



Föreningen Blå Vägens synpunkter på  
Trafikverkets Inriktningsunderlag för  
infrastrukturplanering perioden 2026-  
2037

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia: [li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Allmänt

Föreningen Blå Vägen är en ideell förening bestående av kommunerna Storuman, Lycksele, Vindeln, Vännäs samt Umeå längst Europaväg 12 genom Västerbottens län. Vi samarbetar för en positiv utveckling och ett välfungerande och effektivt transportsystem som är avgörande för industri och näringsliv genom hela E12-stråket, från norska Atlantkusten, genom Sverige, över Kvarken till Vasa, genom Finland och vidare in i Ryssland.

## 1. Felaktiga prognoser och slutsatser

Av inriktningsunderlaget framgår att Norr- och Västerbotten väntas minska i sysselsättning med 7 respektive 3 procent. I ljuset av de industrietableringar och den omställning som just nu pågår i norra delen av landet är detta en allvarlig missräkning. Trafikverket har i sin tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens- och Västerbottens län angett en tillväxttakt på 8 procent när det gäller sysselsättningen i länen och en befolkningsutveckling med över 10 procent. Att i inriktningsunderlaget inte ta med detta i beräkningen är en stor brist och riskerar få allvarliga konsekvenser för utvecklingen i norra delen av landet.

Utöver ovanstående så antar Trafikverket att produktionen i basnäringarna 2040 är mindre än i Trafikverkets förra prognos. De stora industriinvesteringarna i norra Sverige verkar inte finnas med i beräkningen här heller utan Trafikverket prognostiserar en minskad produktion av malm, stål och skogsprodukter.

I rapporten som samordnare Peter Larsson la fram år 2022 på uppdrag av regeringen beskrivs potentialen i utvecklingen i norra Sverige; ”ett stort antal arbetstillfällen kan tillkomma och gods- och persontransportarbetet kommer att öka väsentligt i regionen. Transportinfrastrukturen nämns som ett område som har stor inverkan på möjligheten att nå den fulla potentialen för de satsningar som nu görs, men att behoven inte fångas upp i den traditionella planeringsmetodiken. Att inte ta hänsyn till denna utveckling i planeringsprocesser riskerar medföra förseningar i investeringar i ett läge där dessa redan skulle behövt vara på plats”.

Sammanfattningsvis borde korrekta och uppdaterade befolkningsprognoser ha ingått i inriktningsunderlaget, liksom en utförlig konsekvensanalys av de olika ramanslagen för industriinvesteringarna i norra Sverige.

## 2. Öst-västliga stråk

E12-stråket har förutsättningar att bli en central länk i det industri- och energibälte som håller på att växa fram som kan koppla samman godsflöden mellan de omfattande investeringar som nu sker. Den moderna miljövänliga färja som trafikerar mellan Umeå och Vasa stärker också betydelsen av stråket. Den industriella utvecklingen i norra Sverige kommer att kräva arbetskraft som talar alla möjliga språk och dialekter, där förbättrade kommunikationer är en av nycklarna för att möjliggöra kompetensförsörjning och arbetspendling. *Föreningen Blå Vägen vill betona att vi delar regeringens uppfattning om vikten av att studera sammanhängande stråk när man beräknar samhällsnytta i investeringar.* Det är av stor vikt att nyttorna av investeringar som sker inom Blå vägens geografi betraktas som delar av uppfyllandet av en helhet som uppstår i sammanlänknings hela vägen från nationsgräns till nationsgräns, från Atlantkust till Ryssland.

Trafikverket har ett uppdrag att genom transportsystemet bidra till *utvecklingskraft i hela landet där alla människor och företag i hela Sverige kommer fram smidigt, grönt och tryggt.* Föreningen Blå vägens uppfattning är dessvärre att Trafikverkets inriktningsunderlag inte speglar detta uppdrag. Statens närvaro ska inte vara synlig endast i de välbefolkade delarna, det är tvärtom avgörande att såväl kust, inland som fjällvärld får del av investeringar som möjliggör ökad arbets- och studiependling, gröna och säkra godstransporter samt att vår geografi kan bidra till landets tillväxt och klimatomställning. En funktionell infrastruktur som möjliggör för utvecklingskraft i hela landet innebär att staten måste både vårda och underhålla befintlig infra, men även göra kraftfulla investeringar i ny infrastruktur. Det är grunden för fortsatt ekonomisk utveckling och möjliggör utveckling och levandegör hela Sverige, både kust och inland. *Två exempel som svarar mot dessa behov är att säkerställa en god standard på E12/Blå vägen och en elektrifiering av tvärbanan mellan Hällnäs och Storuman.*

För att stödja den pågående gröna omställningen och nyindustrialiseringen i norra Sverige, framhävs behovet av ökade resurser i de regionala länsplanerna. Dessa planer spelar en kritisk roll i att säkerställa att infrastrukturen möter de växande kraven på trafiksäkerhet och stödjer effektiva arbetsmarknader. Trafikverkets nuvarande förslag anses dock inte tillräckliga för att möta dessa behov. Vidare är det enskilda vägnätet, finansierat genom länstransportplanerna, avgörande för medborgarnas vardag, samhällstjänster och näringslivets funktion. Trots detta finns det fortfarande betydande brister i den befintliga infrastrukturen, inklusive frågor om trafiksäkerhet och barriäreffekter, som begränsar lokal utveckling och därför kräver omedelbara åtgärder.

## 3. Uppgradering och elektrifiering av tvärbanan Hällnäs-Storuman

Inriktningsunderlaget nämner behovet att utveckla öst-västliga förbindelser. Föreningen Blå Vägen har under många år verkat för en uppgradering av tvärbanan som sträcker sig från Hällnäs upp till Storuman. Banan knyter samman stambanan genom Övre Norrland med Inlandsbanan. I Storuman har nyligen ett triangelspår anlagts för en smidig övergång mellan banorna. På så vis är tvärbanan redan idag en väl integrerad del i det nationella transportsystemet men är också en viktig länk i det öst-västliga nordiska stråk som via E12 Vasa-Umeå-Mo i Rana, knyter samman Finland, Sverige och Norge.

Tvärbanan Hällnäs-Storuman fungerar idag som ett mycket viktigt transportstråk för näringslivet men har mycket stor potential att utvecklas till att tillgodose fler behov. Skogsbolagen som är verksamma inom Västerbottens inland har indikerat ett starkt intresse av att flytta över ännu större volymer från väg till järnväg om banan uppgraderas och elektrifieras. Utöver möjligheten till fossilfria transporter innebär en elektrifiering av banan en påtaglig kapacitetsökning för godset. Uppgradering och elektrifiering av järnvägsnätet är avgörande för att förbättra persontrafiken och stödja regional utveckling. Genom att modernisera infrastrukturen kan tågtrafiken bli mer tillförlitlig, frekvent och snabb, vilket i sin tur kan öka regionens attraktivitet för både invånare och företag. Detta stöder den pågående nyindustrialiseringen genom att underlätta pendling och tillgång till arbetsmarknaden, vilket kan leda till ekonomisk tillväxt och förbättrad livskvalitet för de boende i regionen. Dessa förändringar är i linje med en hållbar utvecklingsstrategi som prioriterar miljövänliga transportalternativ och främjar regional integration.

Det nya geopolitiska läget och Sveriges inträde i NATO kastar nytt ljus på E12-stråket och tvärbanan. Försvaret har köpt tillbaka strategiska anläggningar i bland annat Gunnarn och försvarsplanering pågår mellan länderna. Det är bara att konstatera att avståndet mellan de av NATO sedan tidigare utpekade öst-västliga stråken via Trondheim och Narvik på ca 90 mil är stort och det är rimligt att det pekas ut kompletterande stråk för att överbygga avståndet. Där ligger "E12-stråket" mycket strategiskt till. Från norsk sida har diskussionen om en "Norgebana" påbörjats för att knyta an Mo i Rana med Storuman.

Järnvägsplan för elektrifiering av delsträckan Hällnäs—Lycksele är framtagen hela vägen till finansieringsbeslut och objektet har således en hög planmognad. Lycksele kommun har därtill lämnat en avsiktsförklaring om att säkerställa en öppen omlastningsterminal från väg till järnväg, under förutsättning att staten elektrifierar tvärbanan. För delsträckan Lycksele—Storuman har Region Västerbotten beslutat om finansiering av järnvägsplan via Länstransportplanen, vilket tydligt indikerar hur högt prioriterad tvärbanan är i ett regionalt perspektiv.