



Länsstyrelsen
Västernorrland



Kommunförbundet
Västernorrland



Landstinget
Västernorrland

Yttrande över förslag till Nationell transportplan 2018-2029

Trafikverket har lämnat förslag till Nationell transportplan 2018-2029 till regeringen. Västernorrlands län, det vill säga Landstinget Västernorrland, Länsstyrelsen Västernorrland och Kommunförbundet Västernorrland, lämnar här ett gemensamt yttrande kring föreslagna prioriteringar.

Sammanfattande synpunkter

- Nya Ostkustbanan i Botniska korridoren, binder samman järnvägen i norra och södra Sverige. Utbyggnadstakten måste öka eftersom nuvarande förslag till Nationell plan innebär att hela sträckan Gävle-Sundsvall-Härnösand inte utbyggd förrän fram emot år 2100, vilket är alldeles för långsamt och helt oacceptabelt. 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. Vi vill att utbyggnaden Birsta-Timrå inkluderas i Nationell transportplan, att Gävle-Kringlan tidigareläggs och får full finansiering, samt att fyrspåret Stockholm-Uppsala och Norrbottenbanan tidigareläggs.
- Föreslagna reinvesteringar för Ådalsbanan, Västeråsby-Långsele är helt avgörande för klara befintlig godstågstrafik på banan. Sträckan kan få betydelse för regional tågtrafik Östersund-Umeå. För detta behövs investeringar med triangelspår mot kustjärnvägen. Vi vill att byggandet av triangelspår i Västeråsby utreds.
- Mittstråket mellan Sundsvall och Trondheim, knyter samman Sveriges och Norges transportsystem och bör även framöver lyftas som ett av Sveriges prioriterade stråk. Med föreslagna trimningsåtgärder kan restiderna kortas och säkerheten höjas. En ekonomisk ram på +10% innebär ännu större överflyttning av transporter från väg till järnväg. Utredning för ny sträckning Sundsvall-Stöde bör starta under perioden.
- Alternativa finansieringar bör kunna provas förutsättningslöst för nödvändiga investeringar, som annars inte kommer till stånd med anslagsfinansiering. Bland annat bör Trafikverket få i uppdrag att utreda alternativ finansiering för E4 Örnsköldsvik.
- Vagnätet på landsbygden behöver ha en godtagbar standard. Trafikverkets förslag om att lågtrafikerade vägar får försämrat tillstånd i slutet av planperioden, är helt oacceptabelt. Investeringar får inte ske på bekostnad av det befintliga vagnätet. Dessutom går utvecklingen mot tyngre och längre lastbilar. Vagnätet behöver därför uppgöras, så att fordon med bruttovikt på 74 ton kan användas.
- Vi anser att medfinansiering av ombordutrustning bör ske för operatörer verksamma på ERTMS-utrustade banorna.



Länsstyrelsen
Västernorrland



Kommunförbundet
Västernorrland



Landstinget
Västernorrland

Inledande och övergripande synpunkter

Det är positivt att den totala planeringsramen för åtgärder i transportinfrastruktur 2018-2029 ökats med 100 miljarder kronor jämfört med föregående period och nu uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det innebär att många viktiga investeringar och ökade satsningar på drift, underhåll och reinvesteringar finns med i förslag till Nationell transportplan.

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 måste till för att på allvar möta efterfrågan på kollektivtrafik och effektiva godstransporter, samt minska vägtrafikarbetet. Exempelvis bidrar Nya Ostkustbanan, med dubbelspår Gävle-Sundsvall-Härnösand, starkt till att flytta över resenärer från personbil och flyg till tåg, samt gods från lastbil till tåg.

I de klimatanalyser som SMHI tagit fram, framgår att landets norra delar kommer att få betydligt mer nederbörd och ökning av temperaturer än landets södra delar. Det medför att markstabiliteten påverkas och bärigheten på vägnätet i Norrland försämras. Ökade temperaturer innebär samtidigt att tillväxten i skogarna ökar, vilket leder till ökat behov av tunga transporter i skogslänen. Analyser av hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat bör ligga till grund för fördelning av bärighets- och trimningsåtgärder i väg- och järnvägsnäten.

Nationell transportplan måste bättre tillgodose de krav som följer av EUs ramdirektiv för vatten, samt de uppdrag som följer av Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2016-2021. Miljöåtgärderna i transportplanen behöver vidgas och omfatta insatser som bidrar till att förbättra passagemöjligheten för fisk och andra vattenlevande organismer vid väg- och järnvägspassager över vatten.

Det krävs med andra ord ökade ambitioner och tidigare lagda investeringar. Flera samhällsekonomiskt lönsamma investeringar saknas i förslag till nationell transportplan eller ligger alltför långt fram i tiden. Exempelvis kommer Nya Ostkustbanan inte vara utbyggd förrän fram emot år 2100 om inte alternativ finansiering eller en utökning av ramen kommer till stånd. Alternativa finansieringar bör därför prövas förutsättningslöst för nödvändiga investeringar som annars inte kommer till stånd genom ordinarie anslagsfinansiering. I länet finns förmåga och vilja att möta upp med medfinansiering, ökat bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling, ökad sysselsättning och tillväxt till nytta för hela Sverige.

Nya Ostkustbanan i Botniska korridoren binder samman norra och södra Sverige

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter som kopplar samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. De största utmaningarna är brist på tillförlitlighet på grund av brist på kapacitet och mycket långa sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning. Viktiga satsningar för att möta utmaningarna är dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Sundsvall-Härnösand, en ny kustjärnväg Umeå-Luleå, samt trimningsåtgärder i Mittstråket Sundsvall-Trondheim.



Länsstyrelsen
Västernorrland



Kommunförbundet
Västernorrland



Landstinget
Västernorrland

Nya Ostkustbanan med dubbelspår Gävle-Sundsvall-Härnösand bidrar starkt till att flytta över resenärer från personbil och flyg till tåg, samt gods från lastbil till tåg. Ostkustbanan binder samman järnvägen i norra och södra Sverige i ett sammanhängande system för godstransporter, halverar restiderna i stråket från Umeå till Stockholm och sammanbinder tillväxtregioner i norra Sverige. Baserat på den tillgänglighetsförbättring som Nya Ostkustbanan bidrar till, samt regionernas utvecklingskraft kan 63 000 bostäder byggas fram till år 2035. Det visar kommunernas gemensamma analys.

Utbyggnaden skapar också ett sammanhängande transportsystem med maximalt 10 % lutning mellan Umeå och Göteborg respektive Öresund, reducerar transportvägar och transporttider och förbättrar den kritiska tillförlitligheten som är avgörande för att industrin ska kunna dra nytta av järnvägen lägre transportkostnader och goda miljöprestanda. Detta bidrar till att stärka den exportintensiva basindustrin, som i sin tur genererar tillväxt och sysselsättning i hela Sverige.

Dessutom bidrar Nya Ostkustbanan till regionförstoring som leder till bättre fungerande arbetsmarknader och agglomerationsfördelar som stärker näringslivet. När tillväxtregioner som Sundsvall och Gävle vidgas och knyts närmare Mälardalsregionen stärks tillväxten och attraktionskraften ökar för både människor och verksamheter.

Stora nyttor uppnås för varje del av Nya Ostkustbanan som byggs ut och Sveriges längsta flaskhals försvinner. Föreslagen utbyggnadstakt innebär att hela sträckan Gävle-Sundsvall-Härnösand inte utbyggd förrän fram emot år 2100, vilket är alldeles för långsamt och helt oacceptabelt.

Utbyggnad av etappen Birsta-Timrå, strax norr om Sundsvall, behöver inkluderas i den nationella transportplanen. I området pågår den största industriinvesteringen i Norrland någonsin: SCA:s investering i Östrands massafabrik. Även logistikutvecklingen i Sundsvall och Sundsvalls hamn måste tillgodoses.

Följande insatser behöver tidigareläggas:

- Gävle – Kringlan som också behöver få fullständig finansiering
- Fyrspåret Stockholm-Uppsala samt Norrbottenbanan som tillsammans med Nya Ostkustbanan är viktiga ur ett systemperspektiv Stockholm-Riksgränsen

Därutöver bör ombyggnationen E4 Kongsberget-Gnarp samordnas med utbyggnaden av järnvägen eftersom de sammanfaller geografiskt på sträckan Stegskogen-Bäling.

Upprustning av Ådalsbanan, Västeråsby-Långsele

Det är positivt med de reinvesteringar som finns med för Ådalsbanan, delen Västeråsby-Långsele och som tryggar godstågstrafiken på stråket. Sträckan har mycket omfattande upprustningsbehov. Eftersatt underhåll har inneburit att både bärighet och hastighet är mycket begränsad för tåg som vill trafikera sträckan. Länken skapar redundans mellan Norra stambanan och kustjärnvägen och är en viktig transportlänk för skogsindustrin.



Länsstyrelsen
Västernorrland



Kommunförbundet
Västernorrland



Landstinget
Västernorrland

Utöver detta kan banan även få betydelse som regional tågförbindelser för persontransporter sträckan Östersund-Umeå. För detta behövs investeringar med triangelspår mot kustjärnvägen. Vi vill att byggandet av triangelspår i Västeråsby utreds.

Mittstråket ett prioriterat stråk Sverige-Norge

En annan viktig del av utvecklingen av Botniska korridoren är Mittstråket, med alla fyra transportslagen, mellan Sundsvall och Trondheim. Mittstråket är en viktig passage för godstrafik som ska till och från hamnarna i öst och väst. Det investeras i ökad hamnkapacitet i både Sundsvall och i Trondheim. Godsvolymnerna väntas öka och flyttas över från väg till järnväg då elektrifieringen på norska sidan och Sveriges investering i Stora helvetet blir klara. I Mittstråket bor cirka 500 000 människor och det finns cirka 54 000 studerande på de två universiteten. Arbetspendlingen och den starka besöksnäringen bidrar ett stort antal resor i Mittnorden mellan Atlantkusten, fjällområdena, Bottenhavet inklusive Höga Kusten.

Mittstråket, som knyter ihop både Sveriges och Norges transportsystem, bör pekas ut som ett av Sveriges prioriterade stråk, även i Nationella transportplan 2018-2029. Ett gränsöverskridande perspektiv ska ligga till grund för prioriteringar i Nationell transportplan, för att säkra ett transportsystem där transportslagen samspelar och kompletterar varandra.

Idag saknas ett strukturerat samarbete mellan ansvariga myndigheter i Sverige och Norge, vilket medför brister i underlagen och prioriteringarna. Bland annat behövs gemensamma nordiska prognoser så att framtida krav på vår infrastruktur lättare kan bedömas. Analyser, prioriteringar och planering behöver tas fram samordnat med våra nordiska grannländer. Det är därför angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att inleda ett strategiskt samarbete med myndigheter i våra nordiska grannländer.

Ytterligare åtgärder på Mittbanan och planering för ny sträckning Sundsvall-Stöde

Att resa längs Mittstråket tar tid. Mellan Sundsvall och Storlien finns närmare 300 planeringskorsningar. Med småskaliga åtgärder kan säkerheten höjas och restiderna kortas. Det är positivt att Trafikverket föreslår investeringar och trimningsåtgärder i Mittstråket.

Men fler korsningar behöver åtgärdas. Fortsatta investeringar i kapacitet och hastighetshöjande åtgärder på Mittbanan, sträckan Ånge-Östersund-Storlien, är viktiga för Sveriges besöksnäring, för att gynna bostadsmarknaderna och för att öka tillgängligheten till högre utbildning i Mittstråket. De åtgärds paket för Mittbanan som finns med i Trafikverkets tioprocentförslag, skulle ytterligare bidra till att korta restiderna och få en större överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. På sikt krävs en ny järnvägssträckning väster om Sundsvall och planering för denna sträckning bör kunna genomföras under planeringsperioden.

Utred alternativ finansiering för E4 Örnsköldsvik

E4 genom Örnsköldsviks stad är en mycket besvärlig flaskhals. Trafiksituationen medför miljömässiga problem och risker för människors hälsa på grund av bullerstörningar och överskridanden av miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid i luft. Olyckor och incidenter inträffar på sträckan och konsekvenserna skulle bli stora vid en olycka med transport av farligt gods. Även en hållbar stadsutveckling med nya bostäder i centrala



Länsstyrelsen
Västernorrland



Kommunförbundet
Västernorrland



Landstinget
Västernorrland

lägen bromsas av denna problematik. I förslag till Nationell transportplan finns endast en kortfattad beskrivning av kvarstående betydande brister med E4 Örnsköldsvik. Den beskriver dock endast brister i miljö- och hälsa med anledning av partikelnivåer. Situationen är ohållbar och kan inte lösas utan en förbifart.

Vi anser att regeringen måste ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att utreda alternativ finansiering så att E4 Örnsköldsvik kan komma tillstånd. Kommunen har sedan länge uttalat sig intresserade till att medverka till en sådan lösning.

Förbättra vägarna på landsbygden

Digitalisering, ökad turism och närhet till växande arbetsmarknader innebär nya möjligheter för landsbygden i Västernorrland. 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. Vägnetet 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 pappersbruk och massafabriker är lokaliserade. För näringslivets transporter särskild för skogsnäringen, är bärighetsrestriktioner ett påtagligt hinder. Merparten av vägarna måste tåla 60 tons bruttovikt under hela året. Dessutom går utvecklingen mot tyngre och längre lastbilar. Vägnetet behöver därför uppgaderas till bärighetsklass BK4 i så att fordon med bruttovikt på 74 ton kan användas.

Vägnetet på landsbygden behöver ha en godtagbar standard och vara framkomliga för människor och gods. Trafikverkets förslag om att lågtrafikerade vägar får försämrat tillstånd i slutet av planperioden, är därför oacceptabelt.

Medfinansiera ombordutrustning för ERTMS

Norrland har varit först i landet med att införa den nya signaltekniken enligt den europeiska standarden, ERTMS. Övergången till ERTMS har inneburit orimliga kostnader och konkurrensnackdelar för de tågoperatörer som är beroende av transporter längs banor med ERTMS-systemet installerat. I Nationell transportplan föreslås att möjligheten att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS ska utredas. Vi anser att medfinansiering av ombordutrustning bör ske för operatörer verksam på ERTMS-utrustade banor.

Gunnar Holmgren
Landshövding
Länsstyrelsen Västernorrland

Glenn Nordlund
Ordförande
Kommunförbundet Västernorrland

Erik Lövgrén
Regionstyrelsens ordförande
Landstinget Västernorrland