

YTTRANDE

Datum
2024-04-10Referens
«Diariennr»

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
LI2023/03919
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, rapport 2024:003

Sammanfattning

I korthet lämnar Region Norrbotten följande synpunkter:

- Prognosstyrning är inte tillräckligt vid stora samhällsförändringar. Prognoserna behöver därför kompletteras med målstyrning inför beslut
- Säkerställ finansiering och skyndsamt genomförande av Norrbotniabanan och åtgärder på Malmbanan inklusive dubbelspår Luleå-Boden, i enlighet med tidigare regeringsuppdrag.
- Att satsa stort på vidmakthållande av väg och järnväg och att ta itu med det sedan länge eftersläpade underhållet är bra.
- De ekonomiska resurserna måste öka kraftigt både genom ökade anslag, ökad medfinansiering från EU, alternativ finansiering samt genom fokus på kostnadseffektivisering.
- Trafikverket behöver redovisa vad det innebär för Sverige att bygga ut stamnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön samt hur det ska genomföras i nationell plan 2026-2037.
- Länsplanernas ekonomiska ramar behöver stärkas och utgöra en större andel av nationella planens ekonomiska ramar.

Region Norrbottens synpunkter

Trafikverkets underlag ska beskriva den förväntade utvecklingen

Den gröna omställningen pågår och Sverige vill bidra till utvecklingen. Den stora industriomvandlingen är särskilt påtaglig i Norrbotten där näringslivet investerar enorma belopp i ny och grön teknik för Sveriges konkurrenskraft. Samtidigt behöver Norrbotten under närmast åren bli tiotusentals fler för att förverkliga den gröna omställningen.

Med det som bakgrund framstår Trafikverkets inriktningslag som svårbegripligt. Region Norrbotten anser att beskrivning av utvecklingen i norra Sverige är bristfällig. Prognoser om befolkningsminskning och minskad produktion av malm, stål och skogsprodukter ligger till grund för slutsatser i underlaget vilket blir problematiskt när verkligheten redan nu ser annorlunda ut. Sänkt prognos för kollektivtrafiken och godstransporter i norra Sverige går tvärt emot den analys och de prognoser som Trafikverket redovisat i regeringsuppdraget, att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län.

Det är tydligt att prognosstyrning inte är tillräckligt vid stora samhällsförändringar då modellerna och verktygen tolkar framtiden utifrån historiska data som inte fångar upp de nya förutsättningarna. Prognoserna behöver därför kompletteras med målstyrning inför beslut.

Region Norrbotten saknar ett inriktningsunderlag som tar utgångspunkt i regeringsuppdraget, att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län, med en tilläggsprognos som inkluderar de större företagsetableringarna. I stället ger underlaget en felaktig beskrivning av den förväntade utvecklingen. I slutändan kan investeringar äventyras med sjunkande svensk konkurrenskraft och konsekvenser för både välbefinnande och välfärd som följd.

Vidmakthållande av väg- och järnväg måste hanteras samtidigt som investeringar i järnvägen är avgörande för utvecklingen

Trafikverket huvudinriktning i inriktningsunderlaget är att satsa på vidmakthållande av väg och järnväg och att ta itu med det eftersläpande underhållet. Region Norrbotten instämmer i att drift och underhåll tillsammans med ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen är avgörande för ökad tillgängligheten i transportsystemet. Inte minst visar vinterns urspårningar på Malmbanan vilka oerhörda konsekvenser det bristande underhållet får. När kapaciteten dessutom nyttjas maximalt finns inga möjligheter att ta ingen förlorade transporter om inte en annan transport står tillbaka. Även vägunderhållet behöver stärkas, inte minst i det lågtrafikerade vägnätet som annars riskerar en försämrade robusthet och kvalitet med längre restid som följd. Långa avstånd till arbete, skola och samhällsservice är vardagen för stor del av befolkningen där vägen är enda alternativet. Som Trafikverket påpekar kan en försämrade funktion i det lågtrafikerade vägnätet bidra till att förstärka skillnader mellan stad och landsbygd. Därtill påverkar klimatförändringar i Norrbottens arktiska klimat ytterligare vägarnas standard.

Den föreslagna fortsatta anpassningen av vägnätet till bärighetsklass 4 (BK4) för lastbilar upp till 74 ton är positivt. Tillsammans med ett utökat nät för längre lastbilar upp till 34,5 meter innebär det lägre klimatpåverkan och transportkostnad per transportvolym. För skogsindustrin och gruvnäringen som är beroende av transporter i områden där det saknas järnväg är detta särskilt viktiga satsningar. Dessutom bidrar det till bättre förutsättningar för transporter över nationsgränsen till Finland där såväl tyngre som längre fordon redan tillåts.

Samtidigt innebär Trafikverkets huvudinriktning på vidmakthållande att investeringar för utveckling av transportsystemet skjuts på framtiden eller helt uteblir. Om inte kraftigt ökade resurser skjuts till. Med den pågående industriutvecklingen i norra Sverige är investeringar i framför allt det överbelastade

järnvägsnätet en förutsättning för att säkra behovet av såväl godstransporter som persontransporter.

Investeringar i ny grön teknik och expansionen av befintlig industri inkluderar även möjlighet till gröna transporter för en stärkt konkurrenskraft. Det nuvarande transportsystemet med enkelspår riskerar att bli en flaskhals. Stopp i logistikkedjorna för mångmiljonbelopp, långa restider och till och med omöjligt att upprätthålla persontrafik drabbar både näringsliv och invånare.

I flera regeringsuppdrag har Trafikverket konstaterat att det är tidkritiskt att få till infrastrukturen för att bistå den gröna industriomställningen i norra Sverige. Fem stora infrastrukturprojekt pekas ut i Norrbotten och Västerbotten: Malmbanan, Norrbotniabanan, dubbelspår Boden-Luleå, E4:an genom Skellefteå samt Malmporten. Det är idag brister och flaskhalsar som måste bort, och det så fort som möjligt.

Region Norrbotten anser att inriktningsunderlaget inte inkluderar beskrivningen av den gröna industriella omställningen och de tidskritiska behoven av infrastruktur som en förutsättning inför kommande nationella plan. Region Norrbotten efterfrågar en tydlighet kring finansiering och byggande för de utpekade objekten och konstaterar samtidigt att nya etableringar tillkommer alltjämt. För Region Norrbotten handlar det framför allt om att:

- Norrbotniabanan måste fullföljas skyndsamt med ett tydligt målår för färdigställande till Skellefteå och i dess helhet till Luleå. Ett målår är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner, operatörer och inte minst näringslivet ska kunna planera och genomföra sina investeringar kopplade till Norrbotniabanan. Med Norrbotniabanan skapas helt nya förutsättningar för utökade arbetsmarknadsregioner och därmed goda möjligheter till hållbart resande som tryggar kompetensförsörjningen.
- Föreslagna åtgärder på Malmbanan och dubbelspår Luleå-Boden måste säkerställas och genomföras i närtid. Dessutom behöver Malmbanan, tillsammans med Ofotenbanan, en långsiktig utvecklingsplan för ytterligare förlängda mötesstationer och dubbelspårssträckor för att säkerställa framtida kapacitet, robusthet och resiliens. Beredskap och försvarsförmåga är andra aspekter som behöver beaktas.

Region Norrbotten vill också tydliggöra att behoven i järnvägsinfrastrukturen inte bara handlar om att tillgodose ökad kapacitet. De senaste månaderna har vi bevittnat de enorma konsekvenser som brister i en robust järnväg skapar och behoven att säkerställa fungerande transporter där alternativ saknas är akut. Därtill fortsätter den uteblivna persontrafiken att skapa stora konsekvenser för besöksnäringen i stråket men även för resenärer inom länet och till Norge. Gods- och persontrafik ställs mot varandra när kapaciteten är extremt begränsad och en robusthet som inte är tillförlitlig.

Dagens höga kapacitetsutnyttjande på järnvägen riskerar dessutom att driva på en redan kraftig kostnadsutveckling och försvåra möjligheterna att genomföra underhåll utan stora konsekvenser för samhället och företagen.

Ökad ekonomisk ram och alternativa finansiering som en möjlighet

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår det tydligt att medel i gällande nationell plan inte räcker till för att täcka behov av vare sig vidmakthållande av funktionalitet eller nya investeringar för att utveckla infrastrukturen. Behoven av både underhåll och investeringar i infrastrukturen är stora samtidigt som Sverige står inför en grön industriomställning som förutsätter extraordinära satsningar i transportsystemet. Mycket står på spel för att Sverige ska upprätthålla och inte tappa sin konkurrensposition på världsmarknaden. Sverige måste matcha näringslivets historiska reinvesteringar och nyinvesteringar i svenska bas- och exportindustri som är ryggraden i vår ekonomi och förutsättningen för vår gemensamma välfärd.

Industrisatsningarna har stor samhällsekonomisk potential för Sverige och Norrbotten där indikativa effektberäkningar 2030 visar på ett potentiellt BNP bidrag som motsvarar 2–3 procent av Sveriges BNP. Ett ökat exportvärde med 100 miljarder är mer än en fördubbling av Norrbottens varuexport och ytterligare årliga skatteintäkter på 15–35 miljarder kronor. Behoven av offentliga investeringar i infrastruktur är stora men kan också ge stora skatteintäkter.

Därför behöver inriktningen för den ekonomiska ramen inför nationella planen 2026–2037 vara minst +20-procentalternativet. Därtill behövs alternativa finansieringsmöjligheter för att kunna möta behoven liksom att i högre grad söka medfinansiering från EU för utbyggnaden av TEN-T korridorerna. Parallellt måste ett kraftfullt arbete bedrivas för att minska kostnaderna inom Trafikverket och samtidigt driva på för minskade byggkostnader.

Region Norrbotten önskar ett mer utvecklat resonemang kring alternativa finansieringsmöjligheter och medfinansiering från EU som en möjlighet till utökad ekonomisk ram än vad vi kan läsa i inriktningsunderlaget. Region Norrbotten vill också påminna om och ser positivt på lånefinansiering som en möjlighet att få till stånd nödvändiga och tidskritiska investeringar vilket också Trafikverket föreslår i regeringsuppdraget, att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län.

Region Norrbotten ser också ett behov av att i högre grad använda alternativa utförandeformer som en möjlighet till effektivare genomförande av tidskritiska objekt. Här bör Trafikverket föreslå regeringen vilka objekt som kan vara lämpliga att finansiera och bygga på alternativa sätt.

Utbyggda stamnätsskorridorer och stärkta östvästliga förbindelser

TEN-T stamnätsskorridorer Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön inkluderar numer både Norrbottenbanan och Malmbanan till Narviks hamn liksom Haparandabanan och Sveriges enda järnvägsanslutningen till finska järnvägssystemet i Haparanda-Torneå. Samtidigt inkluderades hela Botniska korridoren med Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergsslagen. I revideringen av TEN-T har även ytterligare viktiga noder i norr såsom flera urbana noder och terminaler samt Piteå hamn, lyfts in på kartorna. Detta öppnar upp för ytterligare möjligheter till medfinansiering från EU-nivå för viktiga infrastrukturprojekt.

Det nya säkerhetsläget tillsammans med Finlands och Sveriges Nato-inträden sätter fokus på Nordkalotten där transportsystem är en gemensam tillgång. Våra

försörjningskedjor, transportleder och logistiska kedjor måste ses i ett nytt ljus. Då behövs ett ökat samarbete mellan länderna för att skapa en samsyn kring utvecklingen av infrastrukturen och att säkerställa gränsöverskridande effektiva transporter men även ett transportsystem som kan klara olika störningar. Haparanda-Torneå har en nyckelfunktion som enda järnvägskopplingen mellan Sverige och Finland med en järnvägsstation för persontrafik och enda godsterminalen i Sverige som har både svensk/EU och finsk spårvidd.

Genom att bygga ut stamnätsskorridorerna och de östvästliga stråken med hamnarna, terminalerna och de funktionella urbana noderna blir vi mer konkurrenskraftiga och bättre rustade. Först då har vi ett sammanhållet transportsystem som skapar bättre förutsättningar, exempelvis för den gröna industriella omställningen, svensk konkurrenskraft, tillförlitliga godstransporter, goda möjligheter till regional pendling samt stärkt militär rörlighet i Sverige, Norden och EU.

När regeringen gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag fanns en tydlig angivelse att förordning för TEN-T skulle beaktas, särskilt utifrån de åtaganden förordningen kan innebära för att genomföra stamnätsskorridorerna Skandinavien - Medelhavet och Nordsjön - Östersjön samt andra relevanta infrastrukturlänkar och noder. För Region Norrbotten betyder det att EU:s stamnätsskorridorer, delen Botniska korridoren, med Malmbanan, Norrbottenbanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs till 2030 som är EU:s målår för färdigställande av stamnätsskorridorerna och ingår i Sveriges åtagande. En tydlig koppling till den europeiska nivån är en styrka och ger en möjlighet till medfinansiering av viktig infrastruktur från EU och är viktigt ur ett språkperspektiv för Norrbotten, Sverige och EU.

Det är ytterst angeläget att regeringen nu skyndsamt säkerställer att Sverige uppfyller kraven i EU:s TEN-T-förordning genom att bygga ut stamnätet till 2030 samt det övergripande nätet till 2050. Trafikverket behöver därför redovisa kostnader för en full utbyggnad av stamnätsskorridorerna, möjlig EU finansiering samt när korridorerna skulle kunna vara klara.

Länsplanernas ramar behöver stärkas

Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att länsplanerna har en viktig funktion med god potential att genomföra lönsamma investeringar med god måluppfyllelse på regional nivå.

Länsplanen är en del av ett sammanhängande transportsystem och ett verktyg för en regional utveckling. Möjligheten att kunna tillgodose nya behov av investeringar i det regionala vägnätet med dagens länsplan är mycket begränsade. För en hållbar samhällsutveckling och att villkoren för att leva, bo och verka i regionen ska stärkas har länsplanen en viktig roll att fylla. Inte minst som en del i den gröna samhällsomvandlingen där kommuner och regioner står inför stora utmaningar för att möta behoven av bland annat nya bostadsområden och samhällsservice.

Redan idag är behovet på åtgärder i det regionala vägnätet stora och väntetiden orimligt lång för att genomföra efterlängta åtgärder såsom gång- och cykelvägar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. När nya industrier ska etableras och befintliga utvecklas ökar transporter på våra vägar, såväl person- som godstransporter, och

behov av nya åtgärder kommer till. Den statliga vägen har ofta flera funktioner då den både är en lokalgata och en genomfartsled för långväga trafik.

Samtidigt sker ett intensivt arbete med att stärka regionens attraktivitet då kompetensförsörjning är en avgörande faktor för att lyckas med den gröna omställningen. Regional tillgänglighet är avgörande för en attraktiv region. Utan möjlighet till exempelvis mötesseparering när trafiken ökar riskerar restiden på våra vägar i stället att öka när det är angeläget att skapa bättre förutsättningar för att bo och verka i regionen. I kölvattnet av Norrbottens stora industriomvandling i etableringskommunerna sliter även de mindre kommunerna med att få till en hållbar samhällsomvandling. Även dessa kommuner påverkas på olika sätt av frågor som boende, pendling och utmaningar med bemanning.

Trafiksäkerhet på väg och noll visionen är ett utpekat målområde som i många fall bäst löses med en utökad satsning på mötesseparering i stället för sänkta hastigheter. Med dagens modell hänvisas finansieringen av dessa åtgärder till länsplanerna vilket innebär att investeringar för trafiksäkerhet, såsom mitträcken, tränger undan avgörande satsningar för att nå miljö- och klimatmålen, såsom gång- och cykelinvesteringar. I dagens nationella plan finns det möjlighet att söka medfinansiering från nationell plan för mötesseparering och gång- och cykelvägar. Storleken på medfinansiering är dock allt för blygsam för att räcka för till som stöd till länsplanerna för att bygga mötesfria vägar i någon större omfattning.

Hastighetsanpassningen för säker tillgänglighet, som ska vara genomförd år 2030, medger max 80 km/h på vägar som inte mötesseparerats. Genom att trafiksäkerheten inte förbättrats i samma utsträckning på de regionala vägarna som europavägarna medför det att hastigheterna behöver sänkas, med längre restider som följd. Särskilt på landsbygden med långa avstånd kan restiderna öka. Ett flertal av Region Norrbottens viktiga pendlingsstråk riskerar att få sänkta hastigheter vid en ny hastighetsöversyn då trafiken kommer att öka med försämrade tillgänglighet som följd. Region Norrbotten delar Trafikverkets analys att anslagen till länsplanerna är begränsade samt att den regionala planeringen skulle behöva öka andelen mötesseparerade vägar för att förbättra tillgängligheten.

Region Norrbotten menar att länsplanernas ramar behöver stärkas och utgöra en större andel av nationella planens ekonomiska ramar. Detta för att regeringens och våra egna prioriteringar om stärkt landsbygdsutveckling, regional utveckling och utvecklade möjligheter till regional pendling och godstransporter ska kunna infrias.

Regionala flygplatser är viktiga för regional utveckling

Region Norrbotten saknar ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet samt förutsättningar för finansiering. Idag tar kommuner och regioner ett stort ansvar för såväl näringslivets förutsättningar till utveckling som tillgängligheten och samhällsberedskap. Näringslivet är idag en del av en global marknad och utvecklingen av basindustrin kräver alltmer specialistkompetens. Den exportintensiva industrin liksom den växande besöksnäringen i Norrbotten innebär behov av snabba och frekventa anslutningar till Arlanda för resor vidare ut i världen. De regionala flygplatserna har dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap.

Med elektrifiering av flyget skapas nya möjligheter, både inom regionen och tillgängligheten i öst-västlig riktning till våra grannländer och behöver vara en del i det framtida transportsystemet.

Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett med Region Västerbotten, Länsstyrelsen Norrbotten, Länsstyrelsen Västerbotten samt samarbetet Botniska korridoren och Norrbotniabanegruppen.

Helena Ölund

Regionala utvecklingsnämndens
ordförande

Region Norrbotten