

Till:
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2026-2037, rapport 2024:003

Region Västerbotten tackar för möjligheten att få inkomma med synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag.

Region Västerbotten vill lämna följande synpunkter:

- Prognosstyrning inte är tillräcklig vid större samhällsförändringar, prognosmodellerna är utformade för att spå en framtid utifrån känd historik.
- Bygg klart Norrbotniabanan till 2030! Norrbotniabanan är det enskilt viktigaste objektet för Region Västerbotten att få färdigställt i närtid.
- Trafikverket avser satsa stort på vidmakthållande av väg- och järnväg och ta itu med det sedan länge eftersläpande underhållet. Det tycker vi är bra!
- Det behövs ökade ekonomiska resurser och fokus på kostnadseffektivitet.
- Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen behöver göras om.
- Trafikverket och regeringen bör addera ett stråkperspektiv till samhällsnyttor när objekt utvärderas, omprövas och prioriteras för att se nyttan i hela stråket snarare än enskilda objekt.

Till:
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Prognosstyrning inte är tillräcklig vid större samhällsförändringar, prognosmodellerna är utformade för att spå en framtid utifrån känd historik

Prognosstyrning inte är tillräcklig vid större samhällsförändringar, prognosmodellerna är utformade för att spå en framtid utifrån känd historik. Nu behöver investeringar ta höjd för helt nya förutsättningar som prognosverktyg inte kan fånga upp. Prognoserna behöver därför kompletteras med målstyrning inför beslut.

Trafikverkets beräkningar i inriktningsunderlaget, som utgår från SCB:s siffror, ger en helt skev bild av de investeringar i hållbar produktion som sker i norr. Trafikverkets prognoser för norra Sverige visar att man uppenbarligen inte har förstått den utveckling som redan sker här, vilket är till stor skada då även bostadsföretag och investerare använder inriktningsunderlaget som guide för att planera kommande satsningar. Vem vill satsa i en region där Trafikverket i sina prognoser bl.a. påstår att sysselsättningen i de fyra nordligaste länen kommer att minska med mellan 3–7 % fram till år 2040, befolkningen minskar och där efterfrågan på bl.a. skog, trä, malm och stål kommer att minska med en nedgång i efterfrågan av godstransporter som följd?

Noteras bör att Trafikverket i sitt regeringsuppdrag om ”Transportinfrastrukturen i Norr- och Västerbotten” 2023-09-15 presenterade rapporten ”Tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län” förutspår såväl en kraftig befolkningstillväxt, ökat transportarbete på väg samt ökade godsvolymer i Västerbotten fram till år 2040. Var finns konsekvenserna av så diametralt skilda slutsatser?

Till:
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Bygg klart Norrbotniabanan till 2030- Norrbotniabanan är det enskilt viktigaste objektet att få färdigställt i närtid

Det enskilt viktigaste objektet för Region Västerbotten att få färdigställt i närtid är Norrbotniabanan! Ett snabbt färdigställande är avgörande för att klara kompetensförsörjningen i norr och för att miljardinvesteringarna ska få full effekt.

Fortfarande finns inget målår för färdigställande av Norrbotniabanan till Skellefteå och i dess helhet till Luleå. Ett målår är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner, operatörer och inte minst näringslivet ska kunna planera och genomföra sina investeringar kopplade till Norrbotniabanan. Samtidigt noterar vi att Trafikverkets inriktningsunderlag inte skapar de förutsättningar för den snabba utbyggnad som har efterfrågats, och som innebär att Sverige också skulle uppfylla EU:s krav på att färdigställa det europeiska stomnätet, där Norrbotniabanan som en del av transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet (Scand-Med) ingår till EU:s uppsatta målår 2030

I Norrbotten och Västerbotten står industrisatsningar inom fossilfritt stål, gröna batterier och vätgas sida vid sida med kunskapsledare inom tjänstesektorn i ett område med Europas allra bästa sociala hållbarhet enligt EU:s social progress index. Det ger en riktigt stark utgångspunkt för en region som är en av ledarna i den hållbara omställningen. Investeringarna stärker hela Sveriges konkurrenskraft och sätter Sverige i ett bra läge inför framtiden.

Med ett redan överbelastat järnvägsnät i kombination med pågående och kommande gigantiska investeringarna i regionen måste det finnas en tydlighet om att Norrbotniabanan, i sin helhet, ska finansieras och byggas, vilket inte inriktningsunderlaget ger. Den nationella planen riskerar i stället att cementera redan befintliga strukturer i stället för att styra mot ett önskat scenario om framtiden för att klara samhällsutmaningarna, inte minst klimatet.

Betydelsen av det som nu sker, inte minst för en fossilfri värld, är inte bara en fråga för norra Sverige utan för hela Sverige, Europa och övriga världen. Utvecklingen i Norrbotten och Västerbotten är av stor betydelse för Sveriges fortsatta ekonomiska välstånd.

Till:

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Trafikverket avser satsa stort på vidmakthållande av väg- och järnväg och ta itu med det sedan länge eftersläpande underhållet. Det tycker vi är bra!

Av inriktningsunderlaget framgår att Trafikverket avser satsa stort på vidmakthållande av väg- och järnväg och ta itu med det sedan länge eftersläpande underhållet. Det tycker vi är bra! Vägunderhållet måste stärkas i hela vägnätet annars kommer tillgänglighetsmålen att bli svåra att nå men det behövs samtidigt fortsatt utveckling och utbyggnad av väg- och järnvägsnätet.

Utbyggnaden av bärighetsklass 4 (BK4) för lastbilar upp till 74 ton är särskilt viktig i norra Sverige. Både skogsindustri och gruvnäring är beroende av transporter där järnvägen inte finns som alternativ. BK4 ger lägre klimatpåverkan per transportvolym och stärker samtidigt näringslivet. Vägunderhållet måste stärkas i hela vägnätet, inte minst längs de sträckor som fått ett eftersatt underhåll under den innevarande perioden.

Med ett förändrat säkerhetsläge i omvärlden och inte minst i vårt närområde blir den militära mobiliteten i Sverige och Europa allt viktigare. Vi ser att de öst-västliga stråken är oerhört viktiga att förstärka för att kunna tillfredsställa behoven för militära transporter säkerställa in- och utflöden av varor. För närvarande pågår ett arbete initierat av den finländska regeringen för att undersöka möjligheterna att bygga en fast förbindelse mellan Umeå och Vasa. Vi ser att det öst- västliga stråket som löper från Finland genom Västerbottens län och vidare till Mo i Rana i Norge ökar i betydelse och därmed behöver förstärkas för att uppnå fullgod tillgänglighet.

Trafiksäkerhet på väg och noll visionen är ett utpekat målområde som i många fall bäst löses med en utökad satsning på mötesseparering i stället för sänkta hastigheter. Med dagens modell hänvisas finansieringen av dessa åtgärder till länsplanerna vilket innebär att investeringar för trafiksäkerhet, såsom mitträcken, tränger undan avgörande satsningar för att nå miljö- och klimatmålen, såsom gång- och cykelinvesteringar. I dagens nationella plan finns det möjlighet att söka medfinansiering från nationell plan för mötesseparering och gång- och cykelvägar. Storleken på medfinansiering är dock allt för blygsam för att räcka för till som stöd till länsplanerna för att bygga mötesfria vägar i någon större omfattning.

Hastighetsanpassningen för säker tillgänglighet, som ska vara genomförd år 2030, medger max 80 km/h på vägar som inte mötesseparerats. Genom att trafiksäkerheten inte förbättrats i samma utsträckning på de regionala vägarna medför det att hastigheterna behöver sänkas, med längre restider som följd. Särskilt på landsbygden med långa avstånd kan restiderna öka. Vi delar

Umeå 2024-04-08
YTTRANDE

Till:
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Trafikverkets analys att anslagen till länsplanerna är begränsade samt att den regionala planeringen skulle behöva öka andelen mötteseparerade vägar för att förbättra tillgängligheten.

Vi menar att också att hastigheten och årsdygnstrafiken inte kan vara de enda gällande parametrarna vid en hastighetsöversyn utan behöver kompletteras med djupare analyser där varje enskild sträcka analyseras individuellt.

Till:
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Det behövs ökade ekonomiska resurser och fokus på kostnadseffektivitet

Anslagen till infrastrukturplanerna måste öka i sådan omfattning att funktionen i befintlig infrastruktur kan återupprättas och vidmakthållas samtidigt som behov av investeringar för att utveckla infrastrukturen kan prioriteras i stråk av stor betydelse för storregionala resor och för gods.

Trafikverket föreslår på uppdrag av regeringen hur staten ska fördela den ekonomiska ramen, utifrån fem olika ramnivåer. Vår bedömning är att det nu är nödvändigt med en förstärkning med minst 20 procent, samtidigt som vi också ökar för ytterligare tillskott genom lån och medfinansiering från EU. Parallellt måste ett kraftfullt arbete bedrivas för att minska kostnaderna inom Trafikverket och samtidigt driva på för minskade byggkostnader.

Inriktningsunderlaget fokuserar på kostnadseffektivitet och samhällsnytta, vilket är angeläget. I direktivet om inriktningsplaneringen talar regeringen om Sveriges stora underhållsskuld.

Även Trafikverket och flera andra aktörer och organisationer har uppmärksammat det eftersatta underhållet och hur det försämrar Sveriges konkurrenskraft. Det finns ett viktigt perspektiv, som ansluter till frågan om underhållsskulden, som vi menar bör utvecklas och det handlar om de samhällsekonomiska effekterna av långa genomförandetider. Vad kostar det samhället i form av störningar, bristande kapacitet och långa restider? Vad blir den årliga kostnaden i form av sämre tillväxtpotentialer, dalande företagsklimat och svagare konkurrenskraft?

Till:
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen behöver göras om

De regionala planupprättarna tar ett stort ansvar för transportsystemets funktion och trafiksäkerhet, nu måste Staten ta ett större ansvar för finansieringen av den statliga infrastrukturen.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa myndighetens arbete med hastighetsanpassningar, ett uppdrag som redovisades i början på 2023. En viktig del i att uppnå Nollvisionen är att skapa det säkra mötet i trafiken. Arbetet med hastighetsanpassningarna initierades utifrån att trafiksäkerheten på vägarna behövde förbättras för att ta viktiga steg mot Nollvisionen.

I dagsläget sker 70 procent av dödsolyckorna på det regionala vägnätet och cirka 30 procent på det nationella vägnätet, trots att trafikarbetet är jämnt fördelat. Detta är ett tydligt tecken att underhållet på och utvecklingen av det regionala vägnätet är kraftigt eftersläpande till följd av att de ekonomiska ramarna för länsplanerna är alltför låga i förhållande till vad de förväntas kunna åstadkomma.

Det bästa sättet att minska risken för mötesolyckor är mittseparering av vägen. För att åstadkomma så god effekt på trafiksäkerheten som möjligt har Trafikverket prioriterat att börja med att anpassa hastighetsgränserna på vägar med måttlig och betydande trafik, vilket motsvarar mer än 2000 ÅDT. Ett flertal av Region Västerbottens viktiga pendlingsstråk har redan fått sänkta hastigheter och vid en ny översyn finns en överhängande risk för nya sänkningar av hastigheten på flera länsvägar. Kostnaden för att bygga mitträcken längs dessa vägar bekostas av medel från länsplanen vars tilldelade investeringsmedel omöjligt kan täcka kostnaden för detta.

Nuvarande modell för fördelning av de ekonomiska ramarna till länstransportplanerna bygger till övervägande del på antalet folkbokförda invånare i respektive region. Denna modell väger inte in omfattningen av det statliga vägnätet i respektive region eller omfattningen på den trafik som bedrivs på vägarna i tillräcklig omfattning.

Vi anser att det behövs utökade ekonomiska ramar för länsplanerna och att exempelvis potter kan villkoras för att motsvara regeringens ambitioner eller att finansieringen av mitträckesvägar avsätts på nationell nivå.

Till:
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Trafikverket och regeringen bör addera ett stråkperspektiv till samhällsnyttor när objekt utvärderas, omprövas och prioriteras för att se nyttan i hela stråket snarare än enskilda objekt.

Låt oss beskriva ett exempel: I dag finns mycket allvarliga brister på järnvägen norr om Dalälven. I stället för välfungerande gods- och passagerarflöden ser vi idag stora kapacitetsbrister och flaskhalsar. Situationen är akut. Den bristfälliga kapaciteten skadar det svenska näringslivet, och i förlängningen Sveriges konkurrenskraft och ekonomiska tillväxt. Det är hög tid att ta detta på allvar.

Innan Norrbottenbanan är öppnad för trafik kommer det att råda stora kapacitetsproblem på Stambanan genom övre Norrland. Det kommer råda kapacitetsbrister även på Norra stambanan, Ostkustbanan och Ådalsbanan, men Stambanan genom övre Norrland kommer vara den huvudsakliga begränsande faktorn.

Utan utbyggnad av ny järnväg är situationen ohållbar. Men det finns lösningar! Utbyggnaden av Norrbottenbanan lättar på trycket i Norrbotten och Västerbotten, men samtidigt tilltar kapacitetsbristerna i längre söder ut i järnvägssystemet. Med den nu föreslagna utgångspunkten att alla objekt som inte byggstartats ska vara möjliga att utvärdera, ompröva, prioritera och möjliga att lyfta ur planen blir det extra viktigt att Trafikverket och regeringen har ett stråkperspektiv. Det gäller att se till nyttan i hela stråket och inte bara det enskilda objektet när den samhällsekonomiska nyttan beräknas.

När regeringen gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag fanns en tydlig angivelse att förordning för TEN-T skulle beaktas, särskilt utifrån de åtaganden förordningen kan innebära för att genomföra stamnätsskorridorerna Skandinavien - Medelhavet och Nordsjön - Östersjön samt andra relevanta infrastrukturlänkar och noder. För Region Västerbotten betyder det att EUs stamnätsskorridorer, delen Botniska korridoren, med Norrbottenbanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs till 2030 som är EU:s mållår för färdigställande av stamnätsskorridorerna. En tydlig koppling till den europeiska nivån är en styrka och ger en möjlighet till medfinansiering av viktig infrastruktur från EU och är viktigt ur ett stråkperspektiv för Västerbotten, Sverige och EU.
