



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

1 (13)

Datum
2025-12-18

Diarienummer
341-8848-2025

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Bakgrund

Er beteckning: LI2025/01587

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Detta förslag har nu kommit till Länsstyrelsen Västerbotten, nedan benämnd Länsstyrelsen, på remiss.

Sammanfattning

- Länsstyrelsen delar Trafikverkets prioritering att fokusera på järnväg samt underhåll av väg och järnväg. För första gången har nu Trafikverket bedömt när underhållsskulden kan vara betald. Det är dock inte tillfredsställande att man kommer ikapp underhållsskulden för järnvägen i bästa fall 2050. Länsstyrelsen är starkt skeptisk till att ett snabbare järnvägsunderhåll inte skulle vara möjligt. I det oroliga omvärldsläget, med ett fullskaligt krig i Europa och en industriell grön omställning som sker här och nu, är det orimligt att skjuta upp kritiska infrastruktursatsningar till kommande planperioder.
- Länsstyrelsen anser att det är mycket bra att Norrbotniabanan nu i sin helhet finns med som ett prioriterat projekt i planen med full finansiering Umeå - Skellefteå. Norrbotniabanan kommer att innebära de största strukturella förändringarna på över 100 år i Norr- och Västerbotten.
- Länsstyrelsen saknar fortfarande målår för när Norrbotniabanan ska vara färdigställd till Skellefteå och Luleå vilket innebär ett betydande hinder för att kommuner, regioner och operatörer.
- Länsstyrelsen yrkar på att bygget av Norrbotniabanan intensifieras genom att bygget påbörjas från båda håll eller längs flera delsträckor samtidigt.

- Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket öppnar för att pröva alternativ finansiering och alternativt genomförande av Norrbotniabanan. Länsstyrelsen bedömer att ett särskilt projektbolag skulle medföra betydande fördelar med ett snabbare och smidigare genomförande.
- Sveriges medlemskap i NATO innebär nya åtaganden och krav på att upprätthålla och utveckla en infrastruktur som kan stödja både civila och militära behov. De öst-västliga transportstråken som kopplar samman de nordiska länderna via atlanthamnarna i Norge lyfts särskilt. Länsstyrelsen föreslår att Trafikverket får i uppdrag att titta på hur Tvärstråket Hällnäs – Storuman tillsammans med Inlandsbanan kan bli en del i ett resilient transportsystem.
- Länsstyrelsen ser negativt på att Inlandsbanan nedprioriteras i planförslaget. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att Inlandsbanan som minimum erhåller oförändrat driftbidrag.
- Länsstyrelsen välkomnar att dubbelspåret Umeå C och Umeå Ö finns med i planförslaget. Dock saknas förlängningen av plattformar på Umeå C.
- Transportstråket Trondheim – Sundsvall – Umeå är viktigt ur ett totalförsvars och Nato perspektiv. Ur den aspekten är det anmärkningsvärt att två projekt längs den anslutande Ostkustbanan tas bort respektive omprövas i planförslaget.
- Länsstyrelsen saknar en tydlig kostnadsöversyn samt brist- och behovsanalys av järnvägssystemet som helhet. 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.
- Kapacitetshöjande åtgärder är nödvändiga på Skelleftebanan för att möta framtida trafikökningar när Norrbotniabanans första del Umeå och Skellefteå blir klar.
- Länsstyrelsen välkomnar att Trafikverket än en gång föreslår att det nya signalsystemet ERTMS ska införas. Men att det ska vara klart först 2042 på de högtrafikerade sträckorna och att Stockholmsområdet tills vidare undantas är anmärkningsvärt. Jämför med Botniabanan som införde ERTMS redan 2010.
- Länsstyrelsen stödjer regeringens och Trafikverkets slutsats att ägare till järnvägsfordon bör få möjlighet till investeringsstöd för montering av ERTMS

- Det är mycket glädjande att E4 förbifart Skellefteå nu genomförs då den är av yttersta vikt för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 och förbättra luftkvaliteten genom centrala Skellefteå.
- Det är positivt att nästan alla de återstående flaskhalsarna på E4 mellan Umeå och Skellefteå finns med i planen för att byggas om till 2+1 väg. Länsstyrelsen hade dock gärna sett att även de två sista sträckorna hade fått plats för att uppnå full funktionalitet i stråket och säkerställa framkomlighet, trafiksäkerhet och långsiktig regional utveckling. Länsstyrelsen efterlyser även en snabbare ombyggnad än de 7 år som anges i planen.
- Länsstyrelsen konstaterar att förbifart Örnsköldsvik inte kommit med i planen. Länsstyrelsen understryker vikten av att bygga ett sammanhållet transportsystem utan flaskhalsar som Örnsköldsvik och Skellefteå med E4 genom stadskärnorna.
- För ett robustare transportsystem anser Länsstyrelsen att medel för namngivna investeringar ökas med 10%. Då skulle mötesseparering längst återstående sträckor av E12 Umeå-Vännäs, E4 Umeå – Skellefteå och förbifart Örnsköldsvik få plats i planen
- Länsstyrelsen är positiv till satsningen på BK4 vägnätet och ombyggnaden av hela BK1 vägnätet till BK4 under planperioden.
- Länsstyrelsen välkomnar fortsatt finansiering till länsstyrelser som hanterar omfattande infrastrukturobjekt. Det är viktigt att de omfattande arbetsinsatser som utförs av Länsstyrelser i dessa objekt får finansiering för arbetet för att undvika flaskhalsar.
- Medfinansiering från den nationella planen till länstransportplanerna för trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom mitträckesseparering av vägar och cykelåtgärder har upphört. Det finns inte resurser i länstransportplanerna att ta dessa investeringar. Länsstyrelsen anser att för att bygga ett sammanhållet nationellt och regionalt infrastrukturensystem behöver mer medel skjutas till Länstransportplanerna för att de ska kunna göra riktig nytta.
- Länsstyrelsen saknar flygets roll i den nationella planen. För norra Sverige är flyget en grundläggande del av infrastrukturen. En nationell plan som inte tydligt erkänner flygets infrastrukturella roll riskerar att försvaga Sveriges tillgänglighet.

- Länsstyrelsen ser positivt på att planförslaget tydliggör sambanden mellan transportsystemet, tillgänglighet och social hållbarhet. För att stärka planens samhällsperspektiv bör det dock tydligare framgå hur underhåll och prioriterade investeringar påverkar olika grupper som barn och unga, äldre, kvinnor samt grupper i socioekonomiskt utsatta områden.
- Planera för återställning av infrastruktur skadad av extremväder. Klimatförändringarna medför nya risker för infrastrukturen och vi har sett stora skador på E6 och i Västernorrland. Länsstyrelsen föreslår att resurser avsätts för att upprätthålla befintlig transportinfrastruktur i ett förändrat klimat.
- Länsstyrelsen saknar övergripande bedömningar och analyser eller ens omnämnanden av renskötseln och samiska rättigheter vilket är anmärkningsvärt.

Yttrande

Utvecklingen i Norra Sverige

Norra Sverige upplever sedan ett antal år tillbaka en historiskt omfattande industrialisering med mycket stora pågående och aviserade investeringar. Omställningen till fossilfri produktion och elektrifiering pågår alltså i norra Sverige även om vi för tillfället ser en viss inbromsning som en följdfeffekt av olika faktorer som sker både i Sverige, Europa och resten av världen. Oaktat inbromsningen så fortgår en historiskt stor omställning av industrin som fortsätter att skapa stora utmaningar i transportsystemet. Västerbotten är ett stort län med långa avstånd och ett omfattande näringsliv där exportvärdet under 2024 uppgick till 22,1 miljarder kronor, vilket är en ökning sen 2020 med 55 procent. Västerbottens varuexport som andel av näringslivets omsättning låg på andra plats i Sverige efter Blekinge och tätt följt av Norrbotten. Ett välfungerande transportsystem är grundläggande för många företag och effektiva transporter av gods är avgörande för konkurrenskraften. Transportsystemet spelar även en avgörande roll för regionförstoring och kompetensförsörjning. Brister i kapacitet, robusthet och redundans i dagens transportsystem skapar stora utmaningar.

Järnväg

Länsstyrelsen delar Trafikverkets prioritering att sätta järnvägen i fokus. Om Sverige ska klara omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer måste järnvägen prioriteras. Länsstyrelsen är positiv till planens fokus på 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. Inte minst då för norra Sverige som 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.

För första gången har nu Trafikverket bedömt när underhållsskulden kan vara åtgärdad, 2037 för vägar och 2050 för järnväg, äntligen kan man ana ett slut på den underhållsskuld som byggts upp under lång tid. Det är dock inte tillfredsställande att man kommer ikapp underhållsskulden för järnvägen i bästa fall 2050. Länsstyrelsen är starkt skeptisk till att ett snabbare järnvägsunderhåll inte skulle vara möjligt; det bör kunna ske med nyttjande av effektivare maskiner, utbildning av tillkommande underhållspersonal samt tillförande av mer arbetskraft. Dessutom innebär detta att endast cirka 15% åtgärdas under planperioden till 2037 och därmed skjuter man över ansvaret på kommande regeringar att hantera de kvarvarande 85% under en 13 års period.

Regeringen har varit tydlig med att det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och Länsstyrelsen finner det mycket glädjande att Norrbotten i sin helhet Umeå-Luleå finns med i planen och är fullt finansierad till Skellefteå. Norrbotten kommer att innebära de största strukturella förändringarna på över 100 år i Norr- och Västerbotten. De långa avstånden mellan kommuncentra kommer att överbryggas med snabb och effektiv trafik och arbetsmarknadsregionerna kommer äntligen att innefatta mer än en stad vardera. Norrbotten är ett strategiskt viktigt projekt som stärker industrins konkurrenskraft, förbättrar möjligheterna för arbets- och utbildningspendling samt möjliggör klimatsmarta transporter i norra Sverige.

Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket öppnar för att pröva alternativ finansiering och alternativt genomförande. Norrbotten AB har presenterat ett genomarbetat förslag för detta och Länsstyrelsen bedömer att ett särskilt projektbolag skulle medföra betydande fördelar. Med Botniabanan AB i färskt minne ser vi hur ett separat projektbolag kan leverera ett snabbare och smidigare genomförande. Detta stöds även av utredning om effektivare organisering av statlig väg och järnväg som

nyligen presenterades där Norrbotniabanan är ett av de objekt som lyfts fram för att få projektet färdigt snabbare.

Med hög samhällsekonomisk potential ökar Norrbotniabanan kapaciteten, robustheten och redundansen i transportsystemet. Samtidigt kvarstår ett antal centrala frågor som behöver hanteras för att skapa förutsättningar för en effektiv, sammanhållen och tidsmässigt robust utbyggnad.

- Det saknas fortfarande ett fastställt målår för när Norrbotniabanan ska vara färdigställd till Skellefteå och vidare till Luleå. Utan ett sådant riktmärke blir det svårt för kommuner, regioner och operatörer att genomföra sina åtaganden, såsom investeringar i resecentrum och nya tåg. Noterbart att EU:s mål är att stomnätet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), i vilket hela Norrbotniabanan ingår, ska vara färdigställt till år 2030.
- Den pågående byggtakten (cirka 0,5 km per år) framstår som otillräcklig och bör omprövas, särskilt i ljuset av utbyggnadstakten som gällde för Botniabanan, 19 mil på 11 år. Länsstyrelsen yrkar på att arbetet intensifieras genom att bygget påbörjas från båda hållen eller längs flera delsträckor. Eftersom alla järnvägsplaner Umeå-Skellefteå är klara är detta fullt möjligt.
- Robertsfors- och Skellefteå resecentrum finns endast med i +10 alternativet, trots deras betydande nationella och regionala nytta. Avsaknaden av besked skapar osäkerhet i kommunernas planering.

Det förändrade geopolitiska läget och Sveriges inträde i NATO innebär nya åtaganden och krav på att upprätthålla och utveckla en infrastruktur som kan stödja både civila och militära behov. De öst-västliga transportstråken som kopplar samman de nordiska länderna via Atlanthamnarna i Norge lyfts särskilt. Det saknas i dag en fungerande tvärförbindelse mellan Sundsvall och Trondheim i söder och Luleå och Narvik i norr. Dessa järnvägar ligger 90 mil från varandra och mitt emellan ligger Västerbotten. Länsstyrelsen understryker betydelsen av Tvärbanan Storuman -Hällnäs och vidare till Umeå. En järnvägssträcka i öst-västlig riktning som kopplar samman inlandsbanan med Botniabanan och Umeå hamn. Tvärbanan saknar idag elektrifiering på sträckan Hällnäs-Storuman och trafikeras med diesellok vilket rimmar illa med Sveriges ambition att vara ett föregångsland i den gröna omställningen. En elektrifiering av Hällnäs-Lycksele har tidigare funnits med i +10

alternativet men nu strukits. Att den inte alls finns med i planförslaget finner Länsstyrelsen märkligt då den enligt tidigare kalkyler är samhällsekonomiskt lönsam och dessutom bidrar till att flytta gods från väg E12 som i stora delar håller en undermålig kvalitet och tidvis är hårt trafikerad. Tvärbanan är även mycket viktig för att skapa redundans i järnvägssystemet vilket blev mycket påtaglig då flera järnvägssträckor i Västernorrland under hösten kollapsade till följd av ett regnoväder och norra Sverige var plötsligt avskuret från de södra delarna. Viss godstrafik kunde dock ledas om via Tvärbanan Hällnäs-Storuman och vidare söderut på Inlandsbanan och vice vers. Potentialen för både civil och militär utveckling är stor; den möjliggör för Sverige och allierade att skapa effektiva transportmöjligheter i öst-västlig riktning, bidrar med riskspridning och ger ökad tillgång till inlandsbanan. Inte minst har stråket stor betydelse för försvaret och i krissituationer. Länsstyrelsen föreslår att Trafikverket får i uppdrag att titta på hur Tvärstråket Hällnäs – Storuman tillsammans med Inlandsbanan kan bli en del i ett resilient transportsystem.

Den nuvarande utvecklingen i Västerbotten har medfört ett nyvaknat intresse för Skelleftebanan. Järnvägen som knyter samman stambanan genom övre Norrland i Bastuträsk med Skellefteå och Skelleftehamn med Rönnskärsverken och Bottenviken. Skelleftebanan är en av landets lågtrafikerade järnvägar där den tekniska standarden utgör en tydlig begränsning för ökad trafik. Därför behövs satsningar som under hand ökar kapaciteten på Skelleftebanans hela sträckning mellan Bastuträsk och Skelleftehamn. Detta blir inte minst angeläget när Norrbottenbanans första del Umeå och Skellefteå blir klar då Skelleftebanan möjliggöra ett effektivt nyttjande av Norrbottenbanans första del tillsammans med stambanan genom övre Norrland på samma sätt som sträckan Umeå Vännäs knyter samman stambanan med Botniabanen.

För att klara befintlig och framtida järnvägstrafik genom Umeå är det mycket positivt att dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö finns med i planförslaget. Dock saknas utbyggnaden av förlängda plattformar på Umeå C, vilket också är en angelägen åtgärd för att klara kapaciteten på stationen men även för att höja kapaciteten i noden Umeå.

Länsstyrelsen ser negativt på att Inlandsbanan nedprioriteras i Trafikverkets planförslag. I det nuvarande förslaget föreslås att driftsbidraget för att förvalta järnvägen minskas kraftigt, samtidigt som inga medel tilldelas för upprustning av Inlandsbanan. Detta trots en ökande efterfrågan på transporter, en markant uppgång i godstrafik och den viktiga roll Inlandsbanan har för att avlasta det övriga järnvägsnätet vid störningar. Inlandsbanan är även viktig för näringslivet i länets fjällkommuner. Länsstyrelsen är positiv till att Inlandsbanan lyfts som

ett exempel på Offentligt-Privat Samarbete i Trafikverkets planförslag. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att Inlandsbanan som minimum erhåller ett på dagens nivå oförändrat driftbidrag som årligen indexuppräknas.

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets planförslag på ett tydligare sätt behöver utgå från det samhälle och aktör Sverige är idag och vilket samhälle vi vill bygga, ett konkurrenskraftigt, säkert och hållbart land i en nordisk och europeisk kontext som tar ansvar för landets och Nato-gemenskapens kollektiva säkerhet. Sverige är som Nato-medlem skyldigt att stärka både civilt och militärt försvar och infrastruktur med dubbla användningsområden är en central del. I detta oroliga omvärldsläge, med ett fullskaligt krig i Europa och en industriell grön omställning som sker här och nu, är det orimligt att skjuta upp kritiska infrastruktursatsningar till kommande planperioder. Transportstråket Trondheim – Sundsvall – Umeå är viktigt ur ett totalförsvars och Nato perspektiv och i behov av kapacitetshöjande åtgärder. Ur det perspektivet är det anmärkningsvärt att två projekt längs anslutande Ostkustbanan i förslaget till transportplan tas bort respektive omprövas. Järnvägen utgör redan idag en flaskhals med väldokumenterad kapacitetsbrist och låga hastigheter, problem som kommer att tillta när Norrbottenbanan färdigställts. Det är helt nödvändigt att banan har kapacitet och restider som klarar både nuvarande och framtida trafik.

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 Norrbottenbanan har en beräknad kostnad på 2,2 miljarder kronor per mil. Enligt vår mening är Norrbottenbanan 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. 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.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. Det är välkommet att Trafikverket än en gång föreslår att den gamla

signalanläggningen ska bytas ut mot en ny ERTMS anläggning. Men att detta med dagens planförslag ska vara infört 2042 på de högtrafikerade sträckorna och att Stockholmsområdet tills vidare undantas är anmärkningsvärt. Botniabanan införde ERTMS redan 2010. Länsstyrelsen stödjer regeringens och Trafikverkets slutsats att ägare till järnvägsfordon bör få möjlighet till statligt stöd för montering av ERTMS, Regeringsbeslut (LI2025/00347) om att ge Trafikverket i uppdrag att utforma ett investeringsstöd för ERTMS ombordutrustning. Länsstyrelsen föreslog just detta i yttrandet till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Väg

I länet har de två europavägarna E4 och E12 sänkta hastigheter på grund av bristande trafiksäkerhet. Båda vägarna är viktiga transportstråk för såväl gods som pendling. E4 mellan Umeå och Skellefteå har länge haft undermålig trafiksäkerhet. Det är därför mycket glädjande att förbifart E4 Skellefteå nu genomförs då den är av yttersta vikt för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten och minska utsläppen genom centrala Skellefteå. Det är även positivt att nästan alla de återstående flaskhalsarna på E4 mellan Umeå och Skellefteå finns med i planen. Denna del av E4 har länge varit den längsta sträckan i landet av E4 som inte varit mötesfri. Det innebär att Västerbotten i många år haft en europaväg med nedsatt hastighet på grund av bristfällig standard. Det åtgärdas nu genom att vägen byggs om till 2+1 väg med mitträcke. Ombyggnationerna bidrar till en tryggare trafikmiljö för alla trafikanter, såväl bosatta som pendlare och yrkesförare. Länsstyrelsen hade dock gärna sett att även de två sista sträckorna, på sammanlagt 30 km, hade fått plats. Dessa sträckor kommer endast att byggas inom planperioden om Trafikverket får ytterligare 10% i statlig planeringsram. Länsstyrelsen efterlyser även en snabbare ombyggnad, sammanlagt byggs nu 28 km väg om på 7 år. Länsstyrelsen anser att det är av yttersta vikt att utbyggnaden av återstående etapper för mitträcke genomförs samlat för att uppnå full funktionalitet i stråket och säkerställa framkomlighet, trafiksäkerhet och långsiktig regional utveckling.

Örnsköldsvik och Skellefteå har fortfarande E4 dragen genom städerna så beslutet att dra E4 utanför Skellefteå är välkommet. Länsstyrelsen konstaterar dock samtidigt att förbifart Örnsköldsvik inte kommit med i planen utan står kvar som ett av de projekt som kan komma in om Trafikverket får en 10% ökning av budgetramen. Länsstyrelsen understryker vikten av att bygga ett sammanhållet transportsystem. Vi kan inte ha flaskhalsar på E4 som Örnsköldsvik och Skellefteå med

dragningar genom stadskärnorna med höga halter av partiklar i luften och bromsklossar för gods och arbetspendling.

För ett robustare transportsystem anser Länsstyrelsen att medel för namngivna investeringar ökas med 10%. Då skulle mötesseparering längst återstående sträckor av E12 Umeå-Vännäs, E4 Umeå – Skellefteå och förbifart Örnsköldsvik få plats i planen.

För att Sverige ska fortsätta ta kliv framåt i klimatarbetet måste transporterna effektiviseras. Länsstyrelsen är därför positiv till satsningen på BK4 vägnätet för att möjliggöra tyngre lastbilstransporter och att under planperioden kommer hela BK1 vägnätet (64 ton) att byggas ut till BK4 (74 ton). Med längre och tyngre lastbilar höjer vi den svenska åkerinäringens och basindustris konkurrenskraft. Det gods som går att flytta över från bil till järnväg ska göra det men det finns stora kapacitetsproblem på järnvägen och stora delar av landet som saknar järnväg och därför ska ett utbyggt järnvägssystem kompletteras med längre och tyngre lastbilar.

Övriga synpunkter

Länsstyrelsen välkomnar fortsatt finansiering till de länsstyrelser som hanterar omfattande infrastrukturobjekt. Det är viktigt att de omfattande arbetsinsatser som utförs av Länsstyrelser i dessa objekt också finansieras, vilket ger bättre förutsättningar att undvika resursbrist. För Västerbottens del innefattar detta arbetet med Norrbotniabanan.

Länstransportplanerna har fått en historiskt hög planeringsram men samtidigt har kostnaderna för investeringar i transportinfrastrukturen skenat och medfinansiering från den nationella planen till trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom mitträckesseparering av vägar och cykelåtgärder upphört. Länsstyrelsen anser att det är djupt olyckligt att Trafikverket slutar att medfinansiera mötesseparering på länsvägarna. Det finns inte resurser i länstransportplanerna att ta dessa investeringar vilket innebär att vi under lång tid kommer att ha kvar ett antal trafikfarliga sträckor och att många av de hastighetsnedsättningar som skett i avvaktan på mötesseparering blir permanenta. För att bygga ett sammanhållet nationellt och regionalt infrastruktursystem behöver mer medel skjutas till Länstransportplanerna för att de ska kunna göra riktig nytta.

Flyget är en kritisk del av Sveriges infrastruktur. För norra Sverige är flyget en grundläggande del av infrastrukturen. Avstånden är stora,

alternativen få. Ett väl fungerande inrikesflyg och ett starkt Arlanda är centralt för tillväxt, näringsliv och kompetensförsörjning. Många av länets större företag har huvudkontor i Stockholm eller i andra delar av världen. Flyget är också en del av totalförsvarets förmåga och måste därför ses i samma helhet som väg, järnväg och sjöfart. En nationell plan som inte tydligt erkänner flygets infrastrukturella roll riskerar att försvaga Sveriges sammanhållning.

Länsstyrelsen ser positivt på att planförslaget tydliggör sambanden mellan transportsystemet, tillgänglighet och social hållbarhet. För att stärka planens samhällsperspektiv bör dock vissa delar utvecklas ytterligare. I förslaget som helhet bör det framgå tydligare hur underhåll och prioriterade investeringar påverkar olika grupper av kvinnor och män och om det bidrar till att skillnader minskas, består eller förstärks. Satsningarna bör också bedömas utifrån vilka grupper som kommer gynnas och vilka som missgynnas särskilt avseende barn och unga, äldre, kvinnor samt grupper i socioekonomiskt utsatta områden. Barnrättsperspektivet enligt barnkonventionen bör förtydligas, då barns självständiga rörlighet, säkra skolvägar och tillgång till kollektivtrafik är centrala för jämlika livsvillkor. De geografiska förutsättningarna i Västerbotten, med många små kommuner, omfattande landsbygder, långa avstånd och få större tätorter, innebär särskilda utmaningar för jämlik mobilitet. För att motverka transportfattigdom och säkerställa likvärdig tillgång till samhällsservice behöver planeringen tydligt beakta regionala behov av robusthet, tillgänglighet och trygghet.

Klimatförändringarna medför nya risker för infrastrukturen. Länsstyrelsen välkomnar att den nationella planen innehåller proaktiva klimatanpassningsåtgärder i syfte att göra transportinfrastrukturen mer motståndskraftig mot exempelvis extremväder. Samtidigt bedömer Länsstyrelsen att planen kan förstärkas med långsiktig finansiering för att åtgärda skador på transportinfrastrukturen till följd av ökade klimatrelaterade risker. Stora skador på transportinfrastrukturen såsom de skyfallen i Västernorrland orsakade eller kollapsen av E6:an innebär mycket höga kostnader. Länsstyrelsen föreslår att det görs uppskattningar av hur utvecklingen av denna typ av kostnader kan komma att se ut och säkerställa att resurser avsätts för att upprätthålla befintlig transportinfrastruktur i ett förändrat klimat.

Infrastrukturplaneringen kan bidra till att begränsa utsläppen av växthusgaser och därmed minska risken för klimatrelaterade konsekvenser i framtiden. Förslaget till Nationell plan tar upp detta vilket Länsstyrelsen välkomnar. Länsstyrelsens bedömning är dock att planen ytterligare skulle kunna synliggöra infrastrukturplaneringens effekter på växthusgasutsläppen, dels från anläggning och drift av

infrastrukturen, dels från användningen av infrastrukturen dvs. trafikarbetets utsläpp.

Länsstyrelsen välkomnar utvärderingen av Stadsmiljöavtalen som presenteras i remissförslaget. Utvärderingen synliggör flera goda resultat av Stadsmiljöavtalen och Länsstyrelsen anser att regeringen mot bakgrund av dessa resultat bör överväga att återinföra Stadsmiljöavtalen.

Länsstyrelsen saknar helt övergripande bedömningar och analyser eller ens omnämnanden av renskötseln och samiska rättigheter vilket är anmärkningsvärt med tanke på att en betydande del av infrastruktursatsningarna föreslås genomföras på renskötselmark. Det bör framgå hur underhåll och prioriterade investeringar påverkar rennäringen med tanke på målkonflikter om markanvändning.

Trafikverket och Länsstyrelsen har haft ett regeringsuppdrag avseende Holmöledens funktion och utveckling som slutredovisades 2023. Länsstyrelsen efterlyser återkoppling från regeringen på detta uppdrag.

Avslutande synpunkter

Länsstyrelsens övergripande uppfattning är att Trafikverkets förslag till nationell plan för infrastruktur är en bra plan för att stärka Västerbottens infrastruktur. Att knyta ihop de fyra städerna längs norra Norrlandskusten med Norrbottenbanan är en av Sveriges viktigaste satsningar och det är därför mycket positivt att den finns med i sin helhet i förslaget till nationell plan. Även förstärkningarna av E4 är av yttersta vikt för att klara både robusta godsflöden, skapa större arbetsmarknadsregioner, och bättre luftmiljö i städerna. Dock saknar Länsstyrelsen framförallt satsningar på öst-västliga förbindelser. Dessa blir allt viktigare för att klara både totalförsvarets behov och för att skapa gränsöverskridande transporter för ett starkare näringsliv.

De som medverkat i beslutet

Samråd i detta ärende har skett med Länsstyrelsen Norrbotten och Region Västerbotten.

Beslutet har fattats av landshövding Helene Hellmark Knutsson med strategen Mikael Bergström som föredragande.



Helene Hellmark Knutsson



Mikael Bergström