

Yttrande över remiss, Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037.

Trafikverket redovisade 15 januari 2024 ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026 – 2037 i syfte att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen till kommande infrastrukturproposition.

Region Västernorrlands synpunkter på inriktningsunderlaget sammanfattas nedan.

- Industritillväxten i Västernorrland bidrar till landets omställning. Dubbelspår på Nya Ostkustbanan och Ådalsbanan och E4 förbifart Örnsköldsvik behövs för att möta denna utveckling.
- Det är positivt med en nivå på underhållet som säkerställer infrastrukturens funktionalitet och robusthet.
- Sverige har en helt ny säkerhetspolitisk verklighet att förhålla sig till. Land-, luft- och sjöförbindelser måste fungera även under mycket allvarliga och långvariga påfrestningar.
- Kapacitet och robusthet måste säkerställas för förbindelserna med Norge via E14 och Mittbanan, som är en av fyra järnvägsförbindelser mellan Sverige och Norge, samt för Ostkustbanan, Ådalsbanan och E4 som knyter samman hela Sverige i nord-sydlig riktning.
- Anslagsnivån behöver vara minst tjugo procent högre än den nu gällande och förstärkas med statlig lånefinansiering och EU:s finansieringsverktyg Connecting Europe Facility, CEF för att klara både återhämta underhållsskulden och genomföra nödvändig utveckling av transportsystemet.
- Inriktningsunderlaget möter inte upp de obligatoriska mål som överenskommit för den europeiska transportinfrastrukturen.

Region Västernorrland står även bakom synpunkterna som samarbetet Botniska korridoren, Nya Ostkustbanan AB och Partnerskap Mittstråket lämnar till regeringskansliet: att de ekonomiska ramarna behöver utökas samt stärkas med statlig lånefinansiering och EU-stöd för att göra det möjligt att både återhämta underhållsskulden och kunna färdigställa påbörjade investeringar, att industriutvecklingen behöver matchas av en kraftigt utbyggd transportinfrastruktur, av samhällsnyttan av att bygga järnvägen i stråk, samt utifrån de överenskommelserna som formulerats för den europeiska transportinfrastrukturen.

Industritillväxten i Västernorrland bidrar till landets omställning och infrastrukturen behöver utvecklas för att möta denna utveckling

Västernorrland bidrar till samhällets och transportsystemets omställning genom den industri-tillväxt som sker relaterat till Västernorrlands tillgångar till skog, vind och vatten. Det handlar om anläggningar för grön vätgas för industriell användning, storskalig produktion av hållbart flygbränsle, elektrobränsle för global sjöfart, anodmaterialtillverkning, fossilfri gödselproduktion, med flera. Befintliga industrier investerar för ökad energi- och produktionskapacitet, försvarsindustrin i länet är i kraftig tillväxtfas och investeringar sker även utifrån Försvarsmaktens och civilförsvarets återetablering.

För industrierna är tillgång till effektiva, leveranssäkra och hållbara transporter avgörande. Det gäller godstransporter, såväl som snabba personresor, som är en nyckelfaktor för kompetensförsörjningen.

Det handlar om att skapa rätt förutsättningar för att stärka denna utveckling. Kommuner och regionen kraftsamlar för att möta behovet av industrimark, bostäder, offentlig service och kompetensförsörjning. Att den gröna industriomställningen lyckas och kan bidra till hållbar utveckling, sysselsättning och välfärd, ligger inte bara i en enskild kommun eller regions intresse, utan ligger i Sveriges intresse. Staten behöver därför matcha industritillväxten i Västernorrland med nödvändiga investeringar, framför allt färdigställa Nya Ostkustbanan och Ådalsbanan med förbättrade tvärstråk, samt E4 förbifart Örnsköldsvik på vägsidan.

Trafikverket förbiser i inriktningsunderlaget industritillväxten i Västernorrland och riskerar att missbedöma den framtida trafikutvecklingen, vilket kan leda till att lönsamma investeringar till nytta för industritillväxten, under åtgärdsplaneringen bedöms som mindre lönsamma och prioriteras ner.

Att stärka hela transportstråk är en målsättning även på den europeiska nivån. Trafikverket beskriver nyttan av att bygga ut järnvägen i stråk, men möter i inriktningsunderlaget inte upp de obligatoriska mål som överenskommit för den europeiska transportinfrastrukturen, utan förbiser inriktningen och de målår som satts upp för transeuropeiska transportnäten.

Säkerställ infrastrukturens funktionalitet och robusthet

Region Västernorrland anser att det behövs en nivå på underhållet som säkerställer infrastrukturens funktionalitet och robusthet. Befintliga vägar och järnvägar har successivt försämrats under de senast decennierna. Det förändrade klimatet med fler kraftiga regn och fler tjällossningsperioder medför att anläggningarnas tillstånd försämras ytterligare, framför allt vägnätet. Västernorrland, har grund av geologiska och topografiska förhållanden särskilda utmaningar vad gäller infrastrukturens tillstånd. Geotekniskt finns utmaningar på grund av länets storkuperade landskap och förekomsten av skredbenägna jordarter. Mellersta Norrlands-kusten inklusive älvdalarna är ett av tio nationella riskområden med större regionöverskridande komplexa klimatrelaterade hot¹. Västernorrland har dessutom ett glest väg- och järnvägsnät vilket innebär få och långa omledningsmöjligheter.

¹ Riskområden för ras, skred, erosion och översvämningar. SGI och MSB (2021)

Förutom en underhållsnivå som säkerställer infrastrukturens funktionalitet, bör Trafikverket arbeta mer förebyggande för att eliminera riskerna för negativ påverkan av klimatrelaterade skador.

Region Västernorrland anser att frågan om geoteknisk och klimatrelaterad komplexitet ska påverka fördelningen av de ekonomiska ramarna, så att likvärdiga förutsättningar finns för genomförande av infrastrukturåtgärder i olika delar av landet.

Robust transportsystem för civil och militär beredskap

Efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina har Sverige en helt ny säkerhetspolitisk verklighet att förhålla sig till och kraven på samhällets grundläggande funktioner ökar. Land-, luft- och sjöförbindelser måste fungera även under mycket allvarliga och långvariga störningar och påfrestningar. I händelse av krig kommer höga krav att ställas på leveranser till både det civila och militära försvaret. Inför ett NATO medlemskap är förflyttning av materiel och trupper över landets gränser avgörande. Försörjningsvägar genom Sverige och till Finland, Norge och även till Baltikum behöver upprätthållas.

Västernorrland är med sitt läge mitt i Sverige av militärstrategisk betydelse, med förbindelser med Trondheim i Norge via E14 och Mittbanan, som är en av fyra järnvägsförbindelser mellan Sverige och Norge, samt mot Finland via länets hamnar som drivs av antingen svenska eller finska aktörer. I Västernorrland kopplas de öst-västliga förbindelserna samman med Ostkustbanan och Ådalsbanan och E4 som knyter samman hela Sverige i nord-sydlig riktning.

Region Västernorrland anser att för dessa stråk, av nationell och internationell betydelse måste kapacitet och robusthet säkerställas under kommande planeringsperiod. EU:s finansieringsverktyg Connecting Europe Facility, CEF, bör kunna utgöra en del i en extern medfinansiering utifrån stråkens nytta för både det civila samhället och för det militära försvaret.

När det gäller flyget, så har flygvapnet framfört² att man ser fördelar med att nyttja civila flygplatser, bland annat utifrån att det ger flygvapnet möjlighet att relativt snabbt starta upp verksamhet, nå geografisk spridning och är kostnadseffektivt.

Regionala flygplatser dras med betydande ekonomiska underskott. Ett höjt statligt driftstöd på 75 procent av det ekonomiska underskottet skulle säkra tillgången till ett nät av flygplatser över landet. Ett sådant nät av flygplatser gynnar även sjukvårdens behov av flygplatser för snabba ambulans- och organ donationstransporter.

Anslagsnivån behöver vara minst tjugo procent högre och förstärkas med statlig lånefinansiering och EU-stöd

Region Västernorrland konstaterar att den gällande ekonomiska ramen inte räcker till att både säkerställa väg- och järnvägsnätens funktionalitet och utveckla transportinfrastrukturen. Nivån för kommande planperiod 2026–2037 bör därför vara minst tjugo procent högre än den gällande och förstärkas med statlig lånefinansiering och EU-stöd.

² DS 2023:3 Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet, För tillgänglighet och beredskap, sid 167–168.

Övriga synpunkter

Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget bristerna i trafiksäkerheten på det regionala vägnätet och föreslår ett fokus på mittseparering i länsplanerna. Region Västernorrland tycker det är bra att trafiksäkerheten uppmärksammas, men anser att en nationell styrning mot mittseparering behöver ske med tillskott av motsvarande medel till länsplanerna. Grundprincipen bör vara att länsplanens inriktning och prioritering av åtgärder framförallt bör utgå från de regionala förutsättningar och utmaningar.

Region Västernorrland välkomnar förslaget om att ge Folkhälsomyndigheten en samordningsfunktion för ”Stärkt suicidpreventivt arbete”. Det vore intressant med samverkan mellan Folkhälsomyndigheten, Trafikverket och andra instanser för att utreda nya typer av preventiva insatser, exempelvis information om att det finns hjälp att få och tillgänglig stödtelefon i anslutning till järnvägssträckor där suicid sker återkommande.

Kopplat till förslaget i kapitel 3.4 *Utred hur urbefolknings rättigheter förhåller sig till statsstödsreglerna [...]* vill Region Västernorrland lyfta vikten av att ansvaret, att enligt Konsultationsordningen (2022:66) rådgöra med Sametinget och eventuell berörd sameby, i ärenden som kan få särskild betydelse för samerna och de samiska näringarna, framgår tydligt. Under rubriken *Konfliktlösning med rennäringen* lyfts att de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten kräver en infrastrukturutbyggnad vilken inte skapar konflikter med renskötseln. Här finner Region Västernorrland formuleringen olycklig då rubriken signalerar att utgångspunkt är konflikt, i stället för förslagsvis konsultation och samverkan, för att hitta en framkomlig väg i samråd med vårt urfolk.

Region Västernorrland är positiv till att analysen i kapitel 2.5 avseende prognoser för vägtrafikens koldioxidutsläpp, innebär olika scenarier kopplad till en klimatneutral infrastruktur senast 2040 och att reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel i omställningen av transportsektorn. Ett förslag är att även inkludera prognoser för ökad användning av vätgas i tunga transporter och hur den omställningen kommer att påverka trafikens koldioxidutsläpp i de olika scenarier som presenteras.

Region Västernorrland är positiv till presenterade förslag i kapitel 3.3 för minskad klimatpåverkan från transportsektorn och att behovet för uppbyggnad av tankinfrastruktur för vätgas lyfts. Region Västernorrland ser behov av att stötta aktörer och främja omställningen till förnybara drivmedel inklusive vätgas där utbyggnad av tankinfrastruktur är en viktig del. Det innebär också att stötta ökad produktion av grön vätgas och bygga hela ekosystem kring vätgas. Region Västernorrland föreslår att förslag *Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen* kan breddas till att inkludera vätgas och biogas. Ett sätt att öka landets grad av självförsörjning av biobaserade drivmedel är att ta tillvara det matavfall som sedan årsskiftet 2024 måste samlas in separat från annat avfall.

Region Västernorrland instämmer i Trafikverkets analys i kapitel 3.3 att nuvarande nivå av reduktionsplikt inte är tillräckligt för att nå det nationella målet för transportsektorn 2030 och att det finns behov för ytterligare styrmedel för att öka andelen förnybara bränslen.

Region Västernorrland instämmer i att de stora ytor som Trafikverket ianspråktar har en potential att bidra till stärkt biologisk mångfald och vill även instämma och understryka vikten av bekämpning av invasiva arter på dessa ytor.

Region Västernorrland anser att det är rimligt att åtgärder vid kostnadsökningar omprövas. Region Västernorrland har antagit rutiner för hantering av avvikelser i länsplan och ser positivt på motsvarande för avvikelser i nationell plan.

Region Västernorrland anser att Trafikverket bör öka sin kunskap om anläggningarnas tillstånd. Inte minst i tidiga planeringsskeden skulle det medföra mer träffsäkra kalkyler och minska risker för felprioritering. Förbättrad kostnadskontroll och träffsäkra kostnadskalkyler är av väsentlig betydelse för att de ekonomiska ramarna inte ska urholkas.

Utvecklingen av autonoma flygfarkoster ställer helt nya krav på den strategiska utvecklingen av användningen av luftrummet. Trafikverket lyfter behoven av att planeringsansvaret för den undre luftrummet tydliggörs. Region Västernorrland vill lyfta att det i Västernorrland finns förutsättningar att testa den nya luftrumsplaneringen och pröva hur en struktur för autonoma flygfarkoster kan fungera i praktiken.

REGION VÄSTERNORRLAND

Jonny Lundin
Ordförande regionala utvecklingsnämnden