



Remissyttrande

2017-11-27

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

Inledning

Handelskammaren Mittsverige är en politiskt oberoende representant för en stor del av näringslivet i Västernorrlands och Jämtlands län. Länens näringsliv har en hel del likheter där det speciellt noteras förekomsten av en stark skogsindustri i båda länen. Västernorrlands län är ett av Sveriges mest exportintensiva län, medan exporten från Jämtland är blygsam. De företag och industrier som Handelskammaren Mittsverige representerar exporterar för över 24 miljarder årligen. Råvaran hämtas oftast långt från produktionsenheterna varför företagen är starkt beroende av tillförlitlig infrastruktur. För att industrins konkurrenskraft inte ska försvagas är samspelet mellan de olika trafikslagen järnväg, väg och sjö viktigt. Konkurrenten i de traditionella branscherna är stenhård, marginalerna relativt låga och företagen påverkas mycket av läget på världsmarknaden. I det globala är regionens företag små aktörer, vilket gör att varje krona i stärkt konkurrenskraft räknas. Samtidigt som den traditionella industrin blomstrar är besöksnäringen den snabbast växande näringen, både i Jämtlands län, i landet som helhet och internationellt. Det gemensamma för dessa är att de är beroende av en fungerande och pålitlig infrastruktur.

Handelskammaren Mittsverige har en bred förankring bland företagen i regionen genom:

- Handelskammarens tre lokala styrelser med representanter från medlemsföretagen
- Tre lokala bärighetsråd
- De regionala och nationella bärighetsråden
- Transportutvecklingsrådet i Jämtlands län och Regionala transportgruppen i Västernorrland
- Regionala godstransportrådet
- Flygråd kopplade till Örnsköldsvik Airport och Sundsvall/Timrå Airport



Allmänna synpunkter

Det är positivt att anslagsramen för investeringar och underhåll för åren 2018-2029 ökar med 100 miljarder jämfört med gällande infrastrukturplan, till totalt 622,5 miljarder de kommande 12 åren. Samtidigt är infrastrukturens skulden betydande och det finns fortfarande ett stort gap mellan tillgängliga resurser och behov.

Underhåll av och investeringar i befintlig infrastruktur måste prioriteras. Trafikverket har hittills med mindre resurser prioriterat underhåll i storstadsområden och i större sammanhängande stråk mellan storstadsregionerna med stora trafikvolymmer. Men behovet är även stort av underhållsinsatser på vägar och järnvägar i delar av Sverige med jämförelsevis mindre trafikflöden men med stora exportvärden från svenskt näringsliv, t ex inom sektorer som verkstads-, skogs-, pappers-, gruv- och stålindustri.

Det går bra för regionens industri. Som ett exempel så har det under den senaste tiden investerats över 10 miljarder i Västernorrlands skogsindustri, varav 7,8 miljarder i Östrand och drygt 2 miljarder i Husum. Samtidigt utreds förutsättningar för en dubbelt så stor satsning i Örnsköldsvik och Domsjöområdet avseende ett bioraffinaderi för att omvandla skogen till förnyelsebara produkter. Om det blir verklighet skulle detta vara den enskilt största investeringen i skogsindustrins historia och generera 5000 nya arbetstillfällen. Både den nu pågående satsningen samt den som är under utredning kommer att innebära en enorm ökning av transportbehovet i hela regionen men specifikt in till dessa produktionsområden.

I Jämtlands län har Åre och Östersund lyckats attrahera två VM under ett och samma år, vilket kommer att leda till att en redan blomstrande besöksnäring kommer att uppleva en besöksexplosion under själva VM tävlingarna men det finns en förväntan på stark tillväxt även fortsättningsvis.

Samtidigt skriver Trafikverket i det nya planförslaget att vägar och järnvägar med låga trafikflöden kommer att uppleva försämringar under planperioden. Både den traditionella industrin och besöksnäringen i våra två län är helt och hållet beroende av det lågtrafikerade järnvägs- och vägnätet. Det är stora exportvärden som riskeras då godstransporter försenas på grund av bristande – eller i värsta fall - ytterligare försämrade underhåll av vägar och järnvägar i de delar av Sverige som ligger utanför storstadsregionerna eller mellan dessa regioner. Handelskammaren Mittsverige utgår från att Trafikverket i kommande genomförande av den beslutade infrastrukturplanen säkerställer funktionaliteten på de vägar och järnvägar som är viktiga för näringslivet.



BK4 -74 ton

Under de senaste åren har en av de viktigaste transportfrågorna för näringslivet handlat om möjligheten att likt sina finska branschkollegor och konkurrenter få möjlighet att bedriva 74-tons trafik på landets vägar. Den beslutade nya bärighetsklassen kommer att ge näringen bättre förutsättningar, såväl när det gäller konkurrenskraft som när det gäller att begränsa klimatpåverkan. Med ett antal i sammanhanget mindre insatser kan de flesta viktiga vägarna till/från viktiga industriområden respektive järnvägsterminaler i Västernorrlands- och Jämtlands län öppnas för 74 tons trafik, vilket har avgörande betydelse för att bibehålla och stärka industrins konkurrenskraft. Det är viktigt att införandet sker så snabbt som möjligt och på hela vägnätet för att kunna optimera de miljömässiga och ekonomiska effekterna. Den nya bärighetsklassen kommer att ge effekt först sedan i stort sett hela vägnätet upplåtits för högre laster. Transportörerna kommer nämligen inte att lasta om efter vägen. Handelskammaren anser därför att det finns skäl att så snart som möjligt hållfasthetsberäkna de broar, som kan vara tveksamma för den nya bärighetsklassen och förstärka dessa snarast. På det mest lågtrafikerade vägnätet kan enkelriktning av trafiken på broarna vid tunga transporter vara en effektiv lösning i enlighet med den så kallade fyrstegsprincipen. Här tycker vi att staten bör avsätta pengar för de insatser som behöver göras på vägar och broar som hör till det statliga vägnätet. Det är angeläget att Trafikverket fokuserar på tempo och verkställande i denna satsning. Det tempo som återspeglas i nuvarande förslag är inte tillräckligt för att möta näringslivets behov. Handelskammaren föreslår därför att Trafikverket påskyndar beslutsprocessen och kommunicerar en konkret tidsplan för genomförande av insatserna. Detta skulle skapa trygghet hos näringslivet, som är kraftigt beroende av detta beslut.

Förbifart - E4 Örnsköldsvik

Det finns stora risker med tung trafik genom Örnsköldsviks centrum där det bland transportererna förekommer en hel del farligt gods. Problemet med luftföroreningar i stadens centrala delar riskerar att begränsa den tunga trafiken. Handelskammaren anser att problemet med E4 genom Örnsköldsvik samt en prioritering av förbifart och tunnel genom Åsberget bör utredas och därmed också olika alternativa finansieringsformer.

I övrigt ser Handelskammaren positivt på de prioriterade insatserna på båda länens vägnät men också på de investeringar som görs inom Mittnordenkorridoren där även väg E14 ingår. Att förbättra effektiviteten och genomföra de planerade insatserna är av yttersta vikt.



Järnväg

Handelskammaren Mittsverige kan inte nog betona hur viktig järnvägen är för regionens näringsliv och utveckling. Ett snabbt genomförande av satsningarna inom ramen för Botniska korridoren med utbyggnaden av Bergsåkers och Malandstriangeln och elektrifieringen av Tunadalsspåret är av allra högsta vikt för vår industri.

Vi ställer oss bakom Regionernas i Norra Sverige ställningstagande, i vilket man lyfter fram färdigställande och utveckling av kustjärnvägen inkluderande Norrbotniabanan och dubbelspårsutbyggnaden på Ostkustbanan.

Mittstråket Sverige-Norge

En annan viktig del av utvecklingen av Botniska korridoren är Mittstråket, med alla fyra transportslagen, mellan Sundsvall och Trondheim. Mittstråket är en viktig passage för godstrafik som ska till och från hamnarna i öst och väst. Det investeras i ökad hamn-kapacitet i både Sundsvall och i Trondheim. Godsvolymerna väntas öka och flyttas över från väg till järnväg då elektrifieringen på norska sidan och Sveriges investering i Stora helvetet blir klara. I Mittstråket bor cirka 500 000 människor och det finns cirka 54 000 studerande på de två universiteterna. Arbetspendlingen och den starka besöksnäringen bidrar till ett stort antal resor i Mittnorden mellan Atlantkusten, fjällområdena, Bottenhavet inklusive Höga Kusten. Mittstråket, som knyter ihop både Sveriges och Norges transportsystem, bör pekas ut som ett av Sveriges prioriterade stråk även i Nationella transportplan 2018-2029. Ett gräns-överskridande perspektiv ska ligga till grund för prioriteringar i Nationell transportplan, för att säkra ett transportsystem där olika transportslag samspelar och kompletterar varandra.

I skrivandets stund vet vi att elektrifieringen av Meråkerbanan inte längre är en självklarhet och där bör regeringen tillsammans med Region Jämtland/Härjedalen och Region Västernorrland agera för att säkra upp investeringen på norska sidan.

Upprustning av Ådalsbanan, Västeraspy-Långsele

Det är positivt med de reinvesteringar som finns med för Ådalsbanan (delen Västeraspy-Långsele), som tryggar godstågstrafiken på stråket. Sträckan har mycket omfattande upprustningsbehov. Eftersatt underhåll har inneburit att både bärighet och hastighet är mycket begränsad för tåg som vill trafikera sträckan. Länken skapar redundans mellan Norra stambanan och kustjärnvägen och är en viktig transportlänk för skogsindustrin. Utöver detta kan banan även få betydelse som regional tågförbindelse för person-transporter sträckan Östersund-Umeå 2018-2029 och är omnämnd som en av de större reinvesteringarna med spår och ledningsbyten åren 2021-2023. Den bör tidigareläggas och istället genomföras 2018 – 2020.



Nya Ostkustbanan

Ostkustbanan med dubbelspår Gävle-Sundsvall-Härnösand bidrar starkt till att flytta över resenärer från personbil och flyg till tåg, samt gods från lastbil till tåg. Ostkustbanan har idag stora kapacitetsproblem som beror på ökande persontrafik kombinerat med ett ökande behov av godstransporter för regionens näringsliv. Självklart ser vi också behovet och nyttan med en utbyggd Ostkustbana för hela regionens attraktivitet. En sådan utbyggnad ger möjlighet att på ett smidigt sätt ta sig till och från länet. Den kommer att attrahera turister till våra besöksmål och kompetens till regionens näringsliv.

Utbyggnaden av ERTMS

Utbyggnaden av ERTMS är en del i att bättre integrera de europeiska marknaderna och järnvägssystemen som Handelskammaren Mittsverige ser positivt på. Innan systemet är fullt utbyggt i hela Sverige innebär övergången till den nya tekniken stora kostnader för tågoperatörerna. Att tidigt investera i ombordutrustning blir idag en konkurrensnackdel för de operatörer som är beroende av transporter längs med de fåtal banor som har det nya systemet installerat. Avsaknaden av nödvändig utrustning innebär även att stora infrastrukturinvesteringar kraftigt underutnyttjas och att miljö- och restidsvinster uteblir.

Med hänvisning till aktuella EU-förordningar och överenskommelser mellan medlemsstaterna bör regeringen bevilja medfinansiering till installation, utveckling och test av ombordutrustning på de ERTMS-utrustade banorna. Vidare är det angeläget att ge möjlighet till att bevilja dispens för lok utan ombordutrustning för kortare passager, till dess att systemet är fullt utbyggt.

Höjda trimningsåtgärder

Vi välkomnar att Trafikverket inom ramen för trimningsåtgärder föreslår att 1,2 miljarder avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg under planperioden. Detta för att med kort varsel kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet.

1,2 miljarder är en allt för blygsam ambitionsnivå, jämfört med föreslagen satsning på stadsmiljöavtal, som uppgår till 12 miljarder under planperioden. Vi anser därför att anslaget för näringslivsåtgärder på järnväg höjs till 1,8 miljarder – dvs 150 miljoner per år under planperioden.



Slutsats

Vi tycker det är viktigt att se transportslagen som en enhet, inte som konkurrenter. Det är en önskan från våra medlemmar och viktigt för effektivisering av transportnätet och framförallt för ett hållbart transportnät. Det hänger också starkt ihop med behovet av en mer uttalad samlad bild av strukturen kring samhällen, produktion, export och import.

Handelskammaren vill avslutningsvis fästa uppmärksamheten på en analys av WSP, som visar att nuvarande metodik för infrastrukturinvesteringar, med årliga anslag över statsbudgeten, fördröjar nyproduktion av bl a vägar med upp till 30%. Detta har inneburit att vi nu har stora flaskhalsar och illa underhållna system på såväl väg-som järnvägssidan. Störningar och allmänt bristande tillit till järnvägstrafiken och begränsningar i framkomligheten på väg har en starkt negativ inverkan på vår ekonomiska tillväxt. Det krävs ett nytänkande inom trafikpolitiken, som leder till robusta och långsiktiga spelregler. Nya finansieringsformer är nödvändiga för att ge Trafikverket möjlighet att upphandla större projekt mer effektivt. En långsiktig politisk uppgörelse inom infrastrukturuområdet välkomnas av våra medlemsföretag, på samma sätt som den breda energi-uppgörelsen.

FÖR HANDELSKAMMAREN MITTSVERIGE

Oliver Dogo
VD, Handelskammaren Mittsverige