att Trafikverkets nationella ambitioner om att 70% av de viktigaste vägstråken ska vara klassade för BK4 inom planperioden är tydliga, men utmaningar kvarstår att få full funktionalitet i stråken för övergångar mellan statlig väg och kommunal/enskild väg.

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 delar den bilden som regionen beskriver av att flyget har en **avgörande betydelse** för regionens näringsliv. Inte minst med tanke på de stora utmaningar som näringsliv och offentliga organisationer har för sin kompetensförsörjning i Västernorrland.

Våra synpunkter till Regionala Transportplanen

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 enskilda och nationella vägnätet i regionen. Ett arbete som vi har efterlyst i dialog med flera kommuner vid valda tillfällen.

Skogsindustrin och transportnäringen är angelägen om att den planerade utbyggnaden fortsätter i den takt som medlen tillåter. Här har angöringen 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. Då önskar vi också att den regionala transportplanen kommenterar utvecklingen och även lyfter fram potentialen i att effektivisera godstransporter med längre fordon.

Godstransporter på vägnätet kommer fortsättningsvis under planperioden att vara det mest konkurrens effektiva 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 aktivt stödjer och uppmuntrar. Bl.a inom ramen för förstudien elektrifiering och laddinfrastruktur för tyngre fordon som vi är initiativtagare till.

Vägnätet

I dokumentet Västernorrland förutsättningar och underlag, konstaterar Regionen att:
Vi är långt ifrån att nå målen om att begränsad transportsektorns klimatpåverkan, klara anpassning till ett förändrat klimat, samt förbättra folkhälsan. Det krävs en minskning av transportarbetet i länet samt överflyttning till förnybara drivmedel och eldrift.

Här anser vi att det saknas en målbild och riktade medel för att stimulera ex. elektrifiering och bygga ut laddinfrastrukturen, med tydligt definierade delmål och insatser som driver den utvecklingen framåt.

Om den föreslagna fördelningen till vägtrafik blir verklighet som andel av totala anslaget, och i förhållande till cykel- och gångvägar, kommer stora delar av vägnätets tillgänglighet att ytterligare försämrats och trafiksäkerheten påverkas under perioden 2022-2033.

Det tycker vi är en olycklig prioritering som för näringslivet får stora konsekvenser på kort- och lång sikt.

Vi anser därför att en viktning 70/30 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 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. 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.

Järnvägsnätet

Vi noterar att bl.a. Örnsköldsvik kommun har i remissvaret kommenterat frågan om fler stationslägen efter Botniabanan. I detta fall en ev. ny station Bjästa.

När det kommer till utveckling för arbetsmarknadsregionen regionalt och lokalt så tycker vi att det är positivt med en ambition för hur persontrafiken kan utvecklas med tåg.

Tågoperatören har ambitioner att öka resmöjligheterna och det ser vi som väldigt positivt för företagen som kämpar med stora utmaningar i kompetensförsörjningen.

Vi ser gärna att Regionen fortsätter att stötta och driva utvecklingen i den positiva riktningen. Några reflektioner i transportplanen i frågan är motiverad.

Slutsatser

Behoven är stora och utrymmet litet! Underhållsskulden växer i infrastrukturen och medlen är mycket begränsade. Vi noterar att den regionala transportplanen är baktung och flera investeringar som har hög samhällsekonomisk nytta förskjuts på framtiden eller riskerar att helt utebli. Vi är många aktörer som adresserar detta på nationell nivå till regeringen, samtidigt som Trafikverket som ansvarig myndighet, på ett förtjänstfullt sätt i inriktningsunderlaget till Nationell transportplan beskrivit vilka konsekvenser som det kommer att få under planperioden.

I det läget blir rätt prioriteringar extra viktiga, exempelvis via arbetet i den regionala transportgruppen och andra forum. Omställningen av transportsystemet för att nå klimatmålen för sektorn, övriga näringslivet och hela samhället är och blir en rejäl utmaning. Handelskammaren vill se ett större fokus i frågan med målet hållbara transporter. Samverkan på en del av områdena har inletts, och vi deltar gärna i den processen fortsättningsvis tillsammans med Region Västernorrland och andra berörda myndigheter.

En regional godstransportstrategi tycker vi är ett steg i rätt riktning, och ser fördelar med den nationellt antagna strategin med en riktning, utmaningar och mål väl beskrivna för att stärka näringslivets konkurrenskraft. (Trots att förslaget till nationell transportplan inte till fullo möter upp de insatsområden som anges i strategin.)

Handelskammaren Mittsverige har i det här remissvaret lyft fram våra prioriteringar som väl överensstämmer och förstärker de övergripande regionala målen för 2030:

- Ett sammanbundet logistiksystem som ger kraftigt minskad klimatpåverkan från länets transportsektor.
- Vi har en stärkt transportinfrastruktur för alla fyra trafikslag.
- Västernorrland ligger vi i framkant i arbetet mot ett klimatneutralt flyg.

Det var de viktigaste synpunkterna från Handelskammaren Mittsverige till det remissunderlag som skickats ut.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och diskussioner i arbetet.

Anders Eriksson, Regionchef Handelskammaren Mittsverige