

Remissyttrande: Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: I2021/02884

Avsändare: Mellansvenska Handelskammaren

Vår kontakt: Antti Vainio, antti.vainio@mellansvenskahandelskammaren.se

Mellansvenska Handelskammare inkommer här med våra synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Inledning

Trafikverkets förslag på ny nationell plan speglar inte den utvecklingen som vi nu ser i norra och mellersta Sverige. Medan världens blickar riktas mot norra Sverige - där stål och skogsindustrin leder omställningen till fossilfri produktion samtidigt som nya lösningar för elektrifiering och förnyelsebar energiproduktion skapar tusentals arbetstillfällen – fokuserar Trafikverket på att knyta samman storstäderna i södra delen av landet.

Sverige är ett exportberoende industriland med långa avstånd både inom landet och till våra handelspartners i resten av världen. Infrastrukturen är därför avgörande för vår konkurrenskraft och för att hela landet ska utvecklas. För företag i vår region är det väldigt viktigt att infrastrukturen möjliggör en effektiv och smidig arbetspendling som underlättar kompetensförsörjningen, att industrin har tillgång till konkurrenskraftiga godstransporter och att besöksnäringen kan växa och ta emot alla som vill semestra här.

Vi ser nu att näringslivet gör stora investeringar i norra och mellersta Sverige. Under de kommande åren investeras över 1 000 miljarder kronor i norra och mellersta Sverige i vad som kan beskrivas som en stark nyindustrialisering som kommer att skapa nya arbetstillfällen och hållbar tillväxt. Detta beror till viss del på den innovationskraft och till viss del på den världsunika tillgången till grön, billig energi, som våra regioner erbjuder. Men för att den utvecklingen ska fortsätta är det avgörande att näringslivet får förutsättningar att fortsätta växa och att infrastrukturen utvecklas i samma takt.

Det krävs ett rejält omtag av Trafikverkets förslag och vi anser att eventuella satsningar på höghastighetsjärnvägen behöver finansieras utanför den nationella planen för att möjliggöra viktiga investeringar som bidrar till tillväxt i hela landet. I stället behöver satsningar på Botniska korridoren genomföras med målbild att färdigställas till 2030. Nya Ostkustbanan är en investering som är avgörande för den utvecklingen vi nu ser i norra delen av landet och kan dessutom genomföras med medfinansiering från EU.

Infrastrukturinvesteringar behöver bidra till att bygga samman hela landet och att knyta ihop Sverige med resten av världen. Investeringar behövs för att stärka de viktiga stråken som formas av vägarna

E16/66, 50, 56 och 70. För att säkra en förbättrad tillgänglighet och Trafiksäkerhet behövs mer medel för länsplanerna.

Vägtransporterna har en avgörande betydelse för den växande besöksnäringen i norra och västra Dalarna. Besöksnäringen gör rekordinvesteringar som stärker konkurrenskraften, skapar arbetstillfällen och bidrar med skatteintäkter till statskassan. Det innebär även att trafiken ökar framför allt under vissa perioder, något som behöver tas med i infrastrukturplaneringen.

Mellansvenska Handelskammaren inser att det finns stora behov på investeringar och att de medel som finns inte är tillräckliga för att täcka alla behov. Ökat investeringsutrymme kan skapas genom att nya stambanorna finansieras utanför planen eller flyttas fram och genom att investera i objekt som kan få medfinansiering från EU för att få mer infrastruktur för pengarna.

Mellansvenska Handelskammaren anser att

- Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen är viktiga länkar mellan norra Sverige och resten av Europa som behöver färdigställas till 2030.
- Nya stambanor bör finansieras utanför nationell planen eller senareläggas för att frigöra 104 miljarder kronor, utan att äventyra ett färdigställande runt 2050.
- Större ekonomiska ramar bör skapas genom att satsa på viktiga stråk som kan söka EU-finansiering.
- Ett sammanhållet järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige behöver färdigställas 2030 för att möjliggöra långa, tunga och snabba godstransporter samt tillförlitliga personresor.
- Åtgärder för ökad transporteffektivitet behövs för att stärka industrins konkurrenskraft samt minska transportsektorns klimatpåverkan.
- Näringslivspotten ska utvidgas och utvecklas.
- Vägar som är viktiga för besöksnäringen behöver prioriteras i den fortsatta planeringen.
- Satsningar på vägar E16, 50, 56 och 70 behöver genomföras enligt Trafikverkets +10 % förslag.
- Planerade satsningar på Dalabanan och Bergslagsbanan behöver genomföras.
- Ökade ramar till länsplaner behövs

Investeringar som stärker näringslivets konkurrenskraft

För att infrastrukturinvesteringar ska skapa så mycket nytta som möjligt är det viktigt med en stark koppling till industrins investeringar och behov av transporter. Den nationella godstransportstrategin som presenterades i 2018 har varit en viktig signal och verktyg för att på ett samlat sätt arbeta för att stärka Sveriges konkurrenskraft. De punkter som ingår i strategin måste genomföras tidigt i planperioden och inte skjutas över i kommande planperioder. Det behövs även en tydlig samordning mellan det arbetet som pågår inom ramen för godstransportstrategin och infrastrukturplaneringen. Likaså behövs det en starkare samordning mellan industriinvesteringar och infrastrukturplaneringen – på samma sätt som bostadsbyggandet har kopplats ihop med nationella planen ska hänsyn tas till var kan nya arbetstillfällen skapas med hjälp av infrastrukturinvesteringar.

För att kunna göra det behövs det en rättvisande bild av var industrins värde skapas. Därför har Mellansvenska Handelskammaren under hösten 2020 tagit fram en rapport som analyserar det regionala exportvärdet för vår region. Rapporten visar att varuexporten från Dalarna är dubbelt så stor som officiell statistik visar¹ och att det finns stora brister i bilden av var Sveriges ekonomiska

¹ <https://mellansvenskahandelskammaren.se/wp-content/uploads/2020/11/Exportstatistik-Rapport.pdf>

värde skapas. Betydelsen av regioner som kan räknas som glesbygden undermineras ofta i statistik som utgår ifrån var företag har sina huvudkontor i stället för var produktionen finns.

Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen är viktiga länkar mellan norra Sverige och resten av Europa som behöver färdigställas till 2030.

Ostkustbanan, den 27 mil långa järnvägen mellan Gävle och Härnösand, är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår. Dagens undermåliga järnväg bromsar utvecklingen. Ett nytt dubbelspår skulle skapa helt nya möjligheter för arbetspendling, godstransporter och affärsresor. Norra Sverige skulle knytas ihop och Sveriges konkurrenskraft skulle stärkas. Det är mot denna bakgrund ett dubbelspår på Ostkustbanan är den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan för norra och mellersta Sverige.

Det är positivt att Trafikverket vill få med en triangelspår som kopplar ihop Ostkustbanan med Bergslagsbanan. Det kommer att underlätta för godstransporter mellan Dalarna och områdets viktiga exporthamnar.

Dubbelspårutbyggnaden på Ostkustbanan skapar förutsättningar för långa och tunga godstransporter att trafikera kuststråket i betydligt större utsträckning än idag. På det sättet avlastar det Norra stambanan och förbättrar kapaciteten för persontransporter även till och från Ockelbo, Bollnäs, Ljusdal. För att möjliggöra ökning av persontransporterna på Norra Stambanan kommer det behövas väl avvägda trimningsåtgärder i närtid.

Godsstråket genom Bergslagen ingår i den Botniska korridoren utgör med sin strategiska placering mitt i landet en viktig länk i det "norra godsflödet". Stråket är av stor betydelse för godstrafiken mellan norra och södra Sverige och är av stor betydelse för våra industrier i till exempel Avesta och Fors. När hela Botniska korridoren är utbyggd med Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan kommer Godsstråket genom Bergslagen bli en ännu större bärare av gods från norra Sverige.

Som en del av den Botniska korridoren kan dessa viktiga investeringar finansieras med medfinansiering från EU på upp till 50 % av kostnaden. Det är viktigt att ta hänsyn till EU-finansiering i den fortsatta planeringen för att skapa mest nytta för investeringarna.

Åtgärder för ökad transporteffektivitet behövs för att stärka industrins konkurrenskraft samt minska transportsektorns klimatpåverkan.

Ökad transporteffektivitet är ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkan och samtidigt öka näringslivets konkurrenskraft. Exempel på åtgärder för ökad transporteffektivitet är längre och tyngre fordon samt överflyttning till mer energieffektiva trafikslag som sjöfart och järnväg.

Sedan delar av vägnätet har öppnats upp för bärighetsklass 4 (BK4) med möjlighet att köra lastbilar med högsta totalvikt på 74 ton har delar av industrins godstransporter effektiviserats med minskade utsläpp som resultat. Tyvärr är BK4-vägnätet fortfarande väldigt begränsat och på många stråk går man därför miste om klimat fördelarna med effektivare transporter. Att öka bärighetsanslaget och ambitionsnivån i att uppgradera vägnätet till BK4 är ett enkelt och kostnadseffektivt sätt att minska transporterens klimatpåverkan och stärka näringslivets konkurrenskraft – framför allt i många delar av glesbygden med stark skogsindustri. Vi anser att det hade varit effektivast att öppna hela vägnätet för 74 tons lastbilar och sedan titta på hur man löser de utmaningar som eventuellt kommer upp i delar av vägnätet. Det är en lösning som har fungerat väl i Finland. Alternativet är att nu se till att arbetet med att öppna upp resten av vägnätet i snabbare tempo.

Redan 2018 rekommenderade Trafikverket att delar av vägnätet borde öppnas för längre lastbilar². Nyttorna med längre lastbilar är minskade utsläpp, ökad trafiksäkerhet och ökad konkurrenskraft. För att ta vara på dessa nyttor behöver Regeringen gå vidare med de regeländringar som Trafikverket rekommenderat. Trafikverkets rapport anger en ambitionsnivå som går ut på att detta ska kunna realiseras redan 2021. Det här är en lågt hängande frukt för att minska transporternas klimatpåverkan och därför behöver eventuella hinder undanröjas snabbt.

Precis som på vägsidan finns det behov av att möjliggöra även för längre och tyngre fordon på järnvägen med fokus på de viktigaste godsstråken.

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas. Omkring 90 procent av all import och export till och från Sverige sker sjövägen. Industrin är en stor nettoexportör i Sverige, en stor del av exporten går via hamnar och knappt 10 procent av godset fortsätter med sjöfart nationellt. För att sjöfarten ska fortsätta bidra till Sveriges tillväxt behöver även den långsiktiga finansieringen av sjöfarten säkras så att industrin inte står för sjöfartens kostnader på samma sätt som med dagens farledsavgifter. Det innebär att investeringar i isbrytare behöver anslagsfinansieras.

Näringslivspotten ska utvidgas och utvecklas

Det är viktigt att näringslivet och industrin har möjlighet att proaktivt påverka investeringar även under planperioden med investeringar som bidrar till hållbar tillväxt och arbetstillfällen. I det hänseendet anser vi att det har varit en god idé att med hjälp av en Näringslivspott snabbt kunna göra åtgärder där behov från näringslivet uppstår. Näringslivspotten behöver dock utvecklas och utvidgas och hanteringen hos Trafikverket behöver bli smidigare så att de projekt som rekommenderas av referensgruppen för Näringslivspotten snabbt tas vidare. Det behöver även bli tydligare hur och för vilka projekt man kan söka pengar, ett alternativ är att koppla arbetet med näringslivspotten ihop med befintliga forum mellan Trafikverkets regioner, Handelskammare och regionala bärighetsråd.

Industrispår, och andra typer av icke-statliga järnvägsspår, är en förutsättning för godstransporter på järnväg eftersom det ofta är där godstransporter på järnväg har sin början eller sitt slut. Flera av sådana industrispår är oelektrifierade och behovet av dubbla lok kan vara en stor kostnad. För att optimera järnvägssystemet utifrån en helhet behöver Trafikverket ta ett helhetsgrepp kring en åtgärd och analysera även andra spårhållares system. Det behövs även möjligheter för Trafikverket att kunna finansiera investeringar på sådana industrispår då de kan ha en stor effekt för överflyttningen till järnväg och den samhällsnyttan det innebär.

För besöksnäringen viktiga vägar behöver prioriteras i den fortsatta planeringen.

Det är glädjande att flera upptäcker våra inhemska destinationer och att besöksnäringen i norra och västra Dalarna gör rekordinvesteringar som kommer att bidra till arbetstillfällen och skatteintäkter. Besöksnäringen utgör en viktig basnäring som är en viktig del av Sveriges ekonomi. Ökat antal besökare ställer högre krav på transportsystemet för att säkerställa en trygg och smidig resa för våra besökare.

Vägtransporterna är av stor betydelse för besöksnäringen. Trafikflödet för turistströmmarna motsvarar under högtrafiktimmarna drygt 35 000 ÅDT, vilket ställer höga krav på vägstandard och hastighetsanspråken för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet. I praktiken uppstår därför trafikinfarkter även i delar av landet där trafiken inte

²https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/langre_lastbilar_pa_det_svenska_vagnatet_for_mer_hallbara_transporter.pdf

är konstant, det vill säga utanför storstadsregionerna, när vägstandarden inte svarar mot de faktiska trafikflödena. Under högsäsong har Dalafjällen över 100 000 besökare och man brukar tala om en "stad på fjället" - ett "Västerås" som förflyttar sig varje vecka till och från Sälen-/Idreområdet. Det är viktigt att beakta den här typen av trafikmönster i planeringen.

Investeringar som stärker hela landet

Nya stambanor bör finansieras utanför nationell plan eller senareläggas för att frigöra 104 miljarder kronor, utan att äventyra ett färdigställande runt 2050.

Som det ser ut nu tas investeringsutrymmet upp av satsningar på delar av nya stambanor för höghastighetståg. Vi anser att förslaget inte speglar verkligheten och de behov som finns i hela landet. Medan världens blickar riktas mot norra Sverige - där stål och skogsindustrin leder omställningen till fossilfri produktion samtidigt som nya lösningar för elektrifiering och förnyelsebar energiproduktion skapar tusentals arbetstillfällen – fokuserar Trafikverket på att knyta samman storstäderna i södra delen av landet.

Höghastighetsjärnvägen är ett stort projekt som kommer först skapa större effekt när den är färdigställt. Vi anser att det behövs en alternativ finansieringslösning för nya stambanor både för att det ska finnas utrymme för investeringar i hela landet i stället för endast mellan storstäderna i söder – och för att projektet ska kunna färdigställas i sin helhet inom en kortare tidsram. Risken med att sprida ut projektet är att färdigställandet flyttas fram och att när den är klar har tekniken sprungit ifrån oss.

Ett sammanhållet järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige behöver färdigställas 2030 för att möjliggöra långa, tunga och snabba godstransporter samt tillförlitliga personresor.

Förkortade restider på våra viktiga stråk Ostkustbanan, Dalabanan och Bergslagsbanan skulle leda till att flera väljer tåget och förbättra möjligheterna till arbetspendling – något som är viktigt för att vi ska klara kompetensförsörjningen. Vi ser att järnvägstransporterna ökar i betydelse och fler och fler vill kunna åka tåg både på jobbet och fritiden.

Vi ställer oss bakom den målbilden om ett sammanhängande nationellt järnvägsnät för 250 km/h som Trafikverket presenterar i rapporten 2020:090. Med relativt små insatser kan Sverige på kort tid skapa ett sammanhängande nät för snabba persontåg. I rapporten föreslår Trafikverket att hela kustjärnvägen Stockholm-Luleå får 250 km/tim-standard, vilket Botniabanan redan har.

Realiserandet av en sådan målbild skulle starkt bidra till uppfyllandet av klimatmålen samt till målsynergier mellan samtliga hållbarhetsområden. Fördelen med att börja i norra och mellersta Sverige är att ett sammanhängande nät kan stå klart på kort tid till en relativt låg kostnad. Då realiserar nyttan tidigare och operatörer kan tidigt få ut nyttan av att köpa fordon för 250 km/h.

Planerade satsningar på Dalabanan och Bergslagsbanan behöver genomföras

Mellansvenska Handelskammaren ser det som mycket positivt att Trafikverket har prioriterat hastighetshöjande åtgärder och reinvesteringar längs Dalabanan. En utveckling av Dalabanan ökar möjligheten att kunna attrahera arbetskraft inom ett större geografiskt område, t.ex. till/från de tre starka regioncentra Stockholm, Uppsala och Falun-Borlänge. Tre stora arbetsregioner knyts ihop och utvecklas mot år 2030. Många företag längs Dalabanan är världsledande och verkar på de globala marknaderna och är beroende av Dalabanan för kompetensförsörjning och godstransporter. Förbättrad tillgänglighet till och från Stockholm Arlanda Airport via Dalabanan är därför av stor vikt.

Dalabanan har även stor betydelse för besöksnäringen då den leder parallellt med det starka turiststråket väg 70 från Stockholm/Mälardalen via Mora till Dalafjällen, norra Europas största

vinterturismområde, där det planeras fortsatta miljardinvesteringar de närmaste åren. Det finns därför en tydlig potential för att utifrån ett hållbart transportförsörjningsperspektiv förkorta restiden till Dalafjällen längs Dalabanan.

Mellansvenska Handelskammaren ser positivt på de föreslagna kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på Bergslagsbanan, och att Bergslagsbanan ska knytas ihop med Ostkustbanans nya sträckning i Gävle. Bergslagsbanan har en viktig roll för industrins godstransporter till och från hamnar men har även stor betydelse för arbetspendlingen.

Satsningar på vägar E16, 50, 56 och 70 behöver genomföras enligt Trafikverkets +10 % förslag
E16 (Gävle-Falun/Borlänge-Djurås-Malung-Oslo) och väg 70 (Stockholm/Mälardalen-Borlänge-Djurås-Mora-Idre) är de viktigaste och mest trafikerade vägstråken i och genom Dalarna. Förbindelserna till och från Stockholmsområdet, Mälardalen och Uppsala är en kritisk framgångsfaktor för länets regionala utveckling och regionförstoring samt för en vidgad arbetsmarknad. Stråken är pulsådor för såväl godstransporter och den dagliga arbets- och studiependlingen som för långväga persontransporter särskilt den omfattande besöksnäringen från främst Stockholm och Mälardalen till Siljansområdet, Sälen- och Idre-Grövelsjöfjällen.

Mellansvenska Handelskammaren ställer sig bakom Region Dalarnas yttrande om att objektet E16/väg70 Borlänge-Djurås i gällande nationell plan ska fullföljas i sin helhet i den nya planen samt att objektet E16 Förbi Yttermalung beslutas ingå i planen som nytt objekt. Båda dessa vägobjekt ingår i Region Dalarnas högsta prioriteringar till nationell plan.

Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle "Räta Linjen", Vägen utgör en del i förbindelsen mellan Gävle och Norrköping – "Räta linjen" – som är ett alternativ till E4 förbi Stockholm och Uppsala för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige. Förbindelsen är således en viktig länk i nord-sydlig riktning för näringslivets transporter eftersom den utgör primär transportväg för farligt gods.

Väg 50 ingår även den i Trafikverkets +10 % lista med en förbifart i Grängesberg. Den stora flaskhalsen på väg 50, Dalporten där såväl personbilar som tunga transporter får stoppa vid möte med tung trafik, skulle dock kunna åtgärdas men en enklare och billigare åtgärd. Om man ser till Trafikverkets fyrstegsprincip borde en optimering i form av ombyggnad av Dalporten istället för dragning av ny väg förbi Grängesberg vara en bättre lösning.

Ökade ramar till länsplaner behövs

En stor del av landets transportinfrastruktur ska finansieras av länsplanerna. Länsplanernas ramar har under många planomgångar varit för små såväl utifrån regeringens uppdrag om trafiksäkerhet som utifrån det regionala utvecklingsuppdraget och hållbar omställning för klimatet. Inför nya planomgången fanns stora förhoppningar om att regeringen skulle välja att kraftfullt öka länsplanerarna. Så blev inte fallet, i stället uppdrogs Trafikverket att ge förslag till satsningar i nationell plan på särskild samfinansiering för cykel och trafiksäkerhet som stöd till länsplanerna.

Mellansvenska Handelskammaren delar Region Dalarnas syn att Trafikverkets ramjustering av länsplanerna utifrån upparbetat utfall i gällande plan 2018-2029 ej är acceptabel. För Dalarna innebär ramjusteringen en minskning av länsplanen med 246 mkr under de första fyra åren i nya planperioden. Detta bidrar till att prioriterade såväl namngivna som icke namngivna åtgärder för tillgänglighet och trafiksäkerhet i landsbygd samt för gång och cykel kan komma att behöva strykas i länsplanen.

Vi kan i Dalarna se en tydlig effekt av otillräckliga medel i länsplanen i att Regionen nu behöver välja mellan investeringar i väg 66 eller väg 70, båda är av stor betydelse för länets utveckling och

investeringar bör inte skjutas i framtiden. I Gävleborg finns flera för näringslivet viktiga vägar i länsplanen och där behövs satsningar på till exempel väg 76, 83 och 84.