

Infrastrukturdepartementet  
Trafikverket  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

Stockholm  
2021-01-26

Vår referens  
Anders Thor, Northvolt

Dnr  
I2020/02739

## **Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037, rapport 2020:186**

### **Sammanfattning:**

Northvolt önskar framhålla följande förbättringsförslag för att förtydliga tre områden som behandlas i underlaget:

- i) **Behov och förutsättningar för snabbväxande industriregioner** måste tydligare kartläggas i stycket transportsystemets centrala utmaningar (kapitel 2.3) samt tydligare inkluderas i den nationella planeringen. Detta bör göras genom att adressera den industriella utvecklingen i Norr- och Västerbotten som namngivna investeringar eller i form av mer omfattande trimningspaket, där dagens tak om 100 miljoner kronor utökas, för att öka tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransport på väg, järnväg och i farled till dessa industriregioner, inte minst för den underutvecklade väg 372 och norra dragningen av E4.
- ii) **Utvecklingen av större arbetsmarknadsområden och näringslivets behov av konkurrenskraftiga persontransporter** måste tydligare återspeglas i den nationella planen. Transportplaneringen måste ge förutsättningar för väl fungerande persontransporter när transportmönster och resvanor snabbt förändras och åtgärderna reflektera det utpekade behovet av större pendlarregioner, exempelvis genom en etablering av ett nytt tågläge för persontransporter till Finnslättens utvecklingskluster.
- iii) **Klimatmål och mål om ökad elektrifiering** måste kompletteras med konkreta handlingsåtgärder och tydligare omsättas i fördelningen av planeringsramen. För att tydligt och transparent kartlägga elektrifieringens resurs- och investeringsbehov bör elektrifiering införas som en elfte åtgärdstyp i kapitel 6.2 i rapporten.

### **Bakgrund: Northvolt och den största svenska industrietableringen i modern tid**

Northvolt har målsättningen att bygga världens grönaste litiumjonbatterier för elektrifieringen av den europeiska transportsektorn och industrin. Företaget har idag över 1000 anställda av 72 olika nationaliteter och en orderstock på över 122 miljarder från partner och kunder som BMW, Volkswagen Group och Scania.

[REDACTED]

Företagets utveckling är klassificerat av Sverige och EU som ett "Important Project of Common European Interest".

Gigafabriken Northvolt Ett, som fullt utbyggd kommer ha 3000 anställda och täcka en yta större än Gamla Stan i Stockholm, är lokaliserad i Bergsbyn utanför Skellefteå. Fullt utbyggd 2025 kommer den producera motsvarande 800 000 elbilsbatterier om året, och innebär den största svenska industrietableringen i modern tid. Etableringen innebär en kraftig disruptiv påverkan på Skellefteå, Västerbotten och Norrbotten. Den skapar enorma behov av utvecklade transportlösningar för såväl väg, järnväg, hamnar och farleder – inte minst kring väg 372 och E4:s norra dragning. Produktionen kommer att vara kritisk för elektrifieringen av Europas fordonsindustri och logistiken till området är beroende av inkommande gods och råvaror samt utgående export av produkter. Detta ställer stora krav på den lokala infrastrukturen men även transportplaneringen på en övergripande nationell systemnivå.

En pilot- och demonstreringsanläggning för utveckling av nya batterityper, Northvolt Labs, är idag redan igång på Finnsjöns industriområde utanför Västerås. Idag har anläggningen ca 3-400 dagligt arbetande, men kommer fördubblas i storlek under de kommande åren. En majoritet av medarbetarna är utrikes födda experter, forskare och ingenjörer, och många är på grund av behovet av internationell skolgång för barn, eller av andra anledningar, bosatta i Stockholm. Därför är förbindelsen mellan Stockholm och Finnsjöns industriområde kritisk både för att attrahera internationell kompetens och kunna välkomna kunder och besökare till Sveriges kanske snabbast växande utvecklingskluster inom energi.

### **1. Behov och förutsättningar för snabbväxande industriregioner.**

I Sverige sker just nu en revolution inom utvecklingen av grön, koldioxidsnål teknik. SSAB, LKAB och Vattenfall planerar för utveckling av fossilfritt stål i Luleå, LKAB har lanserat teknik för fossilfri järnsvamps produktion i Kiruna och Gällivare, Sunpine i Piteå är världsledande inom nästa generations biobaserade bränslen och i Skellefteå byggs just nu en av Europas första gigafabriker för batteriproduktion. Det är en enormt kraftfull utveckling som gör att Sverige blir ledande i nästa generations nyindustrialisering. Denna utveckling har innebär dock stora krav på transportsystemet och infrastrukturlösningar för såväl väg, järnväg som hamnar och farleder.

Kapitel 2 om mål och utmaningar fångar inte den industriella utveckling som just nu sker i Sverige. De snabbt växande industriregionerna, som framförallt etablerar sig i norra Sverige ofta i närheten till norrlandskusten, är världsledande för grön teknik, vilket betyder att de är avgörande inte bara för den svenska ekonomin men också för Europas klimatomställning. Utvecklingen i dessa regioner präglas av en hög omställningstakt, storskaliga etableringar, stora godsvolymer för både inkommande och utgående trafik samt hög grad av globalisering och behov för fungerande transportsystem för såväl godstrafik som persontransporter för anställda.

Kapitel 2.1 beskriver landsbygden som små avfolkningsbyar, jordbruksbygderna samt glest befolkade skogsbruksbygderna, där vissa regioner beskrivs som nya möjligheter genom digitalisering och ökad turism. Detta ger en grovt felaktig bild av den industriella utveckling som just nu sker i en rasande takt i norra Sverige. Inriktningsunderlaget och beskrivningen av omvärldsfaktorer som påverkar

[REDACTED]

transportsystemet måste ta hänsyn till den nyindustrialisering som sker i norra Sverige för att inte riskera att stävja utvecklingen.

Utvecklingen där Sverige är världsledande i industriteknik är en enorm möjlighet men innebär också stora utmaningar för transportsystemet:

Järnvägsnätet till dagens viktigaste industriregioner är kraftigt underdimensionerat med enbart enspårig järnväg till norra Sverige. Det enkelspåriga nätet innebär enorma risker för företagsetableringar, vilket innebär att företag tvingas välja bort gods på järnväg till förmån för väg och sjötransporter. Trots att det finns gott om utrymme för att utöka järnvägstrafiken på dessa spår så är inte järnvägen dimensionerad för europeisk tåglängdsstandard.


Vägnätet måste anpassas för att minska godstrafik genom närliggande städer genom att lättare anpassa motorvägar och motorfrikleder till industrietableringsområden utanför stadskärnor. Vägnätet måste också snabbt kunna expanderas för att nå nya etableringsområden, anslutande järnväg och hamnar i närheten av industrin samt utökas för att möjliggöra större transport- och godsvolymer.

Sjövägar till nya industriregioner måste snabbt kunna expandera för att hantera nya typer av godslogistik. Ett exempel är Skelleftehamn där det inte förekommit gods via containerfrakt under de senaste 18 åren, men där man nu snabbt behöver anpassa hamn och sjöfartens infrastruktur för att klara industrins nya behov av godstransporter. Detta innebär bland annat hamnar och farleder behöver muddras, farlederna breddas och hamnar expandera. Denna utveckling ställer stora krav på flexibilitet och snabba åtgärder för att förbättra och trimma befintlig ansvarsstruktur.

Industrins utveckling och stora nyetableringar innebär också nya möjligheter inom digitalisering, elektrifiering och automation. Utbyggnaden av nya industriregioner bör kombineras med en ambitiös elektrifiering och utvecklingsprojekt för att göra transporter autonoma och med låga utsläpp.

Underlaget bör därför kompletteras med följande aspekter för nya industriregioner:

- Kapitel 2.1 måste kompletteras med ett stycke om den industriella utvecklingen och nyindustrialiseringen som just nu sker i norra Sverige.
- Kapitel 2.3 måste kompletteras med ett nytt stycke 2.3.X om de centrala utmaningarna att snabbt bygga ut infrastruktur för väg, järnväg och i farled till snabbt växande industriregioner utanför Sveriges storstadsområden.
- Den industriella utvecklingen i Norr- och Västerbotten bör adresseras som namngivna investeringar eller i form av omfattande trimningspaket, där dagens tak om 100 miljoner kronor utökas, för att öka tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransport på väg, järnväg och i farled till dessa industriregioner – inte minst väg 372 i Skellefteå, som redan innan dagens expansion var olycksdrabbad och överanvänd, och E4 som idag fortfarande är dragen genom centrala Skellefteå.
- Arbetet med att färdigställa planerna för Norrbottniabanan måste genomföras snarast för att säkerställa att dubbelspårig trafik med Europeisk tåglängdsstandard möjliggörs för både gods- och persontrafik. Spåren i Norrbottniabanan måste vara anslutningsbara för trafik till närliggande hamn- och industriområden.

- 
- Gods- och persontrafik till industriregionerna i norra Sverige bör utredas med utpekade bristanalyser för noder men även på systemnivå.

## **2. Utvecklingen av större arbetsmarknadsområden och näringslivets behov av konkurrenskraftiga persontransporter**

I inriktningsunderlaget beskrivs omvärldsfaktorer där arbetsmarknadsregioner växer ihop och kommunikationsstråken måste bli större. Northvolt delar den bilden och ser behovet av växande storstadsregioner väl fungerande infrastruktur. Detta beskrivs väl i underlagets omvärldsanalys, men kopplingen till åtgärderna som presteras i underlaget är svag. Underlaget måste tydligare ge svar på hur behovet av snabbt växande arbetsmarknadsregionerna ska mötas med faktiska åtgärder och infrastrukturplanering. Exempelvis bör utveckling och uppdatering av järnvägssystemets bantyper för att möjliggöra större pendlingsregioner samt behovet av flexibel planering för växande regioner behandlas.

Stycke 2.3.6 pekar på behovet av konkurrenskraftiga godstransporter för Sveriges ekonomi och näringsliv. Godstrafiken är viktig för ett fungerande näringsliv, men vi vill med denna skrivelse understryka att tillgången till väl fungerande persontransporter kommer att vara helt avgörande för näringslivet och Sveriges långsiktiga konkurrenskraft. Som beskrivs i underlaget är omkring hälften av inrikesresor, resor som görs i samband med tjänst eller utbildning. I den snabbväxande kunskapsintensiva industrin, vilken kommer vara avgörande för Sveriges framtida tillväxt, är tillgång till kompetens och excellenta medarbetare en mest kritiska framgångsfaktorerna. Underlaget bör därför kompletteras med aspekter om persontransporternas betydelse för attraktiva näringslivsregioner och behovet av att snabbt planera för ökade behov när näringslivet ställer om och utvecklas.

Åtgärder som beskrivs i stycke 2.3.6 pekar på möjligheten att med kort varsel erbjuda nya tåglägen för godstransporter, vilket är ett viktigt steg för att snabbt kunna utveckla nya områden och bana förutsättningar för etableringar. Det är dock inte enbart godstransporter som behöver nya tåglägen, utvidgade arbetsmarknadsregioner och kunskapsintensiva industrier kräver också snabb utveckling av persontransporter för att skapa attraktivitet på arbetsmarknaden.

- Kapitel 2.3 måste kompletteras med ett nytt stycke 2.3.X för att tydligare understryka behovet av persontransport, växande arbetsmarknadsregioner och möjligheten att med kort varsel erbjuda nya tåglägen för persontransporter.
- Stycket i kapitel 2.3.6 om etablering av nya tåglägen bör kompletteras för att också omfatta nya tåglägen för persontransporter.
- Underlaget bör förtydliga inom vilken åtgärdskategori (i kapitel 6.2) som etablering av nya tåglägen kategoriseras, samt om nya tåglägen kan ingå i posten "trimnings- och miljöåtgärder".
- Pendlingsstråket Stockholm-Västerås, med fokus på arbetspendling till Finnsjöområdet, bör utredas i en utpekad bristanalys. Etableringen av ett tågläge vid befintligt spår bör utredas skyndsamt som en effektiv näringspolitisk insats för att fortsätta expansionen av ett ledande europeiskt utvecklingskluster inom energi.

### 3. Klimatmål och mål om ökad elektrifiering

Redan i rapportens sammanfattning konstateras att transportsektorns klimatmål är att utsläppen från inrikes transporter år 2030 ska vara 70 procent lägre än år 2010 och i princip noll år 2045. Målet är ambitiöst, men analysen i underlaget konstaterar att det är kostnadseffektivt att nå klimatmålen genom omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel samt högre bränslepriser.

Northvolt delar bilden av att elektrifieringen behöver vara omfattande och expansiv för att klimatmålen ska nås i tid. I rapportens inledande stycken, exempelvis 2.3.1. 'Ett fossilfritt transportsystem' framkommer att även Trafikverket ser att elektrifiering är tillsammans med förnybara drivmedel de största och snabbaste bidragen till att nå målen. Dessa skrivningar är viktiga för den nationella infrastrukturplaneringen.

Northvolt ser dock oroat på att dessa skrivningar inte inkluderas på ett tillfredsställande sätt i rapportens övriga kapitel och att underlaget saknar perspektiv på elektrifiering och klimatmål i övriga kapitel om åtgärdsplanering och resursfördelning. För att nå klimatmålen behövs en omfattande plan för elektrifiering, utbyggnad av laddinfrastruktur och koordinering mellan transportsystem- och elnätsutbyggnad.

Northvolt anser att åtgärder för ökad elektrifiering och konkreta handlingsåtgärder för att nå de uppsatta klimatmålen genomgående saknas i inriktningsunderlaget. Underlaget bör därför kompletteras med följande:

- Kapitel 2.3 måste kompletteras med ett nytt stycke 2.3.X för att bättre beskriva de centrala utmaningarna med elektrifiering och snabb utbyggnad av laddinfrastruktur.
- För att tydligt och transparent kartlägga elektrifieringens resurs- och investeringsbehov bör en elfte åtgärdstyp "Elektrifiering" införas och utredas i kapitel 6.2
- Inriktningsunderlaget bör kompletteras med en plan för elektrifiering, övriga elektrifieringsåtgärder (så som koordinering med svenska kraftnät och elnätsföretag) samt kvantifierade kostnadsuppskattningar för en tillfredsställande laddinfrastruktur i hela landet (komplettering av den kvalitativa analysen i kapitel 3.7)