

Trafikverket, Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Yttrande över remiss, Inriktningsunderlag till Nationell transportplan 2026-2037

Trafikverket publicerade 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.

Sveriges nationella transportplan är extra viktigt nu utifrån de utmaningar som finns i Sverige och världen. I en föränderlig geopolitisk miljö ska Sveriges nationella transportplan bidra till alla tre hållbara aspekter av fyra områden:

- Transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt
- Infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande
- Transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa
- Förbättrad tillgänglighet bidrar till europeisk, nationell, regional och lokal konkurrenskraft.

Trafikverkets starka fokus på att komma i kapp underhållsskulden, som Finland har gjort, är positivt. Det måste kombineras med ny behovsbaserad infrastruktur, framför allt på järnvägssidan. Det gäller inte minst mellan de största städerna och i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland där det sker en snabb, klimatdriven industriell etablering. I utvecklingen av ren teknik och infrastruktur för förnybar energi är stöd för detta av avgörande betydelse för Europa.

Det är viktigt att säkerställa robustheten och motståndskraften av Sveriges nord-sydliga korridoren. Inklusivt europaväg 4, järnvägar och ”short sea shipping” infrastruktur.

Örnsköldsviks kommun ser fem specifika punkter som den kommande planen måste leverera:

1. Förbifart Örnsköldsvik byggs klart

Inriktningsunderlaget visar inte på vilka brister som finns i TEN-T nätet eller hur dessa brister ska åtgärdas. Örnsköldsvik är nationellt erkänt som en nord-sydlig flaskhals med i nuläget 70 km extra trafikomledning för 74 ton (bärighetsklass 4) och LTB-dispens (långa, tunga och bred) lastbilar. E4:ans restider och kölängder vid Örnsköldsvik blir allt kraftigare då vägkapaciteten överskrids under längre perioder av arbetsdagen. Projektet,

för vilket alternativ finansiering är möjlig, innebär byggande av en 2 km lång tunnel parallellt med Botniabanan. Förbi Örnsköldsviks stadskärnan möjliggörs en mer robust och pålitlig E4. Det löser komplexa farligt gods, HCT transporter, trafiksäkerhet och barriärfrågor för alla trafikanter. Det kommer vidare att undanröja den stora begränsningen för effektiv samhällsplanering och underlätta övergången till aktiv mobilitet i Örnsköldsvik.

2. HCT (High capacity Transport) långa lastbilar är olämpliga genom en tätorts stadskärna

Att introducera HCT långa lastbilar i komplexa stadsmiljöer får endast ske efter utredning och efter att befintliga trafiklagar respekterats. Införande av långa HCT lastbilar på E4:an genom Västernorrland och närmare bestämt Örnsköldsviks stadskärna har skett utan hänsyn eller bedömning av deras prestanda i stadstrafik. Oberoende trafiksimulering och analys av E4:an genom tätorten Örnsköldsvik visar att 34,5 meter långa lastbilar ökar trafikstockningen och ökar riskerna för andra trafikanter. Polisens bedömning är vidare att långa lastbilar måste systematiskt bryta mot trafiklagarna vid cirkulationsplatser i Örnsköldsvik.

3. Nya ostkustbanan mellan Sundsvall och Härnösand kommer att binda samman två arbetsregioner

Botniabananans infrastruktur är en succé. Den möjliggör en snabb tågtrafik varje timme mellan Kramfors och Umeå. Örnsköldsviks kommun är delägare i Nya ostkustbanan AB, där kommuner och regioner längs sträckan gemensamt tar fram underlag och påverkar kring utvecklingen av järnvägen i regionen. Att prioritera förbättringen av Nya Ostkustbanan, sträckan Sundsvall – Härnösand, kommer att göra pendling på järnväg attraktiv inom och mellan de två arbetsregionerna. Det finns tydliga regionala och nationella fördelar – universitet till universitet, sjukhus till sjukhus. När denna sträcka är förbättrad kan Trafikverkets befintliga dubbelspårinfrastruktur vid Bjästa, 25 km söder om Örnsköldsvik, användas för att lägga till en ny tågstation för Norrtåg som ett attraktivt alternativ till både bilbaserad turism och bilpendling inom Höga kusten.

4. Prioritera stöd till djuphamnar för att hantera ”short sea shipping” med containergods

Sjöfarten är redan en hörnsten i Sveriges säkerhet: energisäkerhet, försörjningssäkerhet av råvaror och produkter till tillverknings-, skogs- och bioekonomiindustrin. Ett av Trafikverkets mål är att möjliggöra en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Att stödja ”short sea shipping” (SSS) hamnar och deras anslutningar till landtransportnätet är nödvändigt. SSS är en kostnadseffektiv och tidseffektiv metod för att uppnå ökad robusthet och hållbarhet i godstransportsystemet. Lågvärdiga bioindustriprodukter som e-bränsle bär sig inte ekonomiskt att transportera med andra transportsätt än genom sjötransport. Att expandera bortom de befintliga TEN-T hamnarna är därför avgörande för att säkra en tillväxt i Sveriges bioekonomiindustri.

5. Ett robust transportsystem för civil och militär beredskap måste inkludera regionala flygplatser

Den nya säkerhetspolitiska verkligheten ökar kraven för robusthet och resiliens.

Flygvapnet framför att de ser fördelar med att nyttja civila flygplatser, bland annat utifrån att det ger möjlighet att relativt snabbt starta upp verksamhet, nå geografisk spridning och vara kostnadseffektiv.

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 hela landet. Ett sådant nät av flygplatser gynnar även sjukvårdens behov av flygplatser för snabba ambulans- och organdonationstransporter.

Det är tydligt att Nya Ostkustbanan inte kan genomföras utan en 20 % ökad ram. Med tanke på de planerade industrietableringarna och de transportbehov de ger upphov till anser Örnsköldsviks kommun att det är oacceptabelt att inte fullfölja banan under planperioden.

Örnsköldsviks kommun ser positivt på Trafikverkets uppdrag att utvärdera alternativa finansieringsmetoder. Kostnad behöver kombineras med skärpta åtgärdskontroller, ökade intäkter genom bl.a. trängselskatter och nya finansieringsmodeller inklusive statliga lån och delfinansiering från näringslivet. EU:s CEF (Connecting Europe Facility) finansieringsverktyg bör kunna utgöra en del i en extern medfinansiering utifrån stråkens nytta för både det civila samhället och för det militära försvaret.

Örnsköldsviks kommun har varit med i processen att arbeta fram yttrandena från Umeåregionen, Nya Ostkustbanan AB samt Region Västernorrland.

Örnsköldsviks kommun

Anna-Britta Åkerlind (C)
Kommunstyrelsens ordförande