

Härnösand 2016-02-23

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm



Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Med anledning av remissen lämnar Kommunförbundet följande yttrande:

DEN BOTNISKA KORRIDOREN- CENTRAL FÖR EXPORTEN FRÅN NORRA

SVERIGE

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det Europeiska stornätet för transporter (TEN-T core network) som kopplar samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Ett dubbelspår mellan Gävle och Härnösand är en grundläggande förutsättning för att Botniska korridoren ska kunna erhålla nödvändig kapacitet för person- och godstrafik. Denna åtgärd måste även ses som en nödvändig följdinvestering för att uppnå Botniabanans fulla potential.

Samtidigt knyter korridoren, tillsammans med viktiga länkar som Malmbanan, Midway alignment och Mittstråket, regionen och ett pärlband av städer närmare varandra genom halverade restider för ökad kompetensförsörjning, fler jobb och bättre förutsättningar för en växande turismnäring.

Största utmaningarna idag är brist på tillförlitlighet (robusthet) på grund av stora sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning och brist på kapacitet. De viktigaste satsningarna för att möta dessa utmaningar är en kustjärnväg Umeå-Luleå (Norrbottenbanan), tidigare nämnda dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand och stärkt kapacitet på godsstråket genom Bergslagen.

Indelningskommittén har fått i uppdrag av regeringen att utreda en framtida regionstruktur i Sverige. Detta kommer att ställa särskilda krav på ett väl fungerande transportsystem för att öka den regionala tillväxten.

Kommunförbundet uppskattar att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt anger vikten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. Kommunförbundet vill särskilt understryka industrins planer på stora och avgörande investeringar i hela landet som ställer krav på effektiva och tillförlitliga transporter. I

Västernorrland kommer SCA att investera totalt 7,8 miljarder kronor över tre år, vilket är den största industriinvesteringen i Norrland någonsin och som kommer mer än fördubbla transportbehovet. Industrin investerar i Norrland och ökar därmed det redan höga exportvärdet omkring 800 miljarder. Vi ser det som nödvändigt med att staten tillhandahåller ett effektivt, tillförlitligt och miljövänligt transportsystem för denna export av bland annat skogsråvara.

Infrastruktur i Västernorrland

I Sverige har såväl nyinvesteringar i, som underhåll av framför allt det svenska järnvägsnätet under en lång period nedprioriterats. Samtidigt har behovet av bättre matchning på arbetsmarknaden och specialiserad kompetens ökat rörligheten och behovet av en hållbar regionförstoring, något som inneburit kraftigt ökad trafik på våra järnvägar. Den allt mer globaliserade ekonomin har dessutom inneburit nya marknader för det svenska näringslivet, och speciellt för landets råvarubaserade företag. Behovet av väl fungerande godstransporter ökar således hela tiden, inte minst i Norrland och Västernorrland.

Västernorrland är ett till ytan stort län som karaktäriseras av en flerkärnig Ortsstruktur med betydande möjligheter till regionförstoring genom en ökad arbets- och studiependling. Västernorrland har en betydande glesbygd men också en befolkningstät kuststräcka. Med fungerande spårbundna kommunikationer når många av länets tätorter en eller flera andra tätorter inom rimlig pendlingstid. Dessutom finns förutsättningar för länsöverskridande pendling. Ett antal stora exportberoende företag har sin hemvist i länet där behovet av säkra, effektiva och punktliga transporter är stort, för såväl gods som människor.

Västernorrland berörs i stor utsträckning av såväl Botniska korridoren som Mittnorden korridoren. Kommunförbundet anser att det är av yttersta vikt att korridorerna ges förutsättningar att transportera såväl gods som människor snabbt, effektivt och säkert. Förutsättningar som saknas idag. Samarbete över läns- och landsgränser bör utvecklas och bli en naturlig del av infrastrukturplaneringen.

Länsstyrelsen i Västernorrland som aktivt deltar i Sverigeförhandlingens uppdrag "järnväg i norra Sverige", vill särskilt lyfta att Trafikverket och Sverigeförhandlingen i för stor utsträckning fokuserat på storstäderna och dess behov och förbiser näringslivets och övriga landets potential och behov. Det vore olyckligt om planering av höghastighetsbanorna tar fokus från och tränger ut objekt som dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand och Ådalsbanan Långsele-Västeråsby. Denna sträcka är i stort behov av upprustning för att öka både hastigheten och bärigheten för tunga godståg till några av länets större företag. Ådalsbanan skapar dessutom redundans i järnvägssystemet och kan även få stor betydelse för de regionala kommunikationerna med snabbare förbindelser mellan Östersund och regionsjukhuset i Umeå.

Ökad turism i länet

Idag står turismnäringen för en betydande del av Sveriges utveckling och har stor potential att öka sitt bidrag till Sveriges övergripande mål om lägre arbetslöshet, ofta i områden utanför de större städerna. Detta faktum gäller särskilt i Västernorrland. För turismnäringen är snabba transporter hela vägen avgörande för att kunna konkurrera, nationellt och internationellt. Med fungerande tågtransporter i hela landet kan turismen fortsätta att växa utan

en ökad belastning på klimatet.

Den regionala tågtrafiken står för en stor del av den ökning av persontransporter som skett de senaste åren. Den arbetsmarknadsförstoring som sker bidrar i hög grad till att minska arbetslösheten.

Då hårda prioriteringar kan komma att krävas måste godstransporternas, turismens och regionförstoringens effekter på ekonomin bättre analyseras och belysas och de negativa effekterna av att stänga ner eller begränsa möjligheterna till järnvägstrafik utanför storstadsområdena få en större betydelse i prioriteringar.

Långsiktig transportpolitisk samhällsvision

Det faktum att infrastrukturplaneringen nu utarbetas efter prognoser och inriktningar som är mycket svåra att förena med t.ex. regeringens egna klimatmål visar att regeringens nuvarande direktiv är för vaga. Trafikverket räknar med en kraftig ökning av trafiken för både personbilar och lastbilar, detta trots att Sveriges klimatmål kräver raka motsatsen.



Glenn Nordlund

Ordf. Kommunförbundet Västernorrland

