

2017-11-30

17RV0290-2

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2029 (dnr N2017/05430/TIF)

Region Västerbotten har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovan rubricerade plan och avger följande yttrande.

Bakgrund

Trafikverket överlämnade 2017-08-31 ett förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen *"Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling"* samt regeringens direktiv.

Åtgärderna i planförslaget bygger på den av regeringen beslutade nationella planen för transportsystemet 2014-2025, de fördjupande underlagsrapporterna och promemoriorna samt de åtgärder som pekats ut i infrastrukturpropositionen och i regeringens direktiv om att upprätta förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Missivet till remissen finns med som bilaga. Förslaget till plan och övriga dokument kan också nås via länk.

Inledning och genomgång av planförslagets prioriteringar

Region Västerbotten har deltagit aktivt i den process som upprättandet av den nationella planen inneburit. Detta har skett parallellt med den egna processen med att upprätta en länstransportplan för åren 2018-2029. Arbetet har varit mycket intensivt och underlagsmaterialet är omfattande.

Förslaget till nationell plan omfattar en ram på totalt 622,5 miljarder kronor för planperioden. Medlen fördelas enligt följande:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.



- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Region Västerbotten har gått igenom förslagets namngivna objekt samt förslag till medel för drift, underhåll, bärighetsåtgärder och tjälsäkringsåtgärder som kunnat identifieras på länsnivå. Tydlighet vad planen avser på läns- eller regionnivå finns enbart avseende förslagen till namngivna investeringsåtgärder och brister. Där anges investeringsåtgärder för objekt med en kostnad på 100 miljoner kronor eller mer. Förslag avseende insatser och medelsfördelning avseende drift- och underhåll anges på aggregerad nivå och kan därmed inte härledas ned på vare sig läns- eller trafikverksregionnivå.

Namngivna åtgärder som förslås ske under perioden 2018-2029 i Västerbottens län är följande:

Väg

E4/E12 Umeå, pågående	1 072 mkr
E4 Djäkneboda-Bygdeå, byggstart 2018-2020	186 mkr
E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering, byggstart 2018-2020	157 mkr
E4 Broänge-Daglöstén mötesseparering, byggstart 2024-2029	181 mkr
E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering, byggstart 2024-2029	153 mkr
E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering, byggstart 2024-2029	265 mkr

Järnväg

Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg, byggstart 2024-2029	5 200 mkr
Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg, byggstart 2018-2020	1 685 mkr
SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår, byggstart 2024-2029	253 mkr

Totalt 9 151 mkr

Det finns skäl att se fördelningen av medel på de fyra nordligaste länen samt jämföra detta med den sammanställning Region Västerbotten gjorde avseende planförslaget 2010-2021 och 2014-2025.

De fyra nordligaste lärens tilldelning avseende större investeringar	2018-2029		2014-2025		2010-2021	
	Miljoner kronor	% av plan	Miljoner kronor	% av plan	Miljoner kronor	% av plan
Västerbotten	9 151	4,7%	1 027	0,5%	2 830	1,5%
Norrbotten	5 930	3,1%	3 098	1,6%	2 634	1,4%
Västernorrland	5 209	2,7%	2 000	1,1%	5 156	2,8%
Jämtland, inkl. samobjekt med Y län	824	0,4%	270	0,1%	197	0,1%
Totalt fyra nordligaste länen	21 114	11,0%	6 395	3,4%	10 817	5,9%
Totalt nationella planen	192 802	100,0%	189 903	100,0%	183 900	100,0%



Med de utmaningar som finns i Västerbottens län och regionen som helhet att tillgodose ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem för näringslivet och medborgarna, innebär Trafikverkets förslag en positiv förändring i förhållande till tidigare planperioder. Samtidigt vill Region Västerbotten poängtera att även den förhöjda nivån ligger långt under de behov som finns för att uppfylla de transportpolitiska målen och ta till vara den utvecklingskraft som finns.

I planförslaget redovisas även förslag på åtgärder som övervägts för planförslaget som motsvarar en ökning av 10 procent av medlen för namngivna investeringar. Anledningen till att dessa åtgärder inte prioriterats i planförslaget anges vara till exempel att:

- Planeringsmognaden är låg
- De åtgärder brister med lägre prioritet
- Åtgärderna har hög kostnad eller att den samhällsekonomiska effektiviteten är svårbedömd på grund av stora osäkerheter

Förslag på åtgärder vid en utökad ram som särskilt berör Västerbottens län är:

Väg

E12 Brattby-Vännäs, mötesseparering	191 mkr
E12 Kulla-Norrfors, mötesseparering	206 mkr
E4 förbifart Skellefteå	571 mkr

Järnväg

Hällnäs-Lycksele elektrifiering	215 mkr
Totalt	1 183 mkr

Områdesspecifik genomgång

Järnvägssystemet

Förlängningen av TEN T Core korridoren Skandinavien-Medelhavet

Region Västerbotten vill i samband med detta yttrande passa på att lyfta betydelsen av att förlänga den europeiska transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet upp genom norra Sverige till Narvik. Detta är också något som det finns ett uttryckligt stöd för från såväl DG Move, koordinatör för korridoren samt den finländska och norska regeringen. Motivet till förlängningen är uppenbar då den dels korresponderar med den europeiska vilja att koppla samman unionens geografi som helhet, samt att de delar i Sverige som då skulle ingå redan idag finns med i det åtagande som den svenska staten har avseende utbyggnaden av stomjärnvägsnätet. En förlängning innebär också att hela

Sverige finns med på den "Europeiska kartan" och bildar en viktig länk till det europeiska Arktis.

Frågan bör inte i sig sammankopplas med regeringens fastställande av nationell transportplan, då detta riskerar att tappa det momentum som finns att via en "teknisk förändring" förlänga korridoren. Det finns indikationer att kommande omstrukturering av den europeiska transportpolitiken och finansieringen av denna, kan resultera i att transportkorridorerna blir de enda som kan bli föremål för EU-finansiering. Om detta sker, finns det stora fördelar för Sverige att Skandinavien-Medelhavet-korridoren förlängts i närtid.

Norrbotniabanan och den Botniska korridoren

Den Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det Europeiska stomnätet för transporter (TEN-T core network) som kopplar samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Samtidigt knyter korridoren, tillsammans med de anslutande stråken Malmbanan, Midway Alignment och Mittstråket, regionen och ett pärlband av städer närmare varandra genom halverade restider för ökad kompetensförsörjning, fler jobb och bättre förutsättningar för en växande besöksnäring.

De största utmaningarna är idag brist på tillförlitlighet (robusthet) på grund av stora sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning, särskilt på Stambanan genom övre Norrland, och brist på kapacitet, exempelvis Härnösand söderut, Malmbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

Region Västerbotten tillstyrker i stort Trafikverkets förslag till nationell plan avseende investeringar i järnvägsnätet. Särskilt viktigt är att Trafikverket pekar ut ett antal prioriterade stråk som kan erbjuda både basindustri och besöksnäring en tydlighet i vad Sveriges transportsystem kan erbjuda. Tillsammans med en uppgradering av banklassificeringen för prioritering av underhåll, förstärks järnvägens konkurrenskraft i de huvudsakliga stråken i hela Sverige. De namngivna investeringarna leder en bit på vägen för att uppfylla det åtagande Sverige har accepterat inom ramen för det Europeiska transportsamarbetet och TEN-förordningen.

Region Västerbotten vill särskilt markera tillfredsställelse över att investeringsmedel för Norrbotniabanan finns med i planförslaget. Detta innebär att det i närtid kommer att påbörjas en första etapp mellan Umeå och Dåva företagspark, samt påbörjandet av en ytterligare etapp mellan Dåva företagspark och Skellefteå. Med detta kan konstateras att planförslaget inte innebär att Norrbotniabanan kommer att vara färdigställd enligt den överenskommelse som fattats mellan EU-kommissionen, EU-parlamentet och Ministerrådet när det gäller förverkligandet av EU:s TEN T Core Network till målåret 2030.

I Trafikverkets förslag motiveras ett avsteg från detta med texten *"Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser."*

Region Västerbotten anser att denna hänvisning är mer rimlig för de av EU:s medlemsstater som har stora ekonomiska problem i den mån avsteg görs från gjord överenskommelse. Sveriges statsfinansiella läge är tvärtom mycket gott, och tillhör sannolikt de EU-medlemsstater som har bäst förutsättningar att uppfylla förordningens riktlinjer.

Region Västerbotten anser att det är av yttersta vikt att påskynda utbyggnadstakten av Norrbotniabanan i dess fulla sträckning Umeå-Luleå. Motiven är att detta innebär att Sverige fullföljer åtagandet gentemot EU-förordningen, att tillvarata projektorganisation och kompetens som Trafikverket upparbetat, samt att den fulla nyttan av Norrbotniabanan inte erhålls innan den byggs i sin helhet. Det finns ett antal olika alternativ att uppnå en snabbare utbyggnad av Norrbotniabanan och Region Västerbotten förutsätter en kommande dialog mellan regeringen, Trafikverket och berörda regioner i syfte att uppnå ett betydligt snabbare förverkligande av hela Norrbotniabanan Umeå-Luleå.

Utgångspunkten bör därför att det sker en tidigarelagd byggstart till 2020/2021 mellan Dåva företagspark och Skellefteå, i direkt följd till de färdigställda järnvägsplanerna och bygghandlingarna. Planeringen till Luleå måste även påbörjas år 2020/2021 i direkt anslutning till de färdigställda järnvägsplanerna till Skellefteå.

Ett sådant förfaringsätt skapar möjlighet starta bygget mot Luleå i direkt anslutning till att bygget är färdigställt till Skellefteå. Med detta skulle så att hela Norrbotniabanan kunna stå färdig år 2030.

Utöver Norrbotniabanan är ett antal andra utbyggnadsdelar viktiga för att utveckla den Botniska korridoren. Till dessa hör dubbelspår genom Umeå centrum, dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand och stärkt kapacitet på godsstråket genom Bergslagen.

Ett antal objekt för att utveckla den Botniska korridoren finns namngivna i Trafikverkets förslag. Tillsammans med viktiga satsningar som elektrifiering av tvärstråket Hällnäs-Storuman (där en första etapp finns med i +10 %-alternativet), rekonstruktion av järnvägen Västerasby-Långsele, hastighetshöjande åtgärder längs Mittstråket, kapacitetsförstärkningar på Malmbanan och i Luleå hamn, fyrspar Uppsala-Arlanda och ett färdigställande av sista etappen dubbelspår Hallsberg-Mjölby tar Sverige ett antal viktiga steg för att möta den efterfrågan som vår industri och besöksnäring har redan idag.

Region Västerbotten saknar dock triangelspåret mellan Botniabanan och avsnittet Västerasby-Långsele. Ett sådant triangelspår är avgörande för att få en funktionell sammankoppling mellan stambanan och Botniabanan. Åtgärden borde också ha varit genomförd tidigare utifrån det avtal som berörda län och kommuner tecknade med staten i samband med genomförandet av Botniabanan.

Genom att tillåta tidigare byggstart samt möjliggöra tidigare färdigställande av främst Norrbotniabanan och dubbelspåret längs med Nya Ostkustbanan kan regeringen halvera restiden mellan de större städerna i norr och därigenom möjliggöra ett kraftigt ökat bostadsbyggande på upp till 100 000 nya bostäder, förenklad integration och enklare kompetensförsörjning för välfärden och ett flertal av Sveriges viktigaste näringar.

Tvärbanan Hällnäs-Storuman

Region Västerbotten understryker vikten av en elektrifiering av tvärbanan hela sträckan Hällnäs-Storuman. Detta för att uppnå fulla systemeffekter i stråket och Storuman utgör en viktig nod i järnvägssystemet. Trafikverket föreslår en första etapp mellan Hällnäs-Lycksele i +10 %-alternativet. Region Västerbotten anser att det finns stora skäl att åtgärden ska prioriteras ytterligare och finnas med som namngivet objekt i planen som genomförs i närtid.. Motiven för detta är flera och mycket starka. Det har skett och kommer även framgent ske en betydande tillväxt av transporter av skogsråvara på järnvägen och i närtid bedöms denna uppgå till cirka en miljon ton per år. SCA har genomfört betydande investeringar i sin terminal i Lycksele och i Storuman finns NLC Storumanterminalen som idag hanterar omfattande volymer, vilket kommer att öka när det planerade anslutningsspåret till Inlandsbanan söderut blir färdigt.

Elektrifieringen är även av stor betydelse för att säkerställa en fullgod persontrafik mellan Umeå och Lycksele då en elektrifiering innebär en mycket viktig förutsättning för att Norrtåg även i framtiden ska kunna bedriva trafik på denna sträcka. Persontrafiken är viktig även för bland annat nuvarande arbets- och studiependling, resor som är kopplade till Lycksele lasarett samt besöksnäringens behov. Arbetsförmedlingens planerade etablering av 100 nya arbetstillfällen i Lycksele ställer även den stora krav på effektiva personresor längs stråket Lycksele–Umeå.

Region Västerbotten har tidigare inom ramen för länstransportplanen anvisat medel för att genomföra inledande arbeten med en järnvägsplan för elektrifiering Hällnäs-Storuman. I kommande länstransportplan finns även möjlighet att medfinansiera en elektrifiering. Utöver detta finns, vid ett snabbt genomförande, en rimlig möjlighet att erhålla medfinansiering via EU:s strukturfond för Övre Norrland om genomförandet kan vara klart innan år 2021:s utgång. Region Västerbotten anser därför att det finns mycket goda skäl för regeringen att lyfta in den av Trafikverket föreslagna första etappen i kommande nationell plan samt att denna läggs in för genomförande innan år 2022.

Inlandsbanan

Inlandsbanan har idag en viktig funktion för besöksnäringen genom dess turismtrafik på sommaren samt för godstransporter av främst skogsråvara men även när det gäller insatsvaror till övrig industri. Region Västerbotten har i länstransportplanen prioriterat vissa medel för Inlandsbanans utveckling. I avvaktan på en full utbyggnad av Norrbottenbanan kan också Inlandsbanan ha utökad funktion för omledning av godstrafik vid störningar på Stambanan genom övre Norrland. Samtidigt finns det idag begränsningar på Inlandsbanan i form av bland annat tillåten axellast och mötesstationer. Inlandsbanan och de kommuner som står bakom denna har de senaste åren arbetat fram ett koncept för att utveckla Inlandsbanans funktion. Region Västerbotten ser fram mot en mer fördjupad diskussion om förslagets innehåll och möjligheter till förverkligande.

Öst-västliga kopplingar genom förverkligande av Midway Alignment of the Core Network

Det har under de senaste åren inom ramen för projektet Midway Alignment of the Core Network utvecklats ett nytt koncept för att säkerställa en ny, miljöanpassad och innovativ färjelösning mellan Umeå-Vasa. Region Västerbotten har på olika sätt stött detta arbete tillsammans med olika aktörer i Västerbotten, men också i Finland och Norge.

Sedan år 2012 har nuvarande färjetrafik utvecklats till en tillförlitlig transportlänk för gods och passagerare. De regionala nyttorna är påtagliga för länets näringsliv och medborgare. Passagerarvolymerna har ökat från drygt 40000 till nuvarande cirka 200000 på årsbasis och godsvolymererna har haft en liknande positiv utveckling. Detta innebär att såväl besöksnäringen och övrigt näringsliv och samhällsfunktioner – framför allt inom utbildning och sjukvård – dragit tydlig nytta av denna länk mellan Sverige och Finland.

Den nuvarande färjan närmar sig "åldersstrecket" och behöver därför ersättas med en ny. På finländsk sida har regeringen markerat att den är beredd att medfinansiera själva bygget av en ny färja. Region Västerbotten har förstått att den svenska regeringen inte är beredd att på samma sätt medfinansiera en ny färja.

Region Västerbotten anser därför att det finns skäl för regeringen att i den nationella planen prioritera stödjande infrastrukturella insatser kopplade till en ny färjelösning. Utöver de åtgärder som krävs avseende hamninfrastruktur kopplat till den nya färjelösningen, finns också ett stort behov att säkerställa en god funktion av framför allt järnvägen mellan Umeå och färjeterminalen i Holmsund

Dessa insatser skulle då mötas upp via länstransportplanen för Västerbottens län, där det i förslaget till denna finns medel avsatta för att stödja både utvecklingen av den statliga järnvägsinfrastrukturen och ytterligare nödvändiga åtgärder i Umeå hamn. I Västerbottens län är Umeå hamn utpekad som comprehensive port i EU:s TEN T-system.

Sjöfart och hamnar

Planförslaget nämner begreppen "utpekade hamnar" och "centrala hamnar". Innebörden av dessa begrepp bör förtydligas och kriterierna för utnämningarna redovisas.

Statens ambition att överföra mer gods från väg till järnväg och sjöfart, tillsammans med de stora investeringar som skett och planeras i det öst-västliga stråket E12/Tvärbanan inklusive regionens TEN-hamn i Umeå och Skellefteå hamn, talar för att det finns det grund för att trafik- och sjöfartsverket prioriterar studier av farleder, kapaciteter- och säkerhetsaspekter för sjöfarten till regionens hamnar. Detta för att klargöra ifall flaskhalsproblem kan uppstå för sjöfarten och reducera nyttan med regionens infrastrukturinvesteringar.

Vägsystemet

Vägsystemet är mycket omfattande i Västerbottens län. Cirka 10 procent av det statliga vägnätet finns inom länets gränser och till detta kommer ett omfattande enskilt vägnät samt kommunala vägar.

Även om det är mycket viktigt att av hållbarhets- och effektivitetsskäl utveckla järnvägsnätet, kommer vägnätet även framgent ha en stor betydelse för invånare och näringsliv i Västerbottens län.

Länets europavägar

Region Västerbotten konstaterar med stor tillfredsställelse att Trafikverkets förslag innehåller fem av sju utbyggnadsetapper av mitträcken längs väg E4 mellan Skellefteå och Umeå. Det innebär att hastighets- och trafiksäkerhetsstandard kan upprätthållas på en betydande del av stråket. Aviserade hastighetsnedsättningar från 90 km/h till 80 km/h bör därför också upphävas mot bakgrund att dessa åtgärder kan genomföras under kommande planperiod.

Region Västerbotten förutsätter att planarbetet för de återstående två etapperna genomförs och därmed kan ingå i nästkommande plan.

Kvarvarande del av det så kallade Umeåpaketet (E12/E4 Västra länken) föreslås av Trafikverket att genomföras tidigt under kommande planperiod. Denna åtgärd är starkt försenad utifrån tidigare planer och Region Västerbotten välkomnar ett snabbt genomförande.

I +10-procentalternativet lyfts förbifart Skellefteå fram samt ett genomförande av de två kvarvarande mitträcketstapperna på väg E12 mellan Umeå och Vännäs. Region Västerbotten anser att det finns goda skäl att dessa genomförs under kommande planperiod, vilket också skulle medges av en ökning av medelstillelningen.

När det gäller E12 i sin helhet förbinder denna den norska Atlantkusten med Sverige, Finland och vidare mot öster och östliga delar av EU. Den har TEN-T status (Comprehensive) och en åtgärdsvalsstudie har nyligen genomförts via Trafikverkets försorg. E12:an har en stor betydelse för länet som helhet och dess nuvarande standard inte motsvarar behoven. Region Västerbotten konstaterar att den åtgärdsvalsstudie som genomförts i Trafikverkets regi inte fått ett berättigat avtryck i planförslaget. Region Västerbotten önskar att Trafikverket inbjuder till dialog för att ta fram konkreta förslag på trimningsåtgärder för att upprätthålla hastighetsstandard tillsammans med hög trafik-säkerhet. Detta skulle också ligga mycket väl i linje med det positionspapper avseende nordisk transportpolitik som antogs av Nordiska rådets utskott för tillväxt och utveckling den 20 september 2017.

Väg E45 – Inlandsvägen – har även den viktig funktion för länet och norra Sverige. Där är de viktigaste insatserna kopplade till en fullgod standard avseende drift och underhåll.

Det regionala vägnätet

Länets regionala vägnät har en viktig funktion för såväl person- som godstransporter. Region Västerbotten har tidigare poängterat det allvarliga hot som genomförda och aviserade hastighetsnedsättningar medför. För ett län med Västerbottens geografi, med 13 procent av Sveriges totala yta, innebär restidsförlängningar ett stort bekymmer för såväl medborgare som näringsliv.

Trafikverkets senaste beslut om hastighetsjusteringar i länet innebär vid dess genomförande att cirka 90 kilometer av länets viktigaste pendlingsstråk får en nedsatt hastighet från 90 till 80 km/h. Samtidigt har Region Västerbotten konstaterat att en ombyggnad av dessa nio mil vägar till mitträckesvägar skulle kosta cirka en miljard kronor. Det vill säga i samma storleksordning som hela planens volym för en hel tolvårsperiod. Region Västerbotten anser att det är orimligt att nollvisionen på detta sätt drabbar länsplanerna genom att åtgärder för att höja hastighetsstandarden till tidigare nivåer i stort sett omöjliggör för ny eller utvecklad transportinfrastruktur i länet.

Trafikverket föreslår att medel under en begränsad tid ska avsättas från den nationella planen för att samfinansiera mötessepareringar på det regionala vägnätet på sträckor som pekas ut som prioriterade av de regionala planupprättarna.

Region Västerbotten hade dock gärna sett att det också ingått som en förutsättning inför upprättandet av förslag till länsplaner för åren 2018-2029. Region Västerbotten konstaterar också att saknas information i planförslaget vad gäller totala beloppet för denna medfinansiering eller hur ett genomförande är tänkt ska ske i praktiken. Region Västerbotten ser med tillförsikt fram mot att regeringen tydliggör detta vid fastställande av planen.

Drift, underhåll, rekonstruktion och tjälsäkring

För stora delar av länets vägnät handlar det inte om några omfattande ny- eller ombyggnader. I stället är det insatserna i form av drift, underhåll, bärighetssatsningar och tjälsäkring som avgör hur dess funktion för medborgare och näringsliv kan upprätthållas.

Medlen för dessa åtgärder hanteras inom ramen för den nationella planen och Trafikverket prioriterar var insatserna ska göras och vilken omfattning dessa ska ha.

Under perioden 2013-2016 har medlen för bärighet, drift och underhåll i Västerbottens län legat på i storleksordningen 760 miljoner kronor per år. Detta kan också jämföras med de cirka 75 miljoner kronor per år som länstransportplanen omfattar och som ska gå till utveckling av transportsystemet.

Region Västerbotten erfar att dessa medel inte varit tillräckliga för att både säkerställa en fullgod drift av vägnätet parallellt med återställningar i form av rekonstruktion- eller bärighetsåtgärder. Även åtgärder för tjälsäkring har varit otillräckliga.

Sammantaget innebär detta att länets lågtrafikerade vägnät riskerar att komma långt under "skamgränsen" och att vissa vägars tillstånd försämras så till den grad att den grundläggande funktionen tas ur spel.

Trafikverket anger i planförslaget en klassning av olika vägtyper. Av dessa återfinns vägtyp 5 – vägar som är viktiga för landsbygden och vägtyp 6 – lågtrafikerade vägar i förhållandevis stor omfattning i Västerbottens län.

För vägtyp 5 konstaterar Trafikverket att det inte kommer att ske någon tillståndsförbättring för denna vägtyp under planperioden, men att vägarna i denna vägtyp prioriteras bland de mer lågtrafikerade vägarna. Det är främst en ökning av det avhjälpande underhållet som kommer att bidra till att framkomligheten och robustheten ligger på en acceptabel nivå.

För vägtyp 6 beskriver Trafikverket att prioriteringen av åtgärder kommer att påverka robustheten på de lågtrafikerade vägarna. Beroende på åtgärd kommer en del vägar att få en förbättrad robusthet medan en större del av vägarna får en försämring. Det innebär att risken för mindre störningar och temporära restriktioner kan öka. Där robustheten försämras behöver det avhjälpande underhållet öka för att säkerställa framkomligheten när störningar uppkommer.

Samtidigt med denna situation har det beslutats om att införa en ny bärighetsklass som tillåter totalvikter på 74 ton – BK4. I Västerbottens län kommer i storleksordningen 400 mil att vara aktuella för denna klass. Det finns en diskussion om att det kan vara möjligt att uppnå 70 procent av dessa 400 mil under planperioden och det innebär att ett antal broar måste åtgärdas. Risken är därmed mycket stor att det i närtid kommer att prioriteras medel för framför allt bärighetssatsningar och rekonstruktion för detta – med följd av ytterligare försämrat tillstånd på redan dåliga vägar.

I Västerbottens län är besöksnäringen av stor betydelse i hela länet, och kanske särskilt i inlandet, där länets olika fjälldalar utgör en stor attraktivitet. Även om vissa åtgärder förtjänstfullt genomförts av Trafikverket, återstår långa vägsträckor som har undermålig standard. Representanter för besöksnäringen vittnar också om att potentiella besökare uteblir då de upplever både dålig komfort och risk för reparationskostnader.

Enligt Trafikverket kan det komma särskilda medel som riktas till att åtgärda brister med koppling till besöksnäringen och att dessa inte ska konkurrera med bärighetsmedlen. Detta välkomnas i så fall av Region Västerbotten och för att hålla upp aktualiteten i denna fråga och skapa beredskap för ett genomförande föreslås att en särskild grupp tillsätts med exempelvis representanter för Trafikverket, region, berörda kommuner, företrädare för besöksnäringen i syfte att ta fram en konkret handlingsplan för säkerställande av god standard på de vägar som bär mot olika destinationer i Västerbottens fjällvärld.

Länsramarna måste öka och fördelningen bör ske transparent

Region Västerbotten anser att regeringen bör öka medelstildelningen till de regionala planerna. I förhållande till den totala procentuella ökningen av ramen för kommande

nationell plan är ökningen av medlen till länsplanerna blygsam. Detta är allvarligt då det, utöver otillräckliga medel för mitträckesseparering, finns mycket stora behov i ett län av Västerbottens karaktär att utveckla det regionala transportsystemet. Det är också en brist att det inte framgår i den nationella planen vilka utgångspunkterna varit vid fördelningen av ramarna på länsnivå. Region Västerbotten efterlyser därför en öppen redovisning av vilka kriterier och fördelningstal som fördelningen mellan länen bygger på.

Mer detaljerade kommentarer avseende planförslagets skrivningar om kollektivtrafik

Sidan 90. I planförslaget står *Tvärvetenskaplig forskning och demonstration kopplad till bostadsbyggande, planering och mobilitet har stor potential att bidra ett mer tillgängligt och inkluderande Sverige.*

Kommentar: Detta prioriterade forsknings- och innovationsområdet borde innehålla möjlighet att medfinansiera även test av trafikering i form av en mobilitetstjänst eller någon form av kollektivtrafik under en projektperiod. Det är svårt för kommuner och landsting att ensamma ta risken för att testa till exempel en mobilitetstjänst för besöksnäringen eller ett helt nytt, innovativt upplägg för kollektivtrafik på landsbygden. I dylika projekt är infrastrukturens roll ofta relativt liten eftersom trafiken är småskalig och tyngdpunkten är på tjänsteutförande. I nästan alla fonder och utlysningar är medfinansiering av någon form av trafikering inte tillåtet, medan medfinansiering av fysiska investeringar ofta är tillåtet.

Förslag till ändring av skrivning (tillägg i rött): *Tvärvetenskaplig forskning och demonstration kopplad till bostadsbyggande, planering och mobilitet har stor potential att bidra ett mer tillgängligt och inkluderande Sverige. Demonstrationsperioder av mobilitetslösningar och trafikeringssupplägg exempelvis på landsbygden kan behöva Trafikverkets medfinansiering för att vara genomförbara för kommuner och landsting/regioner. Mer kunskap om ...*

Sidan 92. I planförslaget står *För att verifiera att en ny lösning fungerar i verkliga eller nära verkliga miljöer med användare i fokus krävs en särskild satsning på test och demonstration. En viktig del i test-och demonstrationsverksamhet är kommersiell genomförbarhet och affärsmodeller. Finansiering av demonstrationer kan motiveras av att de bedöms ha ett tydligt samhällsintresse och inte kommer att kunna implementeras enbart genom kommersiella drivkrafter.*

Kommentar: Detta prioriterade forsknings- och innovationsområdet borde innehålla möjlighet att medfinansiera även test av trafikering i form av en mobilitetstjänst eller någon form av kollektivtrafik under en projektperiod. Det är svårt för kommuner och landsting att ensamma ta risken för att testa till exempel en mobilitetstjänst för besöksnäringen eller ett helt nytt, innovativt upplägg för kollektivtrafik på landsbygden. I dylika projekt är infrastrukturens roll ofta relativt liten eftersom trafiken är småskalig och tyngdpunkten är på tjänsteutförande. I nästan alla fonder och utlysningar är medfinansiering av någon form av trafikering inte tillåtet, medan medfinansiering av fysiska investeringar ofta är tillåtet.

Förslag till ändring av skrivning (tillägg i rött): *För att verifiera att en ny lösning fungerar i verkliga eller nära verkliga miljöer med användare i fokus krävs en särskild satsning på test och demonstration. En viktig del i test-och demonstrationsverksamhet är kommersiell genomförbarhet och affärsmodeller. Finansiering av demonstrationer kan motiveras av att de bedöms ha ett tydligt samhällsintresse, att den aktör som har huvudansvaret för finansieringen av denna typ av verksamhet inte har förutsättningar att bära kostnaden själv men demonstrationen är viktig för 4-stegsprincipen och de transportpolitiska målen, och inte kommer att kunna implementeras enbart genom kommersiella drivkrafter.*

Sidan 136. I planförslaget står *Byggande av infrastruktur innebär utsläpp och samtidigt kan de åtgärder som genomförs ge både ökade och minskade växthusgasutsläpp från trafiken. Eventuella minskningar av växthusgasutsläpp från trafiken behöver ställas mot växthusgasutsläpp från åtgärder i infrastrukturen. Trimningsåtgärderna kan således...* Kommentar: Det är bra att tydliggöra att effekten av en infrastrukturensatsning kommer först i och med en förändring i trafiken eller resandet, och att det i vissa fall kan vara mer kostnadseffektivt och långsiktigt att påverka eller förändra trafiken/trafikeringen direkt (som nyttjar infrastrukturen) snarare än att välja infrastrukturens lösningar. I dagsläget kan dock medel från nationella planen inte användas för kollektivtrafiktrafikering i någon form.

Förslag till ändring av skrivning (tillägg i rött): *Byggande av infrastruktur innebär utsläpp. Den totala effekten på växthusgasutsläpp beror på utsläppen från byggandet och underhållet och från hur trafiken eller trafikeringen anpassar sig eller förändras med anledning av infrastrukturinvesteringen. I vissa situationer kan det, i enlighet med 4-stegsprincipen, vara mest effektivt att påverka resandet eller medfinansiera trafikering av kollektivtrafik eller annat resande med delade resurser istället för att lösa identifierat problem genom infrastrukturinvestering. I dagsläget används medel från nationella planen inte till medfinansiering av regional kollektivtrafik, men hur de utbudsökningar och -förbättringar i regional kollektivtrafik och mobilitetstjänster som är nödvändiga för de transportpolitiska och klimatmålen ska kunna finansieras i Sveriges regioner och i vilken grad staten kan bidra till detta utifrån 4-stegsprincipen, är en angelägen diskussion. De föreslagna trimningsåtgärderna kan både bidra och motverka...*

Sidan 140. I planförslaget står *Trafikflödena är oftast små och motiverar sällan stora investeringar. Här handlar det snarare om att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet. Det behövs flexibla system genom lokala och regionala lösningar som utgår ifrån de lokala och regionala behoven.*

Kommentar: Det behöver tydliggöras vad Nationella planen kan användas till och inte. Förslag till ändring av skrivning (tillägg i rött): *Trafikflödena är oftast små och motiverar sällan stora investeringar i dyrbar infrastruktur. Här handlar det snarare om att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet genom grundläggande, säker standard på hållplatser och bytespunkter och det största behovet handlar om fler resmöjligheter, alltså utökad trafikering, och innovativa trafikeringssupplägg som är anpassade efter resandevolymerna och behoven hos invånare, anställda och besökare i området. Det behövs flexibla system genom lokala och regionala lösningar som utgår ifrån de lokala*

och regionala behoven. Under planperioden bör möjligheten till medfinansiering av demonstration av nya trafikerings- och mobilitetsupplägg diskuteras och tydliggöras. Demonstrationsperioder möjliggör uppbyggnad av resandeunderlag som sedan möjliggör långsiktig regional och lokal finansiering av trafiken. Förslaget på...

Sidan 171. I planförslaget står *Även den utvärdering av stadsmiljöavtal som Sveriges Kommuner och Landsting låtit Trivector göra är i huvudsak positiv till verksamheten. Inom ramen...*

Kommentar: Satsningen på stadsmiljöavtal är mycket positiv men utifrån måluppfyllelse var det starkt begränsande när tidsbegränsningen för investeringar var så snäv under förra perioden. I och med detta blev effekten av stadsmiljöavtalet att redan planerade, i planering långt gångna projekt genomfördes snabbare, snarare än att investeringar som inte hade blivit av kom till tack vare stadsmiljöavtal.

Förslag till ändring av skrivning (tillägg i rött): *Även den utvärdering av stadsmiljöavtal som Sveriges Kommuner och Landsting låtit Trivector göra är i huvudsak positiv till verksamheten. Den korta tidsramen uppfattades som ett problem som försvårade större, nya, strategiskt viktiga investeringar genom stadsmiljöavtal. Inom ramen...*

I detta ärende har Region Västerbottens förbundsfullmäktige beslutat.

Bilagor och länkar

Bilaga. Missiv till förslag till nationell plan 2018-2029

Huvuddokument och bilagor kan nås via denna länk:

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/>