



Regeringskansliet: Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Er beteckning: LI2025/01587

Sammanfattning

Nedan sammanfattas några av Länsstyrelsens huvudsakliga synpunkter. Dessa tillsammans med övriga synpunkter och förslag utvecklas löpande i dokumentet.

Även om planförslaget innehåller många åtgärder som Länsstyrelsen välkomnar så anser vi att den kraftfulla näringslivsutvecklingen och det allvarliga geopolitiska läget innebär för Norrbottens del att förvaltande underhåll är viktigt men långt ifrån tillräckligt. Den nationella planen måste därför på ett mycket tydligare sätt innehålla kraftfulla strategiska transportinfrastrukturinvesteringar för att matcha de historiskt stora industriinvesteringarna och trygga landets totalförsvaret och bidra till att långsiktigt säkra vår gemensamma välfärd. Det handlar inte minst om att färdigställa viktiga järnvägsstråk, varför Länsstyrelsen ser följande som särskilt angeläget.

- Bygget av Norrbottenbanan måste påskyndas med ett tydligt målår för färdigställandet.
- Dubbelspårsutbyggnaden Boden till Luleå måste finansieras inom planperioden och järnvägsplanarbetet omedelbart återupptas.
- Malmbanan inklusive Haparandabanan behöver en långsiktig utvecklingsstrategi med ett åtgärdspaket för etappvis dubbelspårsutbyggnad.

- Påbörja en utredning för en framtida ytterligare gränsöverskridande järnvägskoppling mellan Sverige och Finland.
- Ytterligare kapacitetshöjande åtgärder på Malmbangården i Luleå måste skyndsamt komma till stånd.
- Inlandsbanans funktion måste säkerställas på en nivå som minst motsvarar dagens.
- En fortsatt utbyggnad av angelägna mitträckessträckor längs E10 och E4 måste prioriteras.
- Planens prioriteringskriterier ger mycket stora låsningar och otydligheter avseende järnvägens önskade utveckling och de samhällsekonomiska kalkylernas brister och styrande roll måste ifrågasättas.
- Botniska korridoren måste i högre grad ses som en helhet avseende såväl de samlade nyttorna av nödvändiga investeringar i stråket som en enhetlig utformning i enlighet med åtagandena gentemot EU och Nato.

Övergripande synpunkter med beaktande av utvecklingen i Norrbottens län

Norra Sverige upplever sedan ett antal år tillbaka en historiskt omfattande industrialisering och Norrbotten är en nyckelaktör i den gröna industriella omställningen. Det handlar om historiskt omfattande pågående och aviserade investeringar, inte minst inom fossilfri stålframställning och gruvnäring. Investeringar som på ett påtagligt sätt genererar såväl nya omfattande godstransporter som ett stort behov av persontransporter för att bland annat säkra kompetensförsörjningen, vilket är en stor utmaning på ett redan idag överbelastat järnvägsnät med återkommande avbrott. Denna utveckling ställer stora krav på hela samhällsplaneringen i alla dess delar från kommunal- till statlig nivå för att på ett så hållbart sätt som möjligt ta vara på möjligheterna och bland annat kunna erbjuda attraktiva bostäder, pendlingsmöjligheter och inte minst godstransporter. Transportsystemet har därmed en avgörande betydelse i samhällsbygget för att åstadkomma en attraktiv region med ett hållbart resande och transporter på i första hand järnväg.

Samtidigt som denna utveckling pågår så har det geopolitiska läget förändrats och skärpts avsevärt efter Rysslands invasion av Ukraina med följden att Sverige och Finland gått med i Nato. Detta har förändrat förutsättningarna i grunden och ställer ytterligare krav på transportinfrastrukturen, inte minst i det för Sveriges totalförsvär och Nato mycket strategiskt viktiga Norrbotten.

Norra Sverige har idag inte en transportinfrastruktur där endast förvaltande underhåll kan möta de ökade kraven för totalförsvaret inklusive Nato, näringslivets utveckling samt att integrera arbetsmarknaderna på ett önskvärt och effektivt sätt för att skapa regionförstoring. Att ta hand om befintlig anläggning för mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar är absolut både nödvändigt och kostnadseffektivt. Men samtidigt krävs det strategiska investeringar i länet med nytta för hela landet. Länsstyrelsen är därför positiv till förslaget om fortsatt utbyggnad av hela Norrbotniabanan, men konstaterar samtidigt att det är en av få större investeringar i norra Sverige som har prioriterats in i planförslaget.

Den nu gällande nationella planen togs fram under 2021 och beslutades under första halvåret 2022. Sedan dess har näringslivets såväl påbörjade investeringar fortsatt med full kraft som Stegras nya stålverk i Boden och andra aviserade investeringar kommit till beslut som SSAB:s nya stålverk i Luleå och det geopolitiska läget förändrats radikalt som beskrivits ovan. Trots detta prioriteras inga nya namngivna väg- eller järnvägsinvesteringar i Norrbotten i planförslaget. Det är tvärtom färre genom att några objekt plockas bort ur planen och i princip gäller samma förhållande i hela norra halvan av landet med några få undantag. Det är enligt Länsstyrelsens mening bekymmersamt och anmärkningsvärt.

Trafikverkets planförslag med en total omfattning på 1171 miljarder kronor innehåller också många åtgärder som Länsstyrelsen välkomnar, där vi särskilt vill framhålla följande:

- Fortsatt utbyggnad av hela Norrbotniabanan från Umeå till Luleå med ytterligare 11 miljarder kronor till sträckan Skellefteå-Luleå.
- Tidigare prioriterade och nödvändiga förstärkningar på Malmbanan från nationellplan 2022–2032 ligger till största delen kvar.

- Ambitionen att ta återta det eftersläpande underhållet på landets vägar under planperioden är positivt för hela landet.
- Ambitionen att det eftersatta järnvägsunderhållet ska återtas till 2050 för att skapa ett tillförlitligare järnvägssystem i hela landet är positivt. Däremot konstaterar Länsstyrelsen att endast cirka 15% åtgärdas under planperioden till 2037 vilket innebär att kvarvarande 85% ska hanteras under den efterföljande 13 årsperioden, vilket rimligheten i kan ifrågasättas.
- Utbyggnaden under planperioden av alla BK1-vägar till BK4 vilket är särskilt viktigt för de omfattande näringarna i Norrbotten som är beroende av tunga och effektiva transporter på väg. Utbyggnaden bidrar också positivt till totalförsvaret.
- För sjöfarten är de fortsatta medlen till kapacitetsökningen till Luleå hamn positiva och nödvändiga men det kräver fortsatt omfattande åtgärder i hamnområdet för att genomföra hela projektet Malmporten som är en nationell angelägenhet. Även förslaget om införskaffandet av en ny isbrytare är en absolut nödvändighet för en fortsatt säkrad och effektiv åretrunt sjöfart.
- För Norrbottenbanans framtida funktion och genomförande är också dubbelspårsutbyggnaden mellan Umeå C och Umeå Ö välkommen för en effektiv trafikering på Norrbottenbanan som helhet samt förslaget om en ny dragning av E4 genom Skellefteå som underlättar en effektiv planering och samordning med Norrbottenbanan.
- Fortsatt finansiering till de länsstyrelser som hanterar omfattande infrastrukturobjekt och att dessa också följer med i objektens kostnadsutveckling. Det är viktigt att de omfattande arbetsinsatser som utförs av Länsstyrelsen också finansieras, vilket ger bättre förutsättningar för att undvika resursbrist.

Järnvägssatsningar i länet avgörande för utvecklingen

Planens huvudinriktning utgörs av vidmakthållande av väg och järnväg. Länsstyrelsen ser med oro på det skenande underhållsbehovet på våra vägar och järnvägar och instämmer i att detta måste hanteras. Detta inte minst då norra Sverige är hårt drabbat av ständiga infrastrukturella fel i järnvägsanläggningen vilket slår extra hårt då redundansen i systemet är betydligt sämre än i södra Sverige på grund av avsaknaden av alternativa transportvägar och dubbelspår. Det vittnar inte minst avstängningen av Malmbanan väster om Kiruna 2023/2024 som varade i 65 dagar för godstrafiken och 181 dagar för persontrafiken samt de skyfall som drabbade Västernorrland i september i år och fick till följd att all järnvägstrafik mellan södra Sverige och norra Sverige inklusive norra Norge och Finland i princip var helt avskuren i en dryg vecka.

Planförslagets huvudinriktning på vidmakthållande samt det faktum att en mycket stor andel av de namngivna järnvägsinvesteringarna är bundna till de stambanor för höghastighetståg som numera benämns nya stambanor i södra Sverige skapar stora låsningar i planförslaget. Det innebär som vi varit inne på tidigare att inga nya namngivna järnvägsinvesteringar prioriteras in i planförslaget i Norrbotten och endast ett sett till hela norra halvan av landet. Det är enligt Länsstyrelsen mening en ohållbar situation. Länsstyrelsen menar att staten måste matcha de historiskt stora investeringarna som pågår och planeras samt trygga landets totalförsvar genom att framförallt bygga ut järnvägen för att långsiktigt säkra vår gemensamma välfärd. För Norrbottens del innebär detta i första hand att följande bör beaktas:

Norrbottenbanan

Norrbottenbanan som en del av den Botniska korridoren måste fullföljas skyndsamt med ett tydligt målår för färdigställande. Ett målår är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner, operatörer och näringsliv ska kunna planera och genomföra sina investeringar som krävs för en fungerande helhetslösning.

Planförslaget saknar idag en målsättning om när Norrbottenbanan ska stå klar och tas i trafik vilket skapar en otydlighet och dåliga planeringsförutsättningar för övriga berörda aktörer. Byggtakten måste dessutom enligt Länsstyrelsens mening vara den högsta

möjliga för att färdigställa denna strategiskt viktiga investering för Sverige och EU så snabbt som möjligt. Länsstyrelsen ifrågasätter om det verkligen är fallet då 62% av finansieringen för sträckan Skellefteå-Luleå ligger utanför planperioden i planförslaget. Bildandet av ett projektbolag för etappen Skellefteå-Luleå skulle kunna möjliggöra ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande. Det är därför positivt att Trafikverket i planförslaget öppnar upp för alternativa genomförandeformer.

En ytterligare möjlighet för att förkorta den totala byggtiden är att också bygga norrifrån och möta utbyggnaden söderifrån. I det sammanhanget vill Länsstyrelsen särskilt lyfta vikten av att sträckan mellan Luleå C och Notviken prioriteras i bygget då denna dubbelspårssträcka också positivt påverkar den kapacitetsmässigt redan idag mycket ansträngda situationen mellan Luleå och Boden.

Länsstyrelsen saknar också en tydlighet i underlaget avseende finansiering av resecentrum. Norrbottenbanan byggs huvudsakligen i delar av Norrbotten och Västerbotten som aldrig haft någon persontrafik på järnväg vilket innebär att det är omfattande åtgärder som behöver genomföras vid stationslägena. Därför behövs det enligt Länsstyrelsen en ökad tydlighet och långsiktighet kring hantering av resecentrum som kräver en statlig medfinansiering och samordning.

Dubbelspår Boden-Luleå

Länsstyrelsen anser att det är oroande att den absolut nödvändiga dubbelspårsutbyggnaden mellan Luleå och Boden inte finns med i planförslaget och att Trafikverket några veckor efter att förslaget presenterats lägger ner arbetet med den nyligen uppstartade järnvägsplanen för dubbelspår på sträckan. En järnvägsplan som tagit nästan fem år att komma i gång med sedan H2 Green Steel (numera Stegra) tog beslutet att bygga Europas första stålverk på femtio år med beräknade godsvolymer på åtta miljoner ton per år på järnväg. Under dessa fem år har Trafikverket fått ett antal regeringsuppdrag för att utreda kapacitetsbehov och finansiering av åtgärder på sträckan. Utredningar där Trafikverket konstaterat att det endast är en dubbelspårsutbyggnad som kan lösa kapacitetssituationen fullt ut på sträckan samt att möjligheterna till delfinansiering av andra aktörer är mycket små och att det därmed är en statlig angelägenhet att finansiera utbygganden.

Sträckan Boden-Luleå är den mest centrala sträckan i hela järnvägssystemet i Norrbotten och en av de mest kapacitetsbegränsade sträckorna i hela Sverige som påverkar hela järnvägssystemet i norra Sverige. Redan idag innan till exempelvis Stegra kommit i gång med sina transporter så påverkar denna flaskhals både gods- och persontrafik negativt. Den pendeltågstrafik som startades mellan Luleå och Boden för ett antal år sedan lades bland annat ned på grund av bristen på tillgängliga tåglägen i attraktiva tider. Därmed kan Länsstyrelsen konstaterar att sträckan är ett hinder för utvecklingen av regionaltågstrafiken. Detta samtidigt som sträckans betydelse för regionaltågstrafiken bara kommer att öka för att säkerställa funktionella anslutningar mellan Norrbottenbanan och järnvägen norrut mot Kiruna/Narvik samt österut mot Haparanda-Uleåborg.

Näringslivets prognoser pekar nu på en fördubbling av transportvolymerna inom fem år vilket innebär att sträckan blir den enskilt största begränsningen i hela järnvägssystemet. Detta trots att planförslaget fortsatt innefattar de i nuvarande planen prioriterade och nödvändiga kapacitetshöjande åtgärderna som nu delvis är under genomförande. Dessa nödvändiga åtgärder löser dock i första hand bara dagens situation och inte den framtida. Denna uppenbara brist i transportsystemet samt att det tar flera år att få till en finansiering så att en järnvägsplan ens kan påbörjas innebär att nya näringslivetableringar riskerar att redan vara i produktion långt innan transportinfrastrukturen är på plats. Vilket i sin tur innebär att näringslivet förlorar i produktivitet, får högre logistikkostnader och en minskad internationell konkurrenskraft. För samhället handlar det om uteblivna exportintäkter, skatteintäkter och klimatnytta. Det är precis detta som nu drabbar exempelvis Stegra som måste titta söderut på andra hamnlösningar med järnvägsanslutningar trots att produktionen kommer ske endast 40 kilometer från en av Sveriges fem utpekade Core hamnar inom EU:s TEN-T system.

Även om Länsstyrelsen i ett eget avsnitt lyfter totalförsvarsaspekten kopplat till transportinfrastrukturen så bör sträckans betydelse för totalförsvaret påtalas även här. Försvarsmakten liknar ofta infrastrukturen i Sverige som en pyramid där det blir mindre infrastruktur ju längre norrut man kommer. Detta samtidigt som norra Sverige är ett mycket strategiskt viktigt område för Nato och Finlands försörjningstrygghet. Att investera i kapacitet och robusthet nu är strategiskt, kostnadseffektivt och nödvändigt för att

undvika att hantera konsekvenserna i efterhand. Att Trafikverket i planförslaget valt bort en dubbelspårutbyggnad av samhällsekonomiska skäl visar enligt Länsstyrelsens mening på en kalkylmodell som inte förmår fånga upp de strategiska värden som bland annat denna investering innebär.

Sammanfattningsvis ser Länsstyrelsen det därmed som en absolut nödvändighet att en dubbelspårutbyggnad mellan Boden och Luleå finns finansierad inom planperioden och att arbetet med järnvägsplanen för sträckan omedelbart återupptas.

Malmbanan och Haparandabanan

Malmbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar som med sina mycket omfattande flöden utgör en pulsåder för både svensk och europeisk industri samt för dagligvaruförsörjningen av Nordnorge. Malmbanan är också tillsammans med Haparandabanan en av de viktigaste delarna i det system som ska användas för att såväl försörja Finland och norra Norge som utgöra basen för transporter avseende världlandsstöd inom Nato vid en kris eller konflikt på Nordkalotten. Som Länsstyrelsen noterat i inledningen så innehåller planförslaget inga nya prioriterade investeringar på Malmbanan utöver det som redan finns i den gällande nationella planen. Det är enligt vår mening inte särskilt strategiskt, inte minst med tanke på de återkommande störningarna som visat hur sårbart systemet är.

Länsstyrelsen anser att det saknas ett helhetsgrepp kring utvecklingen av Malmbanan och i förlängningen Haparandabanan. Trafikverkets satsning på åtgärder för större axellaster och längre godståg längs Malmbanan är viktiga men inte tillräckliga. De bidrar till en kapacitetsökning men löser inte den grundläggande sårbarheten i ett redan hårt belastat enkelspårssystem. För att stärka näringslivets konkurrenskraft, transportsystemets robusthet och totalförsvarsförmågan i Sverige och på Nordkalotten måste en tydlig långsiktig utvecklingsstrategi utarbetas med ett åtgärdspaket för att etappvis bygga nödvändiga dubbelspårssträckor. Även Haparandabanan bör ingå i en sådan utvecklingsstrategi utifrån bland annat totalförsvarets eventuella behov av spärkopplingar mellan de två banorna samt behov av alternativa last och lossningsplatser.

Trafikverket bör också av regeringen få i uppdrag att tillsammans med motsvarande myndighet i Finland utreda en framtida ytterligare

gränsöverskridande järnvägskoppling mellan Sverige och Finland. Detta då Finland endast har en järnvägskoppling till EU och sina Nato allierade och den nödvändiga möjligheten att kunna nå de norska Atlanthamnarna, vilket gör järnvägssystemet ytterst sårbart. En sådan möjlig järnvägsförbindelse skulle kunna vara mellan Svappavaara och Finland (Kolari) som förutom att bidra till minskad sårbarhet och stärkt totalförsvarsförmåga också skulle ha positiva effekter för gruvnäringen och besöksnäringen.

Malmbangården

Bangårdssystemet i Luleå är en central del för intermodaliteten i systemet med kopplingen mellan hamn och Malmbanan inklusive Boden-Luleå. Systemet är redan idag mycket hårt belastat och störningskänsligt och riskerar att överbelastas inom endast några år vilket skulle ge följdverkningar för hamnen och kapaciteten på Malmbanan inklusive Luleå-Boden. De i planförslaget föreslagna ingående åtgärderna bedöms inte vara tillräckliga utifrån de av näringslivet prognosticerade volymökningarna. För att hantera situationen behöver Trafikverket skyndsamt samordna berörda aktörer för samfinansierade ytterligare åtgärder såsom nya växlar och spår samt förlängning av spår för att möta kapacitetsbehovet på Malmbangården.

Inlandsbanan

Inlandsbanan har under senare år på grund av det geopolitiska läget återigen fått en ökad betydelse för totalförsvaret. Inlandsbanan var också den enda järnvägslänk som var möjlig att trafikera mellan norra och södra Sverige efter de skyfall som tidigare i år drabbade Västernorrland och därmed kuststråket samt Norra stambanan. De mest kritiska flödena på järnvägen kunde då delvis omledas via Inlandsbanan, vilket visar på en av banans viktiga funktioner i järnvägssystemet. Som helhet kan därför konstateras att Inlandsbanan har en tydlig roll för Försvarmakten och som alternativt stråk för gods vid till exempel större infrastrukturstörningar. Därför anser Länsstyrelsen att det är angeläget att Inlandsbanan som minimum erhåller ett på dagens nivå oförändrat driftbidrag som årligen indexuppräknas.

Mittseparering av E10 & E4

Europavägarna E10 och E4 är länets tydliga pulsådror i vägsystemet med både lokal, regional, nationell och internationell funktion. E10 har dessutom en mycket stor andel tung trafik och saknar på många sträckor helt och hållet realistiska omledningsvägar. Det innebär att konsekvenserna av ett stopp på vägen på grund av en olycka riskerar att bli betydligt mer omfattande och allvarliga än på många andra håll i landet. Detta då det kan drabba samhällsviktiga funktioner samt att näringslivet drabbas extra hårt genom ökade kostnader och minskad konkurrenskraft. Det är därför enligt Länsstyrelsen angeläget med en fortsatt utbyggnad av mitträckessträckor och andra trafiksäkerhetsåtgärder längs länets europavägar. Under planperioden måste de två objekt på E10 som utgått ur planen återinföras, vilket vi förtydligar längre fram i yttrandet samt att E4:ans sista etapp på cirka 15 km utan mitträcke väster om Harrioja åtgärdas.

Prioriteringar och samhällsekonomisk lönsamhet

Länsstyrelsen kan konstatera att planförslagets obundna utvecklingsmedel enligt Trafikverkets definition endast är 13% trots en total satsning på 1171 miljarder kronor. En stor del av dessa är bundna i nya stambanor för södra Sverige som tidigare var en del av stambanor för höghastighetståg som regeringen avser att inte bygga. Länsstyrelsen saknar en tydlig kostnadsöversyn samt brist- och behovsanalys av järnvägssystemet som helhet. Utan en sådan anser vi att det är svårt att skapa sig en bild över prioriteringarnas påverkan för en önskad utveckling av Sveriges transportinfrastruktur. Det är svårt att inte reagera på det faktum att till exempel ny järnväg Borås-Göteborg beräknas kosta cirka 9,8 miljarder kronor per mil medan Norrbotniabanan har en beräknad kostnad på 2,2 miljarder kronor per mil.

Enligt vår mening är Norrbotniabanan ett bra exempel på hur regeringen får mycket infrastruktur för pengarna med avseende på de stora nyttorna för både gods- och persontrafik, klimat, regional utveckling och totalförsvarsperspektiv. Men det är samtidigt viktigt att titta på hela stråkperspektivet där flaskhalsar på Nya Ostkustbanan som inte ingår i planförslaget riskerar att försämra den möjliga nytta som kan erhållas av ett helt utbyggt kuststråk. Samhällsekonomiska kalkyler är ett viktigt verktyg men fångar inte

alla nyttor såsom stråkperspektiv, långsiktig klimatnytta eller regional tillväxt, särskilt inte om investeringarna i ett stråk räknas som delar. En sammanhängande järnväg längs hela Norrlandskusten har enligt Länsstyrelsen en större nytta än summan av delarna och behöver därför hanteras därefter och också beräknas samlat. Hela Botniska korridoren måste betraktas som ett sammanhängande stråk för att stärka konkurrenskraften i norra Sverige och för att erhålla full effekt i hela systemet. Med Trafikverkets planförslag riskeras att de positiva effekterna inte fullt ut kan realiseras.

Länsstyrelsen ställer sig frågande till den enligt oss oproportionerliga stora och styrande roll som samhällsekonomiska kalkyler fått i planförslaget. När som vi varit inne på tidigare ett så strategiskt viktigt objekt som dubbelspår Luleå–Boden prioriteras bort på grund av samhällsekonomi så är det uppenbart att det finns tydliga brister i den samhällsekonomiska analysmodellen eller att den måste kompletteras med andra strategiska överväganden.

I planförslaget har också tre investeringsobjekt i Norrbotten strukits ur planen som idag ingår i den nu gällande nationella planen, som enligt Länsstyrelsen ytterligare påvisar de brister som finns när samhällsekonomiska analysmodellen ska vara styrande. Effekter som påverkan på rennäring, kulturmiljö och långsiktiga nyttor av minskade olyckor och barriäreffekter är exempel på sådant som är svår att kvantifiera, men bör ges större vikt. Det är åtgärder som viltstängsel, faunapassager och mötesseparering som bedöms som olönsamma för väg- och järnvägsobjekt där omledningsmöjligheter saknas, extrema väderförhållande råder delar av året och objekten skär rakt genom renskötselområden vilket leder till problem med trafikdödade renar och tillgång till betesmarker. Det visar tydligt på att modellerna inte är anpassade för olika regionala strukturer och det försvårar en hållbar utveckling i ett län som Norrbotten. Länsstyrelsen anser därför att nedanstående objekt fortsatt ska ingå i den slutliga nationella planen.

Stängsel och faunapassager längs Malmbanan mellan Gällivare och Boden. Syftet är att minska antalet tågdödade renar och annat stort vilt, ett problem som påverkar renskötseln, trafiksäkerheten, samebyars tillgång till betesmark och kostnader för järnvägsoperatörerna vid påkörningar. Att objektet i planförslaget inte ens har beräknats med en samhällsekonomisk kalkyl utan bara bedömts vara olönsamt stärker bara ovanstående beskrivna problematik avseende dessa värden.

Två objekt på E10 Kauppinen-Kiruna mötesseparering samt etapp 2 på Morjärv-Svartbyn mötesseparering. Vägen är olycksdrabbad med stor andel tung trafik, har extrema väderförhållanden, viktig för gods- och persontrafik och saknar helt omledningsmöjligheter längs långa sträckor. Liksom för Malmbanan passerar E10 genom renbetesmark och utgör en betydande barriär för rennäringen och objekten har därför också fördyrande men nödvändiga anpassningar såsom faunapassager som bara bidrar med en kostnad i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Långväga och sammanhållna nationella och gränsöverskridande transportstråk är viktiga

Samhällsnyttan av infrastrukturinvesteringar beror som Länsstyrelsen varit inne på tidigare inte bara på enskilda objekt utan av helheten i ett sammanhängande stråk och ett enhetligt system. Stråket Botniska korridoren är idag av varierande utformning och kvalitet med exempelvis olika största tillåtna axellast (STAX), hastighetsstandard (STH), signalsystem (ATC och ERTMS), vilket skapar flaskhalsar och begränsar effektiviteten.

TEN-T-förordningen har som huvudsyfte att harmonisera standarder och undanröja hinder för fri rörlighet av varor, tjänster och personer inom EU. Där ställs krav på kapacitet, hastighet, axellast och interoperabilitet. Krav som inte fullt ut beaktats i Trafikverkets planförslag. Att inte uppfylla dessa krav riskerar att leda till förlorade EU-medel och försvagad konkurrenskraft.

I och med den förändrade geopolitiska situationen så har Europa blivit alltmer beroende av inhemsk produktion och förädling av strategiskt viktiga produkter och mineraler, vilket ökar kraven på en robust och interoperabel transportinfrastruktur. Det är därför avgörande att hela Botniska korridoren som en del av EU:s stamnätsskorridor Scandinavian-Mediterranean med ingående delarna Norrbotniabanan, Malmbanan, Haparandabanan, Botniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergsslagen behandlas som ett sammanhängande stråk med harmoniserade standarder.

I direktivet till Trafikverket lyfte Regeringen tydligt att EU-krav och TEN-T ska prioriteras. Regeringen önskade också en redovisning av hur planförslaget bidrar till uppfyllelse av TEN-T-förordningen samt tar hänsyn till hur EU:s nästa långtidsbudget kan utformas efter

2027. Länsstyrelsen tycker inte att planförslaget lever upp till det som regeringen efterfrågar.

Det finns därmed en risk att Sverige inte uppfyller sina åtaganden enligt EU:s TEN-T-förordning till 2030, CER-direktivet som handlar om motståndskraft hos kritiska samhällsfunktioner och som snart väntas bli svensk lag, samt Natos artikel 3 som ställer krav på motståndskraft och robust infrastruktur. Detta är också delar som är mycket viktiga för en tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur som bidrar till totalförsvaret i norra och mellersta Sverige.

Länsstyrelsen hade önskat att planförslag tydligare hade lyft och prioriterat vikten av ett sammanhängande stråk och system med harmoniserad och enhetlig utformning i relation till åtagandena gentemot övriga EU-medlemsländer och numer även Nato.

Länsstyrelsen vill också lyfta initiativet Plattform Norr som en möjlighet att stärka samarbetet och de gränsöverskridande kopplingarna till Finland och Norge, och samtidigt bidra till att Sverige får ökad medfinansiering från EU till utbyggnad av viktig infrastruktur. Länsstyrelsen önskar att regeringen tillsammans med sina motsvarigheter i Norge och Finland än mer aktivt deltar i och vidareutvecklar Plattform Norr som ett strategiskt verktyg för att mobilisera resurser, samordna aktörer och stärka Sveriges position i EU:s transportinfrastruktursamarbete.

Statliga ansvaret och länstransportplanerna

Norrbottens län har ett mycket omfattande vägnät på 25% av landets yta som är helt avgörande för tillgängligheten och grunden för landsbygdsutveckling. Av det omfattande statliga vägnätet i länet är det endast E4, E10 och E45 som inte faller under länstransportplanens ansvarsområde vad gäller utvecklande åtgärder. Länsplanerna fyller därför en mycket viktig uppgift för landsbygdens utveckling och trafiksäkerhet då de statliga vägarna ofta är både lokalgata och genomfartsled genom såväl kommunhuvudorter som mindre samhällen samt för att förbättra tillgängligheten i mer trafikintensiva stråk genom hastighetshöjande åtgärder. Detta står i kontrast till mer tätbefolkade län, där en större andel av vägnätet är nationellt prioriterat och därmed finansieras via den nationella planen.

Det var därför positivt att Norrbotten vid den senaste fördelningen av ramar till länstransportplanerna fick den största procentuella ökningen av alla län. Det visar att regeringen har uppmärksammat utvecklingen och norra Sveriges utmaningar.

Länsstyrelsen vill ändå tydligt påpeka att planens resurser är långt från tillräckliga för att möta de omfattande behov som uppstår i samband med de stora näringslivetableringarna i länet. Dessa stora etableringar är av hög strategisk vikt för både Sverige och EU och bidrar till konkurrenskraft, säkerhet och försörjningstrygghet som en del i samhällsomställningen. Men denna utveckling ställer höga krav på kommuner och regioner att möta upp med samhällsservice, bostadsbyggande och infrastruktur.

Trafikverket utgångspunkt är att den som exploaterar också ska stå för finansiering av åtgärder i den statliga infrastrukturen. Denna tolkning är problematisk, både för kommuner, och för företag som har svårt att också bära kostnaderna för statlig infrastruktur. Länstransportplanen har också mycket begränsade möjligheter att kunna prioritera behov i den statliga infrastrukturen, som ny väg eller järnväg, vilket är nödvändigt när stora industriprojekt etableras.

Att enskilda kommuner förväntas ta ansvar för investeringar i nationellt angelägen infrastruktur är inte hållbart. Länsstyrelsen anser därför att staten behöver ha en tydligare delaktighet och ansvar i att säkerställa nödvändig statlig infrastruktur då nyttorna är tydligt nationella.

Civilförsvaret en del av totalförsvaret

Länsstyrelsen Norrbotten som är civilområdesansvarig för Norra civilområdet instämmer i Trafikverkets bedömning att det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn måste kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner vid fredstida kriser, höjd beredskap och ytterst i krig. Detta är en grundförutsättning för totalförsvaret och för Sveriges åtaganden inom Nato (jfr Försvarsberedningens rapport Kraftsamling, kap. 12, Ds 2023:34).

Länsstyrelsen som civilområdesansvarig ser positivt på att Trafikverket beaktar totalförsvarets behov som en prioriteringsfaktor och att robusthet och kapacitet stärks genom

ökade satsningar på vidmakthållande av väg och järnväg samt ökade medel till ökad bärighet på väg. Samtidigt kan det konstateras att planförslaget endast ger en marginell mervärde för totalförsvaret och att de mest prioriterade åtgärderna enligt Försvarmakten och Trafikverkets planering för totalförsvarsåtgärder (PLATÅ) kräver beslut och finansiering i särskild ordning. Detta riskerar att skapa ett glapp mellan planens ambition och de faktiska behov som följer av medlemskapet i Nato och behoven kopplade till värdlandsstöd.

Norra Sverige är centralt för att säkerställa Nato operationer i Finland och Baltikum samt för Finlands och Nordnorges försörjning. Svenskt territorium och transportvägar genom Sverige är avgörande för övriga allierade i försvaret av de östra medlemsländerna. En väl fungerande transportförmåga påverkar direkt Sveriges förmåga att tillhandahålla värdlandsstöd och möjliggöra transporter för allierade. Händelser som det tidigare nämnda skyfallen i Västernorrland i september 2025 och avbrottet på Malmbanan visar hur sårbarheten i väg- och järnvägsnätet kan påverka totalförsvaret.

Länsstyrelsen som Civilområdesansvarig vill framhålla följande punkter som särskilt betydelsefulla ur ett totalförsvarsperspektiv i norra civilområdet:

- Konkretisera begreppet särskild ordning: Trafikverket bör i samverkan med Försvarmakten och relevanta aktörer ta fram en genomförandeplan inklusive finansiering för totalförsvarets behov. Tydliggör gränsdragning mellan transportpolitiska och försvarsrelaterade anslag.
- Prioritera robusthet och redundans: Investeringar i järnväg, väg, hamnar och flygplatser är avgörande för militär rörlighet och samhällsviktiga transporter.
- Påskynda strategiska projekt: Malmbanan inklusive dubbelspår Luleå–Boden och Malmbangården, Norrbottenbanan och Mittstråket Sundsvall–Trondheim. Inlandsbanan som militär avlastningslinje, inklusive sidobanor för omledning mellan Inlandsbanan och stambanan genom övre Norrland, exempelvis Arvidsjaur – Jörn. Haparandabanan med anslutning till finska Torneå samt skapa fler möjliga järnvägsövergångar till Finland.

- Förstärk kapaciteten i de öst-västliga förbindelserna mellan svenska hamnar/finska gränsen och Narvik, Trondheim och Mo i Rana som spelar en betydande roll för Nato och försörjningen av Finland och Nordnorge.

Transportinfrastrukturens som kritisk komponent i totalförsvaret kan inte nog understrykas. Den nationella planen måste därför på ett mycket tydligare sätt kompletteras med åtgärder som stärker motståndskraften och möjliggör värdlandsstöd i enlighet med Sveriges nya säkerhetspolitiska läge.

Övriga synpunkter på planens konsekvenser och effekter

Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

Länsstyrelsen konstaterar att den nationella planen inte längre kommer att finansiera informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder vilket vi anser vara olyckligt.

För att nå transportsektorns klimatmål bör dessa insatser i stället stärkas anser Länsstyrelsen. Att minska utsläppen från transportsektorn kräver mer än tekniska och infrastrukturella åtgärder. Förändrade beteenden och normer är en förutsättning för att teknik och infrastruktur ska få genomslag och leda till verklig utsläppsminskning. Beteendeförändringar är långsiktiga processer som kräver kunskap, incitament, motivation, träning, tid och finansiella resurser.

Effektiva åtgärder för att främja handlingskompetens (det vill säga förmågan att initiera och driva förändring, både individuellt och kollektivt) är avgörande för att uppnå klimatmålen. Fossilfri teknik och fysisk infrastruktur är självklart mycket viktiga delar men utan ett förändrat beteende som leder till klimatsmart resande så är det svårt att uppnå klimatmålen. För att lyckas, anser Länsstyrelsen att det är viktigt att satsa på att skapa ökat klimatledarskap och handlingskompetens hos offentlig sektor, företag och privatpersoner.

Det är i sammanhanget också viktigt med satsningar som leder till ett transporteffektivt samhälle. Därför bör sådana åtgärder

prioriteras högre, särskilt i Norrbotten där personbilar står för den övervägande andelen av växthusgasutsläpp från transportsektorn. För att nå klimatmålen behöver fokus ligga på att stärka kollektivtrafiklösningar, främja beteendeförändringar, minska transportbehovet, öka effektiviteten och öka valmöjligheterna för hållbara transportmedel. Steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen bör därmed få ett ökat utrymme.

Elektrifieringens dilemma i Norrbotten

I planförslaget framgår det att "Fordonsindustrins utbud av elfordon ökar stadigt, samtidigt som tidiga erfarenheter pekar på fördelar såsom förbättrad arbetsmiljö. Förtroendet för laddinfrastruktur och elnät växer, vilket skapar bättre förutsättningar för investeringar."

Länsstyrelsen instämmer i att elektrifiering av vägtrafiken är viktig för transportsektorns omställning och att det är angeläget att utveckla och säkerställa en ändamålsenlig laddinfrastruktur. Dock har elektrifieringen av vägtransporter i Norrbotten unika förutsättningar som bör beaktas för ett lyckat genomförande.

Elektrifiering av vägtrafiken ser annorlunda ut i Norrbotten jämfört med stora delar av övriga landet på grund av dess kalla klimat, långa avstånd, glesa befolkning och tveksam inställning mot elbilar kopplat till bland annat räckviddsångest. Norrbotten har en låg andel elbilar och anpassad laddinfrastruktur jämfört med de flesta andra län i Sverige.

När det gäller laddinfrastrukturen i Norrbottens län så finns det en problematik kring att utbyggnaden ska ske på marknadens villkor, eftersom det ofta saknas marknadsmässiga förutsättningar för en utbyggnad och de stöd som finns hanterar de initiala investeringskostnader. Ofta är det nämligen inte ekonomin i själva investeringen i laddinfrastrukturen som är problemet, utan elförsörjningen och driftskostnaderna. På många platser i länet så är inte kundunderlaget nog stort för att täcka kostnaderna för nätavgiften för de höga effekterna som krävs. För att Norrbotten ska ha så många elfordon och den laddinfrastruktur och den kapacitet i elnätet som krävs för att nå klimatmålen anser Länsstyrelsen att Norrbotten behöver drifts och underhållsstöd på platser där marknaden inte klarar att lösa det.

Strategiska miljöbedömningen

Av planförslaget framgår att Trafikverkets bedömning är att klimatmålen framförallt nås genom annan samhällsutveckling och förd politik. Länsstyrelsen anser att Trafikverket här tar en mycket passiv roll då den nationella planeringen av statlig transportinfrastruktur är ett viktigt och kraftfullt instrument för vårt gemensamma samhällsbygge. Transportsystemet har en stor roll i att nå klimatmålen inte minst genom möjligheterna till överflyttning av trafik från väg till järnväg. Nationell plan har därför enligt Länsstyrelsen en stor betydelse för att påverka och förändra resmönster och även bidra till långsiktigt hållbara transporter.

Vattenmiljöer

I planförslaget framgår det av Trafikverkets bedömning att "Bristar i befintlig transportinfrastruktur bedöms vara större än de medel som avsatts för riktade miljöåtgärder inom vatten. Det innebär att befintliga brister kommer att minska i långsam takt.". Det innebär som Länsstyrelsen tolkar det att resurser inte avsatts i den utsträckning som krävs för att fullständigt täcka upp kostnaderna som uppkommer för att hantera åtgärdsbehovet i vattenmiljöer för att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Enligt Länsstyrelsen är det inte en acceptabelt att arbeta på ett sådant sätt att man inte lever upp till gällande lagar och förordningar. Det är upp till Trafikverket att äska de resurser som krävs för att kunna hantera åtgärdsbehovet samt att anpassa sin verksamhet till de krav som miljöbalken 5:3 § och 5:11 § samt vattenförvaltningsförordningen sätter gällande miljöstatus i våra vatten.

Länsstyrelsen och Vattenmyndigheten vill också påtala att det finns vinster både ekonomiskt och för samhället i stort om Trafikverkets planer samordnas med de planerna för restaurering som i nuläget tas fram av Havs- och vattenmyndigheten samt Länsstyrelserna. Om åtgärder genomförs kontinuerligt inom ett vattenområde underlättar det inte bara miljöprövningar utan det skapar också synergieffekter där man kan uppnå mycket bättre miljöeffekter till ett lägre pris om arbetet synkas mellan de berörda myndigheterna.

Vattenmyndigheten förordar därmed att Trafikverket beaktar de restaureringsplaner och gällande miljöprövningsplaner för att uppnå så stor ekonomisk och miljömässig effekt som möjligt.

Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett med Länsstyrelsen Västerbotten, Region Norrbotten, Norrbottens kommuner, Norrbottens Handelskammare och Stegra samt projekten Norrbotniabanegruppen inklusive Norrbotniabanan AB och Botniska korridoren.

De som medverkat i yttrandet

Yttrandet har beslutats av landshövding Lotta Finstorp med handläggare av transport- och infrastrukturfrågor Jimmy Bystedt som föredragande. I den slutliga handläggningen har enhetschef Annica Lindström deltagit.

I beredningen av ärendet har Länsstyrelsens funktioner för följande sakområden varit delaktig: Samhällsplanering, Samhällsskydd, Energi & Klimat, Miljöanalys, Naturmiljö, Social hållbarhet, Rennäring och Civilområdeskansliet.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.