

Näringsdepartementet

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Yttrande från Örnsköldsviks kommun över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

### Sammanfattning

Örnsköldsviks kommun ställer sig bakom de synpunkter som framförs i det gemensamma yttrandet från Landstinget, Länsstyrelsen och Kommunförbundet i Västernorrlands län.

Följande anser länet bör prioriteras under planperioden

- Öka utbyggnadstakten i Botniska korridoren. För Nya Ostkustbanan bör utbyggnaden Birsta-Timrå inkluderas i Nationell transportplan, samt tidigareläggning och full finansiering av Gävle-Kringlan. Det behövs även en tidigareläggning av fyrspåret Stockholm-Uppsala samt satsningen på Norrbotniabanan.
- Utöver föreslagna reinvesteringar för Ådalsbanan, Västerasby-Långele behövs investeringar med triangelspår mot kustjärnvägen. Därför bör byggandet av triangelspår i Nyland utredas.
- Inom Mittstråket mellan Sundsvall-Trondheim bör utredning för ny sträckning Sundsvall-Stöde starta under perioden.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda alternativ finansiering för E4 Örnsköldsvik.
- Uppgradera vägnätet på landsbygden i utpekade stråk, så att fordon med lastförmåga på 74 ton kan användas.
- Möjliggör för medfinansiering av ombordutrustning för operatör verksamma på ERTMS-utrustade banorna.

För Örnsköldsviks kommun är en ny förbifart utanför stadscentrum mycket angelägen, eftersom nuvarande E4 är en mycket besvärlig flaskhals. Trafiksituationen medför miljömässiga problem och risker för människors hälsa på grund av bullerstörningar och överskridanden av miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid i luft. Olyckor och incidenter inträffar på sträckan och konsekvenserna skulle bli stora vid en olycka med transport av farligt gods. Även en hållbar stadsutveckling med nya bostäder i centrala lägen bromsas av denna problematik. I förslag till Nationell transportplan finns endast en kortfattad beskrivning av kvarstående betydande brister med E4 Örnsköldsvik. Den beskriver dock endast brister i miljö- och hälsa med anledning av partikelnivåer. Situationen är ohållbar och kan inte lösas utan en förbifart. Om inte regeringen väljer att lyfta in objektet som en namngiven investering vid planens antagande våren 2018, behöver finansieringsformer utredas. Kommunen anser att regeringen måste ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att utreda alternativ finansiering så att E4 Örnsköldsvik kan komma till stånd. Kommunen har sedan lägen uttalat sig intresserade till att medverka till en sådan lösning.

Örnsköldsviks kommun anser att även följande åtgärder är angelägna:

- Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- Hög kvalitet på sjöfartsinfrastruktur till hamnarna i kommunen

### **Övergripande om kommunens förutsättningar och behov**

Örnsköldsviks kommuns läge i norra Västernorrland innebär att vi har långa avstånd till såväl städer i regionen som till marknader och kunder i södra Sverige och Europa. Näringslivet är mycket exportorienterat och transporterar stora mängder gods på väg, järnväg och båt.

E4 passerar rakt genom stadskärnan där den medför överskridande av miljökvalitetsnormer, bristande framkomlighet, dålig trafiksäkerhet, risker med transporter av farligt gods. Även en hållbar stadsutveckling med nya bostäder i centrala lägen bromsas av denna problematik. Trafikverket har också, efter utredande av alternativa lösningar, klargjort att en ny förbifart i en tunnel utanför centrum är den enda lösning som kan lösa problemen med nuvarande E4-sträckning.

För näringslivet är det viktigt att godstransporterna kan ske på ett pålitligt och konkurrenskraftigt sätt. För det krävs åtgärder för att höja kapaciteten och stabiliteten i väg- och järnvägsnätet. Flyget behövs för kundkontakter och för verksamhets- och företagsledningarnas funktion. För skogsindustrin är kvaliteten på inlandets vägnät av stor betydelse.

För att främja tillväxt och öka robustheten på arbetsmarknaden bör möjligheten till regionförstoring genom pendling inom regionen tas tillvara. Satsningen på Botniabanan har varit lyckat sett till antalet ökande resenärer, främst på delen Örnsköldsvik – Umeå. För att till fullo dra nytta av Botniabanan och bättre knyta samman regionen är det angeläget med utbyggnad av dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle-Sundsvall-Härnösand. En ombyggnad av delen mellan Härnösand och Sundsvall, som idag har mycket låg standard, skulle gynna Örnsköldsvik med tanke på regionförstoring.

### **Generella synpunkter på förslaget till nationell plan för transportsystemet**

Det är positivt att den totala planeringsramen för åtgärder i transportinfrastruktur 2018-2029 ökats med 100 mkr jämfört med föregående period och nu uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det innebär att många viktiga investeringar och ökade satsningar på drift, underhåll och reinvesteringar finns med i förslag till nationell transportplan.

För att klara klimatutmaningen med minskade växthusgaser till atmosfären och samtidigt uppnå nationella mål för transporter och ekonomisk tillväxt, så måste järnvägen och sjöfarten ta merparten av tillväxten av transportarbetet. Väsentligt ökad kapacitet i järnvägsnätet måste till för att på allvar möta efterfrågan på kollektivtrafik och effektiva godstransporter, samt minska vägtrafikarbetet. Exempelvis bidrar Nya Ostkustbanan, med dubbelspår Gävle-Sundsvall-Härnösand, starkt till att flytta över resenärer från personbil och flyg till tåg, samt gods från lastbil till tåg.

I de klimatanalyser som SMHI tagit fram, framgår att landets norra delar kommer att få betydligt mer nederbörd och ökning av temperaturer än landets södra delar.

Det medför att markstabiliteten påverkas och bärigheten på vägnätet i Norrland försämras. Ökade temperaturer innebär samtidigt att tillväxten i skogarna ökar, vilket leder till ökat behov av tunga transporter i skogslänen. Analyser av hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat bör ligga till grund för fördelning av bärighets- och trimningsåtgärder i väg- och järnvägsnäten.

Det krävs ökade ambitioner och tidigarelagda investeringar. Flera samhällsekonomiskt lönsamma investeringar saknas i förslag till nationell transportplan eller ligger alltför långt fram i tiden. Alternativa finansieringar bör därför prövas förutsättningslöst för nödvändiga investeringar som annars inte kommer till stånd genom ordinarie anslagsfinansiering. I länet inkl. Örnsköldsviks kommun finns förmåga och vilja att möta upp med medfinansiering, ökat bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling, ökad sysselsättning och tillväxt till nytta för hela Sverige.

## **Bygg ny förbifart för E4 i tunnel genom Åsberget**

### ***Bakgrund***

Väg E4 är en av landets viktigaste vägar för gods- och persontransporter till och från Norrland. Passagen genom Örnsköldsvik har dålig framkomlighet för genomfartstrafik. Vägen skapar en barriäreffekt genom stadskärnan som främst påverkar tillgänglighet och trafiksäkerhet för barn, äldre och funktionshindrade. Miljön påverkas av till exempel buller och luftföroreningar. För den genomgående trafiken på E4 utgör passagen genom Örnsköldsvik en flaskhals. Cirkulationsplatser och trafikljus påverkar transportkvalitet negativt. E4 bidrar också till att gränsvärdet i miljö kvalitetsnormerna för luft avseende partiklar och kvävedioxid överskrids i centrala Örnsköldsvik. Förutom riskerna med olyckor med transporter av farligt gods är den tunga trafiken besvärande för attraktiviteten och trivseln i området kring centralesplanaden.

Kommunens uppfattning har sedan 1979 varit att den bästa sträckningen för en ny E4-genomfart är i en tunnel genom Åsberget. Denna uppfattning bekräftades av Trafikverket senast 2013 efter en utredning där alternativa lösningar studerats. Trafikverket konstaterade då att en tunnel genom Åsberget är den åtgärd som förväntas få störst effekt och bedöms vara en nödvändighet för att

långsiktigt nå miljökvalitetsnormen för partiklar, som överskridits i centrala Örnsköldsvik.

I förstudien från 2013 redovisades en bred utredningskorridor för tunneln inom vilka flera alternativa sträckningar bedömdes möjliga. Kommunens uppfattning efter studien var att denna breda korridor behövde göras smalare, eftersom den förhindrade utveckling i en del av staden med stort förändringstryck. Utifrån detta genomförde Trafikverket en lokaliseringsstudie som ställdes ut för samråd i slutet av 2015. Studien utgör delar av den formella vägplaneprocessen och jämför alternativa sträckningar för tunnel genom Åsberget utifrån funktion, effekter, konsekvenser och kostnader. Studien utgör underlag för Trafikverkets beslut om val av korridor.

Det finns idag inget beslut om att tunneln ska byggas eftersom objektet inte finns med som en namngiven investering i Trafikverkets planförslag. I planen finns endast en kortfattad beskrivning av kvarstående brister med E4 Örnsköldsvik. Den beskriver dock endast brister i miljö- och hälsa med anledning av partikelnivåer. Situationen är ohållbar och kan inte lösas utan en förbifart.

### ***Lufthälsa***

Längs E4 genom Örnsköldsvik överskrids miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. För miljökvalitetsnormen kvävedioxid finns både dygnsmedelvärde och timmedelvärde och dessa båda överskrids. Kommunen är därför ålagd av Naturvårdsverket att ta fram ett åtgärdsprogram för att få ned halterna och arbetet med detta är påbörjat.

Naturvårdsverket har tidigare ålagt Örnsköldsviks kommun att sänka partikelhalterna i centrum då dessa överskridits. Örnsköldsviks kommun har därför i samverkan med Trafikverket och Länsstyrelsen tagit fram ett åtgärdsprogram för partiklar. Målet med programmet är att miljökvalitetsnormen för partiklar, PM10 klaras på lång sikt. Programperioden sträcker sig fram till och med år 2020. Programmet fastställdes år 2011 i kommunfullmäktige.

Anledningen till överskridande av partiklar beror i huvudsak på trafiken på Centralesplanaden i kombination med ett delvis slutet gaturum och ev. även lokalklimatet. Orsaken är framför allt dubbdäck som river upp vägbeläggningen och mals till små partiklar av

passerande fordon. Dessa partiklar virvlar upp vid torr väderlek. Även avgaspartiklar ingår i uppmätta partikelhalter.

Partikelhalterna har klarats de senaste åren, då dammbindningsåtgärder efter gatan utförs under den årstid då halterna brukar vara högst. Påpekas bör att dammbindning är en akutåtgärd som har negativa effekter som ökad kemikalieanvändning, ökat vägslitage och att vägbanan kan bli hal och slirig. Dubbdäcksförbud har inte varit aktuellt att införa, då det inte finns alternativa vägar för genomfartstrafiken.

Miljö kvalitetsmålet för PM10 har hittills inte klarats och beräknas inte kunna uppnås till 2020.

Enligt Luftkvalitetsförordningen är både miljö kvalitetsnormerna för PM10 och kvävedioxid gränsvärdesnormer, ”skallnormer”, som inte får överskridas.

De konsekvenser som E4 genom staden medför, innebär bl.a. att hälsan påverkas. Det är i första hand luftvägarna som berörs av luftföroreningar, men senare tids forskning har visat på ökad sjuklighet i hjärt- och kärlsjukdomar samt även samband med Alzheimer.

Barn, äldre personer med hjärt- och kärlsjukdomar och astmatiker är grupper som är extra känsliga för luftföroreningar. Barn är särskilt känsliga eftersom att de andas in större volymer än vuxna i förhållande till sin vikt och har ett svagare immunförsvar. Exponering för luftföroreningar i tidig ålder kan hämma lungfunktionens utveckling.

Kostnaden för partikelutsläppen, PM10, i Örnsköldsviks tätort beräknades till ca 15 milj. kr per år, i samband med att åtgärdsprogrammet för partiklar togs fram (år 2011). Då ingår bl.a. kostnader för arbetsbortfall och sjukvård. Det finns i dagsläget ingen siffra på kostnader för kvävedioxidföroreningarna.

Mellan luftföroreningshalter och hälsoeffekter råder ett linjärt samband. Halter under miljö kvalitetsnormen innebär således inte att negativa hälsoeffekter är undanröjda.

I åtgärdsprogrammet för partiklar slogs fast att den effektivaste åtgärden för att få ned halterna är att flytta E4-genomfarten ut från staden. Det slogs samtidigt fast att kommunen inte hade rådighet över åtgärden, utan det är regeringen.

Kommunens bedömning är att även för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid är den viktigaste åtgärden att flytta E4-genomfarten ut från staden. Inte heller den åtgärden har kommunen rådighet över.

### ***Investeringar för ett ökat bostadsbyggande***

Under 2016-2019 ska en fördjupad översiktplan för Örnsköldsviks centralort tas fram. Den förväntas bli antagen av kommunfullmäktige i början av 2019. Det finns därmed goda förutsättningar att fatta nya strategiska beslut om den långsiktiga fysiska planeringen av kommunens bostadsbyggande och utvecklingen av nuvarande centralesplanad och flera områden i närheten av Örnsköldsviks båda centralt belägna stationslägen för Botniabanan.

En flytt av E4 Örnsköldsvik tillsammans med en utbyggd Ostkustbana skulle göra det möjligt för Örnsköldsvik att nå upp i riksgenomsnittet för bostadsbyggande och uppnå visionen för Örnsköldsviks fortsatta utveckling. Detta motsvarar då en ökning av antalet bostäder i Örnsköldsviks kommun med 4-5000 st. fram till år 2035. Scenariot kan betraktas som en potential för nya bostäder.

Givet riksgenomsnittet genererar varje ny bostad 2,22 invånare. Om alla nya bostäder bebos av nya kommuninvånare motsvarar bostadsbyggandet i scenariot en befolkningstillväxt om ca 8945 invånare.

Detta kan jämföras med den vision som partnerskapet för Örnsköldsviks utveckling, Världsklass Örnsköldsvik, har tagit fram för Örnsköldsviks fortsatta utveckling. Likt beräkningarna, baserat på goda effekter från satsningen på ny E4 Örnsköldsvik och en utbyggd Ostkustbana, uttalar visionen en nästintill lika stor befolkningstillväxt i form av invånare utifrån dagens invånarantal. Skillnaden är att visionen sträcker sig till 2030 istället för 2035 som bostadsberäkningarna gör. Visionen som utgör ett riktmärke att sträva mot är följande: *"Vi bygger bäst tillsammans! 2030 är Örnsköldsvik"*



*ett nav med stark utveckling. En plats för 65 000 nyfikna med framtidstro."*

Sammantaget utgör en flytt av E4 Örnsköldsvik tillsammans med en utbyggd Ostkustbana, ett tydligt bidrag till en av regeringens sex prioriterade samhällsutmaningar, "Investeringar för ett ökat bostadsbyggande".

### **Finansiering**

Alternativa finansieringar bör kunna prövas förutsättningslöst för nödvändiga infrastrukturinvesteringar, som annars inte kommer till stånd med anslagsfinansiering.

Utifrån regeringsdirektiven till framtagande av ny nationell transportplan, bedömde Trafikverket att inte var möjligt att finansiera förbifart Örnsköldsvik. Regeringen måste därför ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att utreda olika alternativa finansieringsformer. Kommunen har sedan länge uttalat sig intresserade till att medverka till en sådan lösning.

### **Nya Ostkustbanan i Botniska korridoren binder samman södra och norra Sverige**

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter som kopplar samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. De största utmaningarna är brist på tillförlitlighet på grund av brist på kapacitet och mycket långa sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning. Viktiga satsningar för att möta utmaningarna är dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Sundsvall-Härnösand, en ny kustjärnväg Umeå-Luleå, samt trimningsåtgärder i Mittstråket Sundsvall-Trondheim.

Nya 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 binder samman järnvägen i norra och södra Sverige i ett sammanhängande system för godstransporter, halverar restiderna i stråket från Umeå till Stockholm och sammanbinder tillväxtregioner i norra Sverige. Baserat på den tillgänglighetsförbättring som Nya Ostkustbanan bidrar till, samt regionernas utvecklingskraft kan 60 000 bostäder byggas fram till år 2035. Det visar kommunernas gemensamma analyser.



Utbyggnaden skapar också ett sammanhängande transportsystem med maximalt 10 % lutning mellan Umeå och Göteborg respektive Öresund, reducerar transportvägar och transporttider och förbättrar den kritiska tillförlitligheten som är avgörande för att industrin ska kunna dra nytta av järnvägen lägre transportkostnader och goda miljöprestanda. Detta bidrar till att stärka den exportintensiva basindustrin, som i sin tur genererar tillväxt och sysselsättning i hela Sverige.

Dessutom bidrar Nya Ostkustbanan till regionförstoring som leder till bättre fungerande arbetsmarknader och agglomerationsfördelar som stärker näringslivet. När tillväxtregioner som Sundsvall och Gävle vidgas och knyts närmare Mälardalsregionen stärks tillväxten och attraktionskraften ökar för både människor och verksamheter.

De stora nyttorna av Nya Ostkustbanan kommer först när hela banan är utbyggd och Sveriges längsta flaskhals försvinner. Föreslagen utbyggnadstakt innebär att hela sträckan Gävle-Sundsvall-Härnösand inte utbyggd förrän fram emot år 2100.

Utbyggnad av etappen Birsta-Timrå, strax norr om Sundsvall, behöver inkluderas i den nationella transportplanen. I området planeras den största industriinvesteringen i Norrland någonsin: SCA:s investering i Östrands pappersbruk. Även logistikutvecklingen i Sundsvall och Sundsvalls hamn måste tillgodoses.

Följande insatser behöver tidigareläggas:

- Gävle-Kringlan som också behöver få fullständig finansiering
- Fyrspåret Stockholm-Uppsala samt Norrbotniabanan som tillsammans med Nya Ostkustbanan är viktiga ur ett systemperspektiv Stockholm-Riksgränsen.

Därutöver bör ombyggnationen E4 Kongsberget-Gnarp samordnas med utbyggnaden av järnvägen eftersom de sammanfaller geografiskt på sträckan Stegskogen-Bäling.

### **Upprustning av Ådalsbanan, Västerasby-Långsele**

Det är positivt med de reinvesteringar som finns med för Ådalsbanan, delen Västerasby- Långsele och 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 persontransporter sträckan Östersund-Umeå. För detta behövs investeringar med triangelspår mot kustjärnvägen. Vi vill att byggandet av triangelspår i Nyland utreds.

### **Mittstråket ett prioriterat stråk 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 hamnkapacitet 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 universiteten. Arbetspendlingen och den starka besöksnäringen bidrar 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 gränsöverskridande perspektiv ska ligga till grund för prioriteringar i Nationell transportplan, för att säkra ett transportsystem där olika transportslag samspelar och kompletterar varandra.

Idag saknas ett strukturerat samarbete mellan ansvariga myndigheter i Sverige och Norge, vilket medför brister i underlagen och prioriteringarna. Bland annat behövs gemensamma nordiska prognoser så att framtida krav på vår infrastruktur lättare kan bedömas. Analyser, prioriteringar och planering behöver tas fram samordnat med våra nordiska grannländer. Det är därför angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att inleda ett strategiskt samarbete med myndigheter i våra nordiska grannländer.

## Ytterligare åtgärder på Mittbanan och planering för ny sträckning Sundsvall-Stöde

Att resa längs Mittstråket tar tid. Mellan Sundsvall och Storlien finns närmare 300 plankorsningar. Med småskaliga åtgärder kan säkerheten höjas och restiderna kortas. Det är positivt att Trafikverket föreslår investeringar och trimningsåtgärder i Mittstråket.

Men fler korsningar behöver åtgärdas. Fortsatta investeringar i kapacitet och hastighetshöjande åtgärder på Mittbanan, sträckan Ånge-Östersund-Storlien, är viktiga för Sveriges besöksnäring, för att gynna bostadsmarknaderna och för att öka tillgängligheten till högre utbildning i Mittstråket. Med en ekonomisk ram på +10% skulle även fler trimningsåtgärder kunna genomföras och därmed bidra till att korta restiderna och få en större överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. På sikt krävs en ny järnvägssträckning väster om Sundsvall och planering för denna sträckning bör kunna genomföras under planeringsperioden.

## Förbättra vägarna på landsbygden

Digitalisering, ökad turism och närhet till växande arbetsmarknader innebär nya möjligheter för landsbygden i Västernorrland. Vägen är dock ofta det enda alternativet för dagliga resor för att nå skola, arbete, varor och tjänster. Kollektivtrafik finns främst för grundläggande behov av skolskjuts, färdtjänst och sjuktransporter. För besöksnäringen, lantbrukare och andra företag på landsbygden är kundernas tillgänglighet till platsen helt avgörande. Vägnätet är av central betydelse för relationen mellan landsbygd och stad.

Skogsindustrin i länet har mycket stora transportbehov till följd av de stora avverkningsmängderna som ligger bland de högsta i landet. Transporterna startar på lågtrafikerade vägar i inlandet och ökar i omfattning närmare kusten, där pappers- och pappersmassaindustrier och flera av de stora sågverken är lokaliserade. För näringslivets transporter särskild för skogsnäringen, är bärighetsrestriktioner ett påtagligt hinder. Merparten av vägarna måste tåla 60 tons bruttovikt under hela året. Dessutom går utvecklingen mot tyngre och längre lastbilar. Vägnätet behöver därför uppgraderas till bärighetsklass BK4 i utpekade stråk, så att fordon med lastförmåga på 74 ton kan användas. Att införandet av 74 ton genomförs på bred front är viktigt

då det är miljömässigt och ekonomiskt viktigt. Som exempel stärker det skogsindustrin i Örnsköldsvik med ca 50 mkr per år och koldioxidutsläppet minskar med 10 procent. Det gynnar hela skogsbruket, båda enskilda privata skogsägare och industrin.

Vägnätet på landsbygden behöver ha en godtagbar standard och vara framkomliga för människor och gods. Trafikverkets förslag om att lågtrafikerade vägar får försämrat tillstånd i slutet av planperioden, är därför oacceptabelt.

### **Medfinansiera ombordutrustning för ERTMS**

Norrland har varit först i landet med att införa den nya signaltekniken enligt den europeiska standarden, ERTMS. Övergången till ERTMS har inneburit orimliga kostnader och konkurrensnackdelar för de tågoperatörer som är beroende av transporter längs banor med ERTSM-systemet installerat. I Nationell transportplan föreslås att möjligheterna att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS ska utredas. Vi anser att medfinansiering av ombordutrustning bör ske för operatörer verksamma på ERTMS-utrustade banor.

### **Övriga angelägna åtgärder för Örnsköldsviks kommun**

#### ***Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart***

Örnsköldsviks kommun välkomnar satsningen i nationella transportplanen på att främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Kommunen kommer, tillsammans med andra intressenter, att utreda vilka förutsättningarna är för de framtida godstransporter som görs via tåg och båt. Uppdraget är viktigt både ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Uppdragets första del genomförs under 2018 och innebär att inventera de framtida behoven av godstransporter och flöden via båt och tåg, samt ta fram utvecklingsstrategier för att skapa förutsättningar för industri och näringsliv i kommunen. Uppdraget innefattar stora infrastruktursatsningar och en del av uppdraget är att fastställa en grov men relevant plan som innefattar både tids- och kostnadsperspektiv. I uppdraget kommer även kommunens godsterminal att utredas beträffande att öka nyttjandet samt behov av satsningar kopplat till detta. I samband med arbetet kring framtida godstransporter behövs en översyn av möjliga behov av bärighetsåtgärder på statliga och kommunala vägar för att ansluta till

viktiga hamnar och godsterminalen. Detta kopplat till införande av ny bärighetsklass.

***Hög kvalitet på sjöfartsinfrastruktur till hamnarna i kommunen***

- Tillgång till lotsservice dygnet runt till en rimlig kostnad
- Konkurrensneutrala farleds- och varuavgifter i jämförelse med väg- och järnvägstransporter
- Funktionella och underhållna farleder till och från hamnarna
- Vinterväghållning (isbrytning) för sjöfart året runt

Örnsköldsviks kommun



Glenn Nordlund

Kommunstyrelsens ordförande