

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033

Sammanfattning

Örnsköldsviks kommuns yttrande sammanfattas i sex prioriterade punkter:

- **Bygg E4 Förbi Örnsköldsvik nu, avtal för medfinansiering finns**
Regeringen bör genast ge Trafikverket i uppdrag att genomföra E4 förbi Örnsköldsvik.
- **Bind ihop södra och norra Sverige, ta nya beslut för Nya Ostkustbanan i Botniska korridoren**
Regeringen bör omgående besluta att kustjärnvägen mellan Stockholm – Luleå (Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan) ska byggas klart och bli en del av det framtida nationella järnvägsnätet för 250 km/h.
- **Förbättra vägarna på landsbygden**
Det är inte acceptabelt att Trafikverket presenterar ett förslag där vägnas underhållsbehov överstiger medlen som innebär att både låg- högtrafikerade vägnätet försämras. Regeringen bör ge Trafikverket ökade anslag till höjd bärighet och vidmakthållande av vägar.
- **Överflyttning av godstransport från väg till järnväg och sjöfart**
Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheterna till statlig medfinansiering av en ny allmän hamn i Örnsköldsvik.
- **Statens ekonomiska ansvar för regionala flygplatser måste öka**
Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över nuvarande modell för finansiering av regionala flygplatser samt utöka antalet beredskapsflygplatser i Sverige.
- **Generell synpunkt**
Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att för varje föreslagen åtgärd beräkna besparingen av CO₂-ekvivalenter per investeringskostnad.

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 genom Örnsköldsviks stadskärna är en besvärlig flaskhals. 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.

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 samt infrastruktur för sjöfart. För skogsindustrin är kvaliteten på inlandets vägnät av stor betydelse. Örnsköldsviks kommun har tillsammans med näringslivet analyserat framtidens behov av infrastruktur för gods. Resultatet är sammanställt i rapport och behovet av intermodalitet för järnväg, väg och sjöfart lyfts fram samt hög bärighet på vägnätet. För att åstadkomma detta krävs infrastrukturinvesteringar i en ny hamn och upprustning av befintligt vägnät.

Örnsköldsviks kommun behöver goda flygförbindelser för vårt exportinriktade näringsliv och för en ökad attraktivitet. Örnsköldsviks flygplats har en avgörande betydelse för företag som ska nå en internationell marknad, där Örnsköldsviks näringsliv står för ca 5% av Sveriges nettoexport. Vi har inga andra transportslag då restiden till Stockholm/Arlanda överstiger 5 timmar för alla alternativa transportslag.

Generella synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Det är positivt att den totala planeringsramen för åtgärder i transportinfrastruktur 2022 – 2033 ökats jämfört med föregående period och nu uppgår till 799 miljarder kronor. Det innebär att många viktiga investeringar och ökade satsningar på drift, underhåll och reinvesteringar finns med i förslag till nationell transportplan.

Det är positivt att i likhet med andra nordeuropeiska transportinfrastrukturplaner finns ett ökande fokus på järnvägsprojekt. Det är lämpligt att uppdatera och tillhandahålla ny järnvägsinfrastruktur av hög kvalitet, inklusive signalsystemet ERTMS.

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 och i infrastrukturen för sjöfart måste till för att möta efterfrågan på hållbara och effektiva godstransporter. Ingen kvantitativ systematisk analys eller prioritering av åtgärder har gjorts utifrån klimatpåverkan. Regering bör ge Trafikverket i uppdrag att för varje åtgärd beräkna besparingen av CO₂-ekvivalenter per investeringskostnad. Denna utvärdering är nödvändig och bör införas snarast så att berörda delmål i Agenda 2030 kan uppnås.

Åtgärdsspecifika synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Bygg E4 Förbi Örnsköldsvik nu, avtal för medfinansiering finns

Regeringsbeslutet den 23 september 2021 då Infrastrukturdepartement gav Trafikverket ”Uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län” var tydlig med att prioritera brister och flaskhalsar. Regeringsbeslutet belyser hur planeringsförutsättningarna för norra Sverige har förändrats markant de senaste två åren.

E4 genom Örnsköldsviks stadskärna är en mycket besvärlig flaskhals med 5 trafikljus och en lång sträcka med hastighetsbegränsningen 40 km/h. Trafiksituationen medför miljömässiga problem och risker för människors hälsa på grund av dålig trafiksäkerhet, risker med transporter av farligt gods, bullerstörningar samt överskridanden av miljökvalitetsnormerna för halten partiklar och kväveoxider i luft.

En avsiktsförklaring undertecknades den 15 april 2021 av Stefan Engdahl Trafikverkets nationella chef för Verksamhetsområde Planering och Per Nylén Kommunstyrelsens ordförande för Örnsköldsviks kommun.

Avsiktsförklaringen innefattar:

- Medfinansiering från annan part till statliga infrastruktur
- Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del.

E4 förbi Örnsköldsvik är en samhällsekonomisk lönsam investering samt en nödvändig åtgärd i transportinfrastrukturen med anledning av de företagsetableringar och företagsexpansioner som sker i norra Sverige. Regeringen bör genast ge Trafikverket i uppdrag att genomföra E4 förbi Örnsköldsvik.

Bind ihop södra och norra Sverige, ta nya beslut för Nya Ostkustbanan i Botniska korridoren

Nya Ostkustbanan i Botniska korridoren, binder samman järnvägen i norra och södra Sverige och utbyggnadstakten måste öka. I denna del av landet finns förmåga och vilja att möta upp med bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling, ökad sysselsättning och tillväxt, till nytta för hela Sverige.

Trafikverkets förslag senarelägger Nya Ostkustbanan och motverkar utbyggnaden av det framtida nationella järnvägsnätet för 250 km/h. Regeringen bör omgående besluta att kustjärnvägen mellan Stockholm – Luleå (Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan) ska byggas klart och bli en del av det framtida nationella järnvägsnätet för 250 km/h.

Förbättra vägarna på landsbygden

Digitalisering, ökad turism och närhet till växande arbetsmarknader innebär nya möjligheter för landsbygden i Örnsköldsviks kommun. 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 är lokaliserade.

Trafikverket konstaterar att bärighetssatsningar som möjliggör tyngre vägfordon har hög samhällsekonomisk lönsamhet, så detta måste prioriteras.

Trafikverkets förslag där vägarnas underhållsbehov överstiger medlen innebär att både låg- högtrafikerade vägnätet försämras. Detta är inte acceptabelt.

Som ett arktiskt land står Sverige inför snabba klimatförändringar. Investeringar i vägnätet för att minska underhållsskulden, förbättra driftsäkerheten och ta hänsyn till förväntade klimatförändringar är nödvändigt. Finland insåg detta i sitt samråd och justerade sin transportinfrastrukturplan för att minska vägunderhållsskulden.

Överflyttning av godstransport från väg till järnväg och sjöfart

Örnsköldsviks kommun saknar nationella investeringar för att öka sjöfartens konkurrenskraft som möjliggör en överflyttning av godstransport från väg till sjöfart. Örnsköldsviks industrier har behov av godstransport ut i världen. En ny

allmän hamn i Örnsköldsvik skulle utgöra ett nav i transportkedjan och främja överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart. Regering bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheterna till statlig medfinansiering av en ny allmän hamn i Örnsköldsvik.

Statens ekonomisk ansvar för regionala flygplatser måste öka

Vi behöver goda flygförbindelser för vårt exportinriktade näringsliv och för en ökad attraktivitet i Örnsköldsvik. Örnsköldsviks flygplats har en avgörande betydelse för företag som ska nå en internationell marknad, där Örnsköldsviks näringsliv står för ca 5% av nettoexporten i landet. Vi har inga andra transportslag då restiden till Stockholm/Arlanda överstiger 5 timmar för alla alternativa transportslag. Vi anser att staten behöver ta ett ökat ekonomiskt ansvar för regionala flygplatser som inte har möjlighet att nyttja andra transportslag med rimliga restider. Vårt förslag är att regeringen ser över bidragsmodellen för regionala flygplatser. Vidare föreslås att Trafikverket ska ges i uppdrag att utöka det nationella nätet avseende beredskapsflygplatser, de 17 tillfälliga beredskapsflygplatserna bör utses som nationella beredskapsflygplatser.

Örnsköldsviks Kommun

Per Nylén
Kommunstyrelsens ordförande