

## Remissvar till Trafikverkets förslag nationell transportplan för 2022-2033

Diarienumr: I2021/02884

Handelskammaren Mittsverige har tagit emot planförslaget från Trafikverket och skickar härmed våra yttranden till den nationella transportplanen 2022 - 2033 enligt nedan. Vi är en regional, politiskt obunden näringslivsorganisation som representerar 250 medlemmar från olika branscher i Västernorrlands- och Jämtlands län. Våra medlemsföretag har ca 22.000 anställda med en årlig omsättning som överstiger 80 miljarder kronor.

### **Inledning**

Vi vill inledningsvis ge ansvarig myndighet stöd för det gedigna underlaget i planförslaget som Trafikverket presenterat. Det är bra att Trafikverket har fokus på trimningsåtgärder och optimering av transportsystemet. Från vår sida framgår ändå med största tydlighet att strävan efter att bygga bort det eftersatta underhållet på vägnätet inte kommer att kunna uppfyllas under planperioden, trots en högre ambitionsnivå.

Vi delar den nulägesbild som Trafikverket ger av utmaningarna i infrastrukturens olika delar och framtida prognoser och ber regeringen ta dessa signaler på största allvar.

Trots ökade anslag till vidmakthållande- och bärighetsanslag för vägnätet tycker vi inte att Trafikverket har följt de direktiv som regeringen har satt upp för nationella planen med "lagt kort ligger, bygga klart osv". Vi anser att man inte heller uppfyllt tilläggsuppdraget med att se över hur man kan påskynda byggandet av infrastruktur i norra Sverige för att stödja utvecklingen av de nya industrisatsningarna i norr.

De medel som regeringen föreslår som ram för den kommande nationella transportplanen, bör därför användas i större utsträckning till underhåll och utveckling av befintlig infrastruktur istället för byggandet av nya stambanor på järnväg. Här tycker vi liksom flera andra nationella företrädare för näringslivet, (ex. Näringslivets transportråd), att extern finansiering av nya stambanor är en bra lösning för Sverige.

Vi anser det nödvändigt med en översyn av den ojämna fördelningen av medel som tilldelas de regionala transportplanerna. Med starkt ökande underhållsbehov i vår region får prioriterade investeringar i dagsläget stå tillbaka. Den utvecklingen är synbar i hela vår Region och företag i ex. Jämtland/Härjedalen som tvingas ställa om i logistiken p.g.a. att vägarna är så dåliga att deras varor riskerar att gå sönder i transporten.

Nycklarna till hur pengar fördelas nationellt till de regionala transportplanerna för landsbygd och glesbygd måste därför ses över och finna bättre struktur för att matcha de stora behoven som finns. Jämtlands län är också det enda länet som inte fått någon nyinvestering eller nytt objekt i nationella planen trots att länet är ett av tre i norra Sverige som är utpekade som tillväxtregioner i SCB's befolkningsprognoser.

Handelskammaren, noterar med stor oro att flera av tidigare planerade investeringar skjuts på framtiden i vår region och riskerar att tränga ut kostnadseffektiva åtgärder som en allvarlig konsekvens. Vi anser att principen bygg färdigt pågående satsningar framför nyinvesteringar bör vara tongivande i enlighet med de uttalanden som ministern tidigare gjort.

### **Våra viktigaste prioriteringar för nationell transportplan.**

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

Det här är våra viktigaste prioriteringar till transportplanen på **nationell nivå**. Investeringar som vi anser viktiga för att långsiktigt utveckla infrastrukturen av stor betydelse för tillväxt i näringslivet samt för en fortsatt god regional utveckling. Alla trafikslagen är viktiga och kompletterar varandra

- **Kuststråket med Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan** är påbörjade och behöver byggas klart i sin helhet till år 2030.
- Investeringar och underhåll på **Norra Stambanan** för att uppnå redundans för godstransporterna och kortare restid i persontrafiken från Östersund.
- Investeringar i vägarna **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.
- **Bygg ny förbifart E4:an Örnsköldsvik och E14 Brunflo.** Båda orterna behöver en ny sträckning utanför centrum, där Örnsköldsvik annars riskerar att bli en flaskhals för tillväxten i Norra Sverige. Investeringar som är väl underbyggda och utredda.
- **Förstärkt utbyggnad av BK4 för tyngre fordon.**
- **Ökat statligt ansvar för de regionala flygplatserna.** Flyget har en avgörande betydelse för regionens näringsliv och Sveriges export, såväl besöksnäringen som tjänsteföretag och andra delar av näringslivet med en internationell marknad. De regionala flygplatserna kommer att möjliggöra en helt ny typ av resande när de mindre elektriska flygplanen är verklighet inom en snar framtid.
- **Industriinvesteringar** som en utgångspunkt och medfinansiering i infrastrukturplanering för ett konkurrenskraftigt Sverige.
- **Investering av ny isbrytarflotta måste ingå som investeringsobjekt**

*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 trafik hinder norr om Ånge eller längs Botniabanan.

## **Våra synpunkter till nationella transportplanen**

### **Järnvägsinfrastrukturen**

#### **Nya ostkustbanan och Norrbotniabanan.**

Ska Sverige bli den första fossilfria välfärdsnationen och kunna möta de mer än 1 070 miljarderna i investeringar i norra och mellersta Sverige måste vi slutföra de viktigaste satsningarna i Sverige och bli klara med en järnväg för 250 km/h och långa, tunga och snabba godståg. Just nu pågår rekordstora investeringar i norra och mellersta Sverige, för att ställa om hela samhället i en grön riktning. Trafikverket tar inte tillräcklig hänsyn till detta faktum. Viktiga satsningar saknas i förslaget och därför kräver vi att regeringen nu prioriterar om för att möta de stora investeringar som näringslivet nu gör i grön teknik och gröna innovationer.

Sverige behöver uttalade mål för när viktiga infrastruktursatsningar ska vara färdigbyggda – vi kan inte ha ett system där det portioneras ut små delar under lång tid där ingen kan svara på när infrastrukturen kan börja användas. Tempot behöver öka med ett tydligt fokus på att snabbt få ut nyttan av investeringarna!

Under hela processen med framtagande av nationell plan – från inriktningsplanering och genom åtgärdsplaneringen – har det funnits en samsyn mellan Botniska korridoren och de fyra nordligaste handelskamrarna. Samsynen grundar sig i att vi tillsammans har identifierat vad som krävs för att stödja och skapa förutsättningar för den utveckling som sker inom industrin i norra och mellersta Sverige, kompetensförsörjning och möjlighet till gröna och effektiva transporter till och från de stora marknaderna. Utifrån ovan och med hänvisning till yttrandet från Botniska korridoren, anser vi att Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan ska färdigställas till år 2030.

#### **Investeringar och underhåll på Norra stambanan**

Det växande näringslivet och särskilt den kraftigt växande besöksnäringen ställer högre krav på tillgängligheten och kortare restid, max 4 timmar, än idag vid resa till exempelvis Stockholmsregionen. För Region Jämtland Härjedalen är därför tillgänglighet till Stockholmsområdet med möjlighet att enkelt nå andra destinationer i och utanför landet av avgörande betydelse. Restidsförkortning för persontrafik ner till fyra timmar på sträckan Östersund-Stockholm längs Norra Stambanan är möjlig att nå om investeringar sker. Identifierade brister i stråket är Östersund-Storlien, Östersund- Bräcke och Ljusdal-Bollnäs samt Ockelbo-Mo grindar, Kilafors-Holmsveden.

## Väginfrastrukturen

### **Investeringar i vägarna Rv. 84, E14, E45 och E4**

Trafikverkets förslag att sänka hastigheten på de vägsträckor som saknar mitträckes-separering är en åtgärd som starkt begränsar en funktionell arbetsmarknadsregion från att fortsätta växa. Med ambitionen om att fortsätta stärka arbetsmarknadsregioner har regeringen vid några tillfällen uttalat sig om att de ogillar detta förslag. För våra medlemmar är möjligheten till arbetspendling, i tider av stora utmaningar med kompetensförsörjningen, en överlevnadsfråga. Det gäller inte minst vid etableringar av nya verksamheter. Orter med stora avstånd i arbetspendling drabbas extra hårt, exempelvis mellan Ånge- Sundsvall. Stor negativ påverkan blir konsekvensen även för besöksnäringen i vår region med viktiga vägförbindelser för besökare såsom E14 sträckan Sundsvall – Storlien eller riksväg 84 på sträckan Hudiksvall- Funäsdalen.

Vi vill att regeringen ger i uppdrag åt myndigheten att ta tillbaka förslaget om att sänka hastigheten och antingen utöka anslagen för att påskynda utbyggnad av mittseparering, eller ge andra förslag som säkerställer en trafiksäker väg med bibehållen hastighetsgräns om 100km/h på de delar av E14, E45 och Rv. 84 som har utretts.

### **Bygg ny förbifart E4:an Örnsköldsvik och E14 Brunflo.**

Handelskammaren ser hållbarhetsperspektivet i omdragningen av vägarna, både utanför Brunflo och Örnsköldsviks stadskärna, som ett viktigt skäl och starkt bidrag till en ansevärd minskning av koldioxidutsläpp & buller. Det möjliggör fortsatt stark tillväxt i vår region samt för norra Sverige och för en lokal hållbar stadsutveckling.

Dessutom föreligger på båda orterna en risk för olyckor med farligt gods mitt i samhället/stadskärnan.

Luftkvalitet i Örnsköldsvik klarar inte den bindande normen vad gäller kvävedioxid i områden där människor bor och vistas. Genomfart Örnsköldsvik och Brunflo i de båda orterna är redan idag flaskhalsar, vilka kommer att förvärras av industritillväxten i vår region och i norra Sverige om inte byggandet av föreslagna förbifarter omgående påbörjas.

### **Förstärkt utbyggnad av BK4 för tyngre fordon.**

Inom ramen för den utbyggnad som sker för BK4 framgår tydligt att det fortfarande finns brister och utmaningar i övergångar mellan det enskilda och nationella vägnätet. 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. Här är det också nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna kopplat till underhåll och infrastrukturinvesteringar för godstransporter för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet. En sådan satsning skulle kunna ske inom ramen för stadsmiljöavtalen.

### **Ökat statligt ansvar för de regionala flygplatserna.**

Även om frågan om regionala flygplatser inte ligger inom ramen för nationell transportplan tycker vi från Handelskammarens sida att den förtjänar ett utrymme i detta sammanhang.

Flyget har parallellt med vägnätet och järnvägen en avgörande betydelse för regionens näringsliv, såväl besöksnäringen som tjänsteföretag och andra delar av näringslivet med marknaden utanför regionen. Vi vet från regionala studier om vilken betydelse de regionala flygplatserna har för arbetstillfällen inom industri och besöksnäring med attraktiva avgångar i ett nationellt och internationellt perspektiv som en viktig grund.

Enskilda kommuner med ägaransvar av flygplatsen dras med stora underskott samtidigt som statligt ägda flygplatser går med vinst. Vi anser att regeringen bör öka det statliga stödet och återupptar/fullföljer utredningen om de regionala flygplatserna. Särskilt viktigt i vår region där tillgången till andra färdstätt är begränsade p.g.a. för långa restider eller utmaningar i tillförlitligheten samt för sjuktransporter-brandflyg eller annan beredskapstjänst.

De mindre regionala flygplatserna är ur beredskapssynpunkt en nationell angelägenhet och som under den senaste tidens pandemi och varma sommarperioder med stora skogsbränder som följd visat sig vara samhällsviktig infrastruktur. Utifrån den aspekten anser vi det vara rimligt med ett större statligt ekonomiskt ansvar.

### **Industriinvesteringar som en utgångspunkt för statlig infrastrukturplanering**

Flera av Sveriges handelskamrar har gemensamt sedan tidigare lämnat förslag till regeringen om att industriinvesteringar, på samma sätt som bostadsinvesteringar, bör kopplas till infrastrukturutbyggnad. Idag har Trafikverket ingen process för att göra motsvarande vid industriinvesteringar, varför flera stora satsningar som genomförs dras med flaskhalsar och brister i infrastrukturen.

För att stärka näringslivets och Sveriges konkurrenskraft som industrination måste näringslivets transportbehov kunna åtgärdas betydligt snabbare än vad som är möjligt i dagsläget. Det finns ett stort behov av ökad flexibilitet och möjlighet till omprioriteringar mellan planperioderna allt eftersom förutsättningarna förändras så som nu när över 1000 miljarder kronor ska investeras i Sverige norr om Gävle under kommande decennier.

Åtgärder som bör läggas till i Nationella planen

### **Investering av ny isbrytarflotta måste ingå som investeringsobjekt**

Handelskammaren Mittsverige stödjer fullt ut de synpunkter som både Skogsindustrierna och Näringslivets Transportråd har i denna fråga.

En ny isbrytarflotta är det mest angelägna investeringsobjektet, av alla trafikslagen, då exporten är helt beroende av fungerande sjötransporter. Redan i inledningen i Trafikverkets inriktningsunderlag anger verket att de ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för alla trafikslag inklusive sjöfarten.

Flera investeringsobjekt kopplade till farleder finns med i Trafikverkets förslag men de ger inte klart besked om investering i en ny isbrytarflotta. Detta trots att Sjöfartsverket i sin inlaga pekat ut att det bör vara med.

Industriproduktion behöver ha möjlighet till säkra leveranser året runt och sjöfart är det dominerande trafikslaget för export. Utan isbrytare riskeras Sveriges industriproduktion i mellersta och norra Sverige. Isbrytningen är därmed en grundförutsättning för tillgänglighet sjövägen.

Utän en statlig finansiering av isbrytarflottan riskerar vi försening i ett redan försenat projekt samt ökade farledsavgifter på uppemot 25 procent. Det kommer också leda till att politiska mål om mer sjöfart inte kommer att kunna realiseras eftersom farledsavgifterna redan idag är för höga för att stimulera överflyttning.

## Slutsatser

Behoven är stora och utrymmet litet! Underhållsskulden växer i infrastrukturen och medlen är begränsade. Vi noterar att den nationella 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 den nationella transportplanen beskrivit vilka konsekvenser som det kommer att få i den kommande planperioden.

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 om målet för hållbara transporter. Ökade satsningar på befintligt underhåll, elektrifiering av fordon och utbyggnad av järnvägen. Åtgärder som främjar en överflyttning av vissa långväga transporter från väg till järnväg stödjer vi fullt ut och styrker remissyttrandet från bl.a. Näringslivets transportråd i den frågan.

Den nationella godstransportstrategin tycker vi är ett mycket bra underlag, med brett stöd från näringslivets olika parter. Vi ser fördelar med strategin som ger en tydlig riktning, identifierade utmaningar och mål som är väl beskrivna. Även om förslaget till nationell transportplan inte till fullo möter upp de behov och insatsområden som anges i strategin, så fortsätt på den inslagna vägen och förverkliga strategins alla delar för att stärka näringslivets konkurrenskraft.

Bygg färdigt och jämna ut obalansen i infrastrukturmedel till regionerna.

Oliver Dogo, VD  
Handelskammaren Mittsverige