

Yttrande över förslag till nationell transportplan 2022-2033

Sammanfattande synpunkter på Trafikverkets förslag till plan 2022-2033

- *Västernorrland och resten av landet skulle missgynnas av förslaget till plan*
Vår samlade bedömning är att Västernorrland, mellersta och norra Sverige samt de flesta andra delarna i landet skulle missgynnas om Trafikverkets förslag till plan skulle antas i sin helhet av regeringen och sedan genomföras. Förslaget innebär att cirka en tredjedel av de drygt 150 objekten i planen skulle slutföras fram till 2033 och endast ett fåtal av dessa i landets norra hälft samtidigt som näringslivet investerar mer än 1070 miljarder kronor i åtgärder för grön omställning och stärkt svensk konkurrenskraft. Region Västernorrland ifrågasätter inte behovet av mer järnvägskapacitet i södra Sverige utan förordar istället att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg finansieras och organiseras i särskild ordning utanför den nationella planen och att ramen om 799 miljarder kronor lämnas intakt, i likhet med flera andra remissinstansers ställningstaganden över tid. På så vis skulle andra redan planerade, viktiga och mogna objekt kunna finansieras och färdigställas inom kommande planperiod 2022-2033.
- *Region Västernorrland prioriterar fortfarande utbyggnaden av Nya Ostkustbanan högst*
Region Västernorrland pekar ut Nya Ostkustbanan (som del av Botniska korridoren och EU:s ScanMed-korridor) som Västernorrlands och norra Sverige enskilt viktigaste utvecklingsfråga. Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan har varit, är och förblir vår första och högsta infrastrukturprioritering. Vi anser därför att Trafikverkets förslag om att skjuta investeringen Gävle-Kringlan minst sju år framåt, att projektets finansiering ska minska med cirka 3,5 miljarder kronor samt att inga tillkommande etapper på banan förordas är helt oacceptabelt. Utbyggnadstakten för Nya Ostkustbanan och hela den Botniska korridoren måste öka. Istället för Trafikverkets förslag insisterar vi att etappen Gävle-Kringlan genomförs som planerat samt att kustjärnvägen mellan Stockholm och Luleå (Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan) byggs ut i sin helhet under planperioden 2022-2033 och att detta stråk blir en del av ett 250 km/h-nät med blandad gods- och persontågtrafik. I tillägg anser vi att fyrspåret Stockholm-Uppsala ska byggas ut som tidigare planerat för att stärka sammanhållningen mellan huvudstaden och norra Sverige.

- *Övre Ådalsbanan är i första hand viktig för näringslivets transporter*
De reinvesteringar som nu genomförs på övre Ådalsbanan (Västeråsby-Långsele) för att återanpassa banan till ursprunglig nivå är helt avgörande för näringslivets behov av godstransporter. Det gör att banan kommer kunna möta näringslivets behov i närtid så väl som i framtiden och innebär att den i första hand är användbar för godstrafiken. Det är därför positivt och glädjande att Trafikverket föreslår att investera i en vändslinga i Västeråsby under planperioden. Vändslingan möjliggör för mer effektiva godstransporter samt att stråket får en omledningsfunktion. På längre sikt bör möjligheten att bygga ut banan och ge förutsättningar för spårburen persontrafik ligga kvar då sträckan kan få betydelse för regional tågtrafik Sollefteå-Sundsvall/Umeå i första hand och Umeå-Östersund i andra hand.
- *Mittstråket bör lyftas som ett av Sveriges prioriterade transportstråk*
Mittstråket mellan Sundsvall och Trondheim, knyter samman Sveriges och Norges transportsystem på järnväg samt väg och bör även framöver lyftas som ett av Sveriges prioriterade stråk. Vi välkomnar Trafikverkets förslag om linjerätning och samtida infart på Mittbanan vid Erikslund, mellan Ånge och Sundsvall. Med föreslagna kapacitets-, hastighetshöjande och säkerhetshöjande åtgärder utvecklas Mittbanan ytterligare och möjliggör för mer effektiva gods- och persontransporter vilket är positivt även om det finns behov av fler och mer omfattande åtgärder och insatser längs med stråket, inte minst för att förbättra restiderna. I tillägg anser vi att en utredning för ny dragning på Mittbanan sträckningen Sundsvall-Stöde bör startas under perioden. Det är bra att arbetet med att sänka hastigheterna på E14 har pausats. När arbetet återupptas bör det göras med utgångspunkt i att hastigheterna i allt väsentligt ska lämnas oförändrade och att det därefter utreds och tas fram en plan för hur delar av vägsträckan kan mötessepareras eller stärkas för bibehållna hastigheter utan att trafiksäkerheten äventyras.
- *Det behövs en ny E4 i Örnsköldsvik*
Trafikverket föreslår inom det så kallade 10-procentsalternativet, som bygger på beslut från riksdagen om att utöka planens omslutning, att ny E4 ska byggas i Örnsköldsvik. Vi anser att åtgärden bör prioriteras inom redan beslutad ram samt i sin helhet inrymmas inom planperioden 2022-2033.

Inledande och övergripande synpunkter på planförslaget

Det är positivt att riksdagen beslutat öka den totala planeringsramen till 799 miljarder kronor för planperioden 2022-2033 jämfört med de 622,5 miljarder kronorna under innevarande period 2018-2029. Det är också positivt att regeringen gett Trafikverket tydliga besked om att det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnväg i norra Sverige, vilket vi tolkar som satsningar på Nya Ostkustbanan, samt att planeringen för byggandet av

Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras.

Vi är däremot bekymrade över att Trafikverket föreslår att finansiera påbörjandet av tre etapper på nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige för 104 miljarder kronor inom den ekonomiska ramen för kommande planperiod. Region Västernorrland ifrågasätter inte behovet av mer järnvägskapacitet i södra Sverige utan förordar istället att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg finansieras och organiseras i särskild ordning utanför den nationella planen och att ramen om 799 miljarder kronor lämnas intakt, i likhet med flera andra remissinstansers ställningstaganden över tid. På så vis skulle andra redan planerade, viktiga och mogna objekt kunna finansieras och färdigställas inom kommande planperiod.

Vår samlade bedömning är att Västernorrland, mellersta och norra Sverige samt de flesta andra delarna i landet skulle missgynnas om Trafikverkets förslag till plan skulle antas av regeringen och sedan genomföras. Förslaget innebär sammantaget att cirka en tredjedel av de drygt 150 objekten i planen skulle slutföras fram till 2033 medan nästan 100 viktiga åtgärder planeras bli färdiga någon gång efter 2033, oklart när. Endast ett fåtal av de drygt 150 objekten i planförslaget föreslås i landets norra hälft samtidigt som näringslivet investerar mer än 1 070 miljarder kronor i den permanenta världsutställning som åtgärderna för grön omställning, innovation och stärkt svensk konkurrenskraft faktiskt innebär.

Lagt kort ligger och en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige kan inte åstadkommas genom besparingar och senareläggningar

Regeringen har tydligt kommunicerat gällande plan ska genomföras samt att det ska ske en fortsatt järnvägsutbyggnad i norra Sverige. Vidare har regeringen också meddelat att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige inte ska ske på bekostnad av andra viktiga åtgärder och investeringar. Vi tvingas konstatera att det är just det som Trafikverket föreslår regeringen. Trafikverket föreslår tre större besparingar samt elva större senareläggningar för att skapa utrymme för att påbörja utbyggnaden av de nya stambanorna för höghastighetståg i kommande plan. Trafikverket kostnadsberäknar utbyggnaden av de nya stambanorna till 325 miljarder kronor med en felmarginal om 55 miljarder kronor billigare eller dyrare. Med denna utbyggnadstakt skulle det krävs minst tre hela tolvåriga planer efter varandra för att finansiera färdigställandet av de nya stambanorna samtidigt som resten av landet skulle få stå tillbaka.

Ingen samhällsnytta kan tillgodoräknas om projekten aldrig slutförs och kostnaden för brutna avtal kan inte bara räknas i pengar

Med föreslagen byggtakt riskerar många projekt påbörjas utan någon tydlig plan eller garanti för när de väntas färdigställas. Detta rimmar illa med statens tydliga mål och

ambitioner om exempelvis fossilfrihet till 2045, överenskommelser med EU om att bygga ut hela Botniska korridoren för snabba, tunga och långa tåg till 2030. Dessutom föreslår Trafikverket regeringen att bryta avtal med kommuner och regioner, exempelvis avtalet mellan staten och Gävle kommun om etappen Gävle-Kringlan och bostadsbyggande. Trafikverkets beskrivning av bärighetsatsningen (BK4) är i sammanhanget föredömlig. Där beskriver Trafikverket exempelvis att 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet ska kunna öppnas för BK4 till år 2029. Motsvarande beskrivningar med målår och utbyggnadstakt skulle med fördel kunna tillämpas för alla andra föreslagna åtgärder.

Näringslivet visar vägen genom att investera mer än 1070 miljarder kronor i att revitalisera den befintliga industrin samt i nyindustrialisering fram till 2040

Just nu investerar näringslivet 1 070 miljarder i ny innovativ teknologi och nya industrier i den norra halvan av Sverige. Utvecklingen går i rekordfart och det är därför viktigt att även staten tar sitt ansvar för att underlätta den gröna omställningen. Den Botniska korridoren (Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Godsstråket genom Bergslagen) behövs för den revitalisering och nyindustrialisering som näringslivet påbörjat. Det vore därför orimligt om staten skulle skjuta viktiga investeringarna i Nya Ostkustbanan på framtiden.

Det enda tänkbara alternativet vore att påskynda byggandet av Nya Ostkustbanan och resten av den Botniska korridoren. Att påbörja byggandet av ett kapacitetsstarkt och klimatstarkt infrastruktursystem, där den Botniska korridoren blir en del av den viktiga ryggraden i det nationella och europeiska gods- och persontransportsystemet. Det skulle kosta staten drygt 60 miljarder kronor ytterligare att färdigställa kustjärnvägen mellan Gävle och Luleå, utöver vad som redan är investerat eller avsatt i innevarande plan 2018-2029 (totalt cirka 20 miljarder kronor, varav ungefär 10 miljarder kronor till Nya Ostkustbanan och ungefär lika mycket till Norrbotniabanan). Det är i jämförelse med näringslivets satsningar en relativt blygsam investering.

EU kan medfinansiera upp till hälften av Botniska korridorens byggkostnad vilket är lika mycket som 10-procentsalternativet

Merkostnaden för att bygga ut den Botniska korridoren skulle i realiteten bli lägre eftersom EU kan medfinansiera utbyggnaden med 30–50 procent av den totala kostnaden, som beräknas till cirka 80 miljarder kronor (cirka 40 miljarder kronor för Nya Ostkustbanan och ungefär lika mycket för Norrbotniabanan). Att söka medfinansiering från EU till infrastrukturinvesteringar är också i linje med regeringens och riksdagens prioriteringar. Medfinansieringen från EU skulle därmed kunna stå i paritet med det 10-procentsalternativ som Trafikverket beräknar skulle behöva uppgå

till 28,6 miljarder kronor i ytterligare tillskott från riksdagen för att mer ska kunna bli gjort.

Nya Ostkustbanan har en jämförelsevis hög planmognad, vilket gör att investeringarna i sin helhet kan genomföras under planperioden. Den 27 mil långa järnvägen mellan Gävle och Härnösand (Västerasby), är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår. Dagens undermåliga järnväg bromsar utvecklingen i norra Sverige och därmed i förlängningen hela landet. Ett nytt dubbelspår skulle skapa helt nya möjligheter. Norra Sverige skulle knytas ihop och Sveriges konkurrenskraft skulle stärkas. Det är mot denna bakgrund ett dubbelspår på Ostkustbanan pekas ut som den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan i Västernorrlands regionala utvecklingsstrategi (RUS).

Nya Ostkustbanan samt hela Botniska korridoren måste stärkas för att stärka den svenska konkurrenskraften, välståndet och i förlängningen välfärden

Trafikverket prognostiserade i sitt inriktningsunderlag en ökning av godstransporterna med 50 procent från 2020 till 2040. Merparten av befolkningen konsumtionen och produktionen i norra Sverige är baserad i anslutning till kusten och kuststråken, där de största bristerna på järnvägen finns, alternativt saknas järnväg helt. Flertalet industriinvesteringar och etableringar som sker i landets norra hälft är starkt exportberoende men också beroende av insatsvaror till produktionen men också i ökande utsträckning återvinning av de egna varorna och produkterna. Det finns anledning att tro att vi kommer bli mer beroende av tillgång på grön transportinfrastruktur, kapacitet och logistik i norra Sverige.

Utöver behovet av ett sammanhållet järnvägssystem som kopplar ihop orterna längs kusten mellan Stockholm-Luleå behöver också kopplingarna mellan sjöfarten och övriga transportslag stärkas. I Sundsvall förbättras anslutningarna mellan hamnen genom att en ny logistikpark etableras på området, två triangelspår och ett nytt och elektrifierat hamnspår byggs.

För att möjliggöra för och stimulera till mer överflyttning av gods behöver staten, utöver att färdigställa Nya Ostkustbanan och hela den Botniska korridoren, i framtiden ta ett större ansvar och öka sin medfinansiering till utbyggnader av allmänna och kommunalt ägda hamn- och terminalbyggnader.

Svenska företag ska fortsätta tävla på världsmarknaden, inte om tillgången till svensk transportinfrastruktur

Om den Botniska korridoren inte byggs ut under planperioden riskerar vi inte klara av att flytta över mer befintligt gods till järnväg och sjöfart samt att alla tillkommande volymer behöver transporteras på lastbilar genom hela landet. Det vore i så fall

paradoxalt om näringslivet investerar mer än 1 070 miljarder kronor i att ställa om sin produktion till att bli grön för att sedan skicka sina varor med fossildrivna lastbilar.

Vi vet också att landbaserade transporter kommer bli dyrare fram till 2030 bland annat med anledning av höjda drivmedelspriser, cabotageregler, reglering av förarlöner med flera. Kustjärnvägen norr om Gävle är inte dimensionerad för långa, tunga eller snabba godståg varför godstransporter på järnväg inte alltid är lönsamma eller ens möjliga att utföra. Att transportera gods från kusten via norra Stambanan är om det ens är möjligt ofta en omväg som tar längre tid och kostar mer pengar, vilket är förödande för svensk basnäring och exportindustri som ofta har låga vinstmarginaler i den globala konkurrensen.

Utan Botniska korridoren riskerar konkurrensen uppstå om vem som får tillgång till infrastrukturen och konkurrensen uppstår i så fall mellan olika svenska exportföretag på vägen till marknaden istället för på själva marknaden.

Varje år fraktas uppskattningsvis gods motsvarande 400 000 containrar (TEU) till eller från norra halvan av landet på lastbilar i transit till eller från en hamn i Skåne för att gå en kort bit med färja till exempelvis Danmark, Tyskland eller Polen. Alltsedan murens fall 1991 har Europas ekonomiska och politiska dynamik förändrats. Från att vi haft begränsat utbyte med östra Europa under kalla kriget är de samlat en lika stor handelspartner som vår enskilt största handelspartner Tyskland.

I och med bland annat murens fall, EU:s utvidgning österut, Brexit med mera har Europas mittpunkt förskjutits längre österut. Vi exporterar och importerar mer i vårt närområde nu än tidigare och den trenden kanske stärks av den pågående pandemin, ökad fokus på hållbarhet och försämrade säkerhetsläge i delar av världen?

Från att ha varit en omväg eller en återvändsgränd under lång tid har Botniska viken och Östersjön vuxit fram som relevanta transportvägar för ytterligare gods. Kommuner och privata hamnaktörer investerar också kraftigt i hamninfrastrukturen, inte minst i orter som Gävle, Sundsvall och Örnsköldsvik.

Utan Nya Ostkustbanan utblir den regionala utvecklingen och arbetsmarknadsförstoringen vilket riskerar drabba kvinnor oproportionerligt

Sedan 2011 har pendlingen i Västernorrland utvecklats svagt, (en ökning med 0,4 procent fram till 2019) vilket innebär att totalt 15,7 procent av länsbefolkningen pendlar – knappt hälften av rikssnittet (på 34 procent). Den svaga utvecklingen gör att regionförstoring i vårt län uteblivit sedan 2006. Prognosen för Västernorrland är fortsatt

dyster och indikerar ingen regionförstoring, samtidigt som 19 andra arbetsmarknadsregioner i riket växer sig starkare.

Det är oroväckande att Västernorrlands utveckling nästan stått still sedan 2011 och att för varje år som går tappar länet i relativ konkurrenskraft mot landets övriga regioner. Möjligheterna att korta restiderna och sänka kostnaderna för pendling i Västernorrland är dock stora. Det förutsätter dock bland annat att Nya Ostkustbanan färdigställs i sin helhet och att vi parallellt utvecklar ett konkurrenskraftigt regionalt kollektivtrafiksystem med tåg och buss. På så sätt kan dagens utbredning av våra arbetsmarknadsregioner bli mer konkurrenskraftig och funktionell och tillsammans omsluta alla länets kommuner samt ytterligare kommuner i angränsande län.

Med en fullständig utbyggnad av Nya Ostkustbanan mellan Gävle-Härnösand (Västerasby) skulle tillgängligheten för kommunerna runt Sundsvall, mellan Kramfors och Söderhamn, öka dramatiskt. Antalet personer och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid skulle öka med mellan 40 och ett par hundra procent för kommunerna längs järnvägen. Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Timrå, Härnösand och Kramfors bildar en enda gemensam arbetsmarknadsregion. Branschbredden ökar också, vilket minskar sårbarheten och säkerställer innovationsförmågan.

Sammantaget förbättras arbetsmarknadens funktion och produktiviteten skulle öka. En försiktig bedömning indikerar att ungefär 3 700 nya jobb skulle skapas i stråket från Kramfors i norr till Gävle i söder. Ofta är det kvinnors möjligheter till jobb och karriär som begränsas när arbetsmarknaden är ensidig. Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan möjliggör för både kvinnor och män att resa längre sträckor kollektivt med tåg, vilket också skapar mer jämlika och hållbara förutsättningar för alla, oavsett kön.

Trafikverket föreslår flera viktiga investeringar för Västernorrland men föreslår samtidigt än fler senareläggningar och minskade anslag till de högst prioriterade åtgärderna

Det är glädjande att Trafikverket föreslår nya satsningar för och i Västernorrland samt att vissa befintliga åtgärder ska slutföras, inte minst:

- Vändslinga i Västerasby för 122 miljoner kronor med ytterligare 55 miljoner kronor från länsplanen,
- Åtgärder för mittseparering på E14 mellan Blåberget och Matfors i Sundsvalls kommun om 381 miljoner kronor samt ytterligare 5 miljoner kronor i samfinansiering, samt att
- Investeringar på Mittbanan i kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Erikslund mellan Ånge och Sundsvall för drygt 340 miljoner kronor.

De föreslagna investeringarna är lika välkomna som nödvändiga för en önskvärd utveckling i linje med inte minst nationellt uppsatta mål.

Region Västernorrland pekar ut Nya Ostkustbanan (som del av Botnsika korridoren och EU:s ScanMed-korridor) som Västernorrlands och norra Sverige enskilt viktigaste utvecklingsfråga. Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan har varit, är och förblir vår första och högsta infrastrukturprioritering. Vi anser därför att Trafikverkets förslag om att skjuta investeringen Gävle-Kringlan minst sju år framåt, att projektets finansiering ska minska med cirka 3,5 miljarder kronor samt att inga tillkommande etapper på banan förordas är helt oacceptabelt. Utbyggnadstakten för Nya Ostkustbanan och hela den Botniska korridoren måste öka. Istället för Trafikverkets förslag insisterar vi att etappen Gävle-Kringlan genomförs som planerat samt att kustjärnvägen mellan Stockholm och Luleå (Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan) byggs ut i sin helhet under planperioden 2022-2033 och att detta stråk blir en del av ett 250 km/h-nät med blandad gods- och persontågtrafik. I tillägg anser vi att fyrspåret Stockholm-Uppsala ska byggas ut som tidigare planerat.

Det är bra att Trafikverket föreslår åtgärder för höjd hastighet till 250 km/h på Ostkustbanan. Förslaget är dock fragmentariskt och skulle stärkas av att göras i och med en fullständig utbyggnad av hela kustjärnvägen mellan Stockholm och Luleå som en del i ett samlat nationellt system för hastigheter upp till 250 km/h för blandad gods- och persontrafik för hela Sverige.

Mittstråket binder ihop Sundsvall-Östersund-Trondheim

Trafikverket kommer att byta ut en järnvägsbro i Erikslund (strax öster om Ånge) av underhållsskäl till en kostnad av cirka 50 miljoner kronor, med underhållsmedel i den nationella infrastrukturplanen. Åtgärden är inplanerad till år 2026. Trafikverket har meddelat att det finns möjlighet att kombinera brobytet med en linjerätning för cirka 170 miljoner kronor ur den nationella infrastrukturplanen för att höja hastigheten från 70 km/h till 130 km/h.

Restiden Sundsvall-Östersund med tåg uppgår idag till drygt 2½ timmar, vilket är ungefär detsamma som med bil. Analyser visar att det är möjligt att få till ett tågtrafikupplägg med restider på drygt 2 timmar och 10 minuter utan omfattande banombyggnader. Det kan ske genom en kombination av trimningsåtgärder, ändrat upplägg för tågmöten, samt linjerätning och upphörande av resandeutbyte i Erikslund, öster om Ånge. Denna kombination möjliggör en tidtabell som totalt förkortar restiden mellan Sundsvall och Östersund med 10 minuter. Själva linjerätningen i sig ger en tidsbesparing på 2 minuter.

För att ställa linjerätningen i Erikslund i relation till andra åtgärder på Mittbanan, avseende restidsförkortningar och investeringskostnader, kan man exempelvis jämföra med kurvrätning Stöde-Hällsjö som innebär knappt 4 minuters kortare restid för regionaltåg, till en kostnad runt 480 miljoner kronor (enligt Trafikverkets linjeutredning 2019). Ett annat exempel är linjerätning Stöde-Sundsvall som innebär knappt 15 minuter kortare restid för regionaltåg, till en uppskattad kostnad på cirka 3,2 miljarder kronor (enligt Trafikverkets linjeutredning 2019). Linjerätningen i Erikslund medför en betydande restidsminskning till en låg investeringskostnad och är därmed en mycket kostnadseffektiv åtgärd.

Det är bra att arbetet med att sänka hastigheterna på E14 har pausats. När arbetet återupptas bör det göras med utgångspunkt i att hastigheterna i allt väsentligt ska lämnas oförändrade och att det därefter utreds och tas fram en plan för hur delar av vägsträckan kan mötessepareras eller stärkas för bibehållna hastigheter utan att trafiksäkerheten äventyras.

Det har genomförts och genomförs många stora åtgärder i och kring Sundsvall, längs Mittstråket samt elektrifieringen av Meråkerbanan från Storlien vidare till Trondheim. De återstående åtgärderna beräknas samtliga vara slutförda till 2024 vilket skapar helt nya förutsättningar för personresor och godstransporter i stråket.

Sundsvall är en strategisk nationell och snart även en europeisk transport- och urban nod

Under senare år har Sundsvall genomgått en omfattande omvandling och vuxit fram som en strategisk transportnod för personresor. I och med främst statens och kommunens investeringar i bland annat infrastruktur och bostäder, med medfinansiering från EU och regionen, håller staden också på att bli en strategisk gods- och logistiknod. Cirka 10 miljarder kronor har eller håller på att investeras i bland annat E4-bron, första dubbelspårsetappen på Nya Ostkustbanan mellan Sundsvall-Dingersjö, två triangelspår för mer effektiva godstransporter på järnväg, ett nytt och elektrifierat hamnspår byggs samt att kommunen investerar närmare 800 miljoner kronor i att utveckla hamnen samt att flytta logistikparken från stadens centrala och tätbefolkade delar.

Sundsvalls kommuns satsningar i grön infrastruktur och förtätning av stadens boendestruktur är synkroniserade med bland andra statens investeringar i utbyggnaden av Nya Ostkustbanan. Det är inte hållbart för någon kommun eller region att prioritera eller investera i en grön omställning av infrastrukturen, transporter och logistik om det

inte görs sammanhållet i ett nationellt och europeiskt system om det inte håller ihop och om tydliga mål om utbyggnadstakt och slutförande uttalas.

Sundsvalls kommuns investeringar i ny infrastruktur konkurrerar med andra prioriterade samhällsfunktioner, inte minst vård, skola och omsorg och är därför särskilt svåra att bära om staten inte samordnar sina investeringar med kommunen eller förmår kommunicera en avsikt om när investeringen kan förväntas vara genomförd. Det blir också extra tungt för kommuner som Sundsvall att parallellt med investeringarna samtidigt tvingas bära stora underskott för den samhällsviktiga flygtrafiken.

Det behövs en ny E4 i transportnoden Örnsköldsvik

Varje dag passerar uppemot 22 000 fordon på E4 genom centrala Örnsköldsvik vilket inte bara skapar en barriäreffekt i staden utan orsakar också stora miljöproblem i form av luftföroreningar och buller. Genomfarten rakt igenom centrum gör också att dragningen är särskilt farlig för barn och andra oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister. Staden är ett viktigt industrinav med många och tunga transporter från exempelvis försvarsindustrin och skogsnäringen och är därmed en strategisk regional och nationell transportnod som är beroende av effektiv och säker infrastruktur. Det är också värt att uppmärksamma att Örnsköldsviks näringsliv står för cirka 5 procent av Sveriges nettoexport. Trafikverket föreslår inom det så kallade 10-procentsalternativet, som bygger på beslut från riksdagen om att utöka planens omslutning, att ny E4 ska byggas i Örnsköldsvik. Vi anser att åtgärden bör prioriteras inom redan beslutad ram samt i sin helhet inrymmas inom planperioden 2022-2033.

Trafikverket föreslår viktiga satsningar i godsstråket på övre Ådalsbanan

Det pågår redan omfattande reinvesteringar på övre Ådalsbanan mellan Långele-Västerasby för att återanpassa banan till ursprunglig nivå, vilket är helt avgörande för näringslivets behov av godstransporter. Det gör att banan kommer kunna möta näringslivets behov i närtid såväl som i framtiden och innebär att den i första hand är användbar för godstrafiken. Det är därför positivt och glädjande att Trafikverket föreslår att investera i en vändslinga i Västerasby under planperioden. Vändslingan möjliggör för mer effektiva godstransporter samt att stråket får en omledningsfunktion, vilket är positivt för redundansen i systemet. På längre sikt bör möjligheten att bygga ut banan och ge förutsättningar för spårburen persontrafik ligga kvar då sträckan kan få betydelse för regional tågtrafik Sollefteå-Sundsvall/Umeå i första hand och Östersund-Umeå i andra hand.

Det redan eftersatta vägunderhållet riskerar att försämrats ytterligare fram till 2033

Trafikverket beskriver att tillståndet på det statliga vägnätet under en längre tid har försämrats. Det märks inte minst i Västernorrland och framförallt i de mer glest befolkade områdena med långa avstånd mellan bostad, arbete, skola och samhällsservice. Det är bekymmersamt att Trafikverket också förutspår att de angivna anslagsnivåerna inte är tillräcklig för att behålla nuvarande och bristfälliga standard på det statliga vägnätet samt att myndigheten prognostiserar att nedbrytningstakten kommer bli högre än åtgärdstakten under kommande planperiod 2022-2033.

Geologin och klimatförändringar samt dess påverkan på vägnätet i Västernorrland

De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning. Länet karaktäriseras av ett storkuperat landskap där jordlagren närmast kusten utgörs av mäktiga skredbenägna jordlager bestående av sand och silt längs älvarnas höga och branta slänter (nipor). Vi går mot en framtid med ett förändrat klimat. Enligt de klimatanalyser som SMHI har tagit fram, framgår det att landets norra delar kommer att få betydligt mer nederbörd och ökning av temperaturer än landets södra delar.

Det i sin tur medför att markstabiliteten påverkas och bärigheten på vägnätet i norra Sverige kommer försämrats. Ökade temperaturer innebär samtidigt att vegetationsperiodens längd kommer öka i Västernorrland, för RCP4.5 med ungefär en månad och för RCP8.5 cirka två månader. Det medför att tillväxten i skogarna ökar, vilket leder till ökat behov av tunga transporter i ett skogslän som Västernorrland.

Med det förändrade klimatet med mera regn så kommer skredbenägenheten att öka ytterligare. Jordarten silt i kombination med köld och vatten gör också att våra vägar i Västernorrland är speciellt utsatta för tjäle. Statens geotekniska institut (SGI) har tillsammans med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) nyligen presenterat en samlad bild över de områden i Sverige där riskerna för klimatrelaterade ras, skred, erosion och översvämning är som störst.

Mellersta Norrlandskusten är ett av de tio nationella riskområden med större regionöverskridande komplexa klimatrelaterade hot som pekas ut. I dessa riskområden finns risker som kan drabba många aktörer och många olika verksamheter. För mellersta Norrlandskusten inklusive älvdalarna finns risker i huvudsak för skred, men även översvämning från vattendrag. Sammantaget så medför detta behov av särskilda klimatanpassningsåtgärder och ökade kostnader för infrastrukturprojekt i länet.

Västernorrland är fortsatt beroende av flyget men det är inte skäligt att kommunerna ska bära hela ansvaret för underskotten

Beroendet av flyg till och från vårt län fortsätter att vara högt, mycket tack vare det exportbaserade industrins behov av att kunna nå och ta emot kunder från olika delar av världen och besöka utrikesbaserade ägare. Beroendet av flyget kan också tillskrivas bristerna i kustjärnvägen mellan Västernorrland, Arlanda och Stockholm. Samtidigt bidrar länets samtliga tre flygplatser (High Coast Airport, Sundsvall-Timrå Airport och Örnsköldsvik Airport) med positiv samhällsnytta i form av fler företag, ökad sysselsättning och ökad produktivitet, varför en avveckling inte är aktuell för någon av dem under rådande förutsättningar. Det är främst affärsresandet till/från Arlanda med transfer vidare till Europa och övriga världen som utgör det största behovet. Under de begränsningar och restriktioner som råder under pågående pandemi har behovet av affärsresandet tillfälligt minskat och när Nya Ostkustbanan är fullt utbyggd väntas behovet av flyg till och från Arlanda och Stockholm minska framförallt från länets södra del.

Flyget fyller dock andra viktiga samhällsfunktioner, inte minst ambulansflyget samt Sundsvall-Timrå Airports funktion som beredskapsflygplats. Även när efterfrågan på affärs- och privatresor med flyget har avtagit tillfälligt, främst med anledning av rådande smittläge och restriktioner har inte behovet av ambulansflyg minskat, snarare tvärtom. Under föregående år genomfördes i genomsnitt nästan en ambulansflygning per dag till eller från Sundsvall-Timrå Airport. Under 2018 härjade omfattande skogsbränder i vårt närområde och MSB upprättade då en helikopterbas på flygplatsen. Insatsen blev lyckad delvis tack vare den infrastruktur och kompetens som finns i anslutning till flygplatsen, för att nämna några exempel.

När i princip alla intäkter från det privata och affärsärendet med flyg sinat brottas de kommunalt ägda och finansierade flygplatserna med enorma underskott. Sundsvall-Timrå Airport prognostiserar ett underskott i storleksordningen 133 miljoner kronor och nästan lika mycket kommer saknas i Örnsköldsvik (cirka 100 miljoner kronor) för de kommande fyra åren. Situationen för High Coast Airport, som ägs gemensamt av Kramfors kommun och Sollefteå kommun, är inte mycket bättre. Det är orimligt att enskilda kommuner ska bära så omfattande underskott med sin egen skattekraft för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner av nationellt intresse. Som vi tidigare påpekat behöver staten ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för de regionala beredskapsflygplatserna än vad som görs idag, med en ny ersättningsmodell som innebär att de får full kostnadstäckning för den beredskap som erbjuds.

Region Västernorrland föreslår därför att en dialog mellan staten och berörda regioner och kommuner inleds skyndsamt med syfte att hitta hållbara lösningar om hur det finansiella ansvaret för kommunalt ägda flygplatser med ett vidare samhällsintresse kan

fördelas på ett mer jämlikt sätt.

Region Västernorrland står också bakom följande yttranden

Avslutningsvis vill Region Västernorrland hänvisa till och ställa sig bakom yttrandena från Nya Ostkustbanan AB, Botniska korridoren samt Partnerskapet Mittstråket.

REGION VÄSTERNORRLAND

Glenn Nordlund
Regionstyrelsens ordförande

Åsa Bellander
Regiondirektör