

Remissvar: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Diarienummer LI2025/01587

1. Inledning

Västerbottens Handelskammare tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Som företrädare för en av Sveriges mest exportintensiva regioner vill vi framhålla näringslivets behov av en långsiktig, robust och förutsägbar infrastruktur som stödjer både tillväxt och omställning.

I ekonomiska termer är detta en plan som rymmer flera stora och viktiga satsningar. Samtidigt återstår strukturella brister som måste rättas till för att planen ska få full effekt. Sveriges exportnation är beroende av att transportsystemet fungerar varje dag, året runt.

2. Norra Sveriges betydelse för hela landets ekonomi

Västerbotten står för Sveriges fjärde största varuexportvärde. Det innebär att störningar här får direkta effekter i hela landet. Avbrotten i transportsystemet hösten 2025 visade hur sårbar infrastrukturen är. När norra Sverige stannar, stannar Sverige.

Det är positivt att Trafikverket då prioriterade godsflöden, men det förändrar inte faktum: dagens system saknar robusthet, redundans och förmåga att hantera avbrott. Det är ett nationellt problem, inte ett regionalt.

3. Samhällsekonomiska kalkyler behöver reformeras

Dagens kalkylmodeller missgynnar godstransporter systematiskt. Persontrafikens tidsvinster värderas högre, trots att industrins kostnader vid störningar är betydligt större.

Konsekvenserna är allvarliga:

- investeringar styrs fel
- exportkritiska stråk nedprioriteras
- Sveriges konkurrenskraft försvagas

Modellerna måste reformeras så att de speglar försörjningskedjornas verklighet. För basindustrin i norra Sverige är väg, järnväg och sjöfart inte transportmedel. Det är produktionsinfrastruktur. Utan fungerande transporter sker ingen produktion vilket hämmar tillväxten i svensk ekonomi.

Därför anser vi att Ostkustbanan bör återföras till planen, att Inlandsbanan behåller och på sikt förstärker sitt anslag för redundansens skull, och att E12 Mo i Rana–Umeå–Vasa ges högre prioritet i ljuset av dess betydelse för både försvar och näringsliv.

4. Ett robust järnvägssystem

Det är mycket positivt att Norrbotten i sin helhet finns med i planen. Men planens formulering måste skärpas: banan ska inte bara byggas. Den ska färdigställas inom planperioden.

Att starta byggnationer från båda håll skulle markant korta ledtiderna och ge snabbare samhällsekonomisk nytta. Det skulle också minska riskerna för flaskhalsar i expansionsfasen.

Skelleftebanan är i dag en av de största begränsningarna i regionens transportsystem. Den låga standarden bromsar både kapacitet och tillgänglighet. Den viktigaste åtgärden är att tidigare lägga mötesstationer längs hela banan. Det är en akut fråga. Skelleftebanan måste fungera under hela byggtiden för Norrbottenbanan, annars riskerar industrins befintliga flöden att slås ut.

Det är önskvärt att dubbelspåret mellan Umeå C och Umeå Ö finns med i planen, en central och första åtgärd att stärka kapaciteten genom Umeå. De senaste årens volymtillväxt av främst intermodala transporter men även systemtåg, tillsammans med prognosen för framtida volymtillväxt, understryker behoven.

Det är av yttersta vikt att tillgängligheten till regionens exportintensiva hamnar i Umeå och Skellefteå har bra funktion och kapacitet. Holmsundsbanan har av Trafikverket utredda brister och måste åtgärdas för att möta upp hamnens verksamhet och därmed näringslivets behov.

5. Mål och tidsättning

Det är anmärkningsvärt att nationella planen anger startår men inte slutår. Detta skapar direkt osäkerhet för kommuner och regioner, som då inte kan planera sin kringinfrastruktur. I praktiken innebär det försenade detaljplaner, uteblivna investeringar och ökade kostnader.

Näringslivet behöver förutsägbarhet. Företag investerar i decennieperspektiv. Staten måste leverera en planering som håller över mandatperioder och regeringsskiften. Därför är det avgörande att planen anger tydliga slutår för samtliga stora objekt, särskilt Norrbottenbanan.

Utan tidsättning urholkas planens legitimitet.

6. Planeringskapacitet och genomförande

Det råder en påtaglig oro hos företagen att de avsatta medlen inte kommer att kunna användas fullt ut. Orsaken är bristande planeringskapacitet, långsamma processer och interna omtag.

Förbifart Skellefteå är ett tydligt exempel: personalbyten och nya utredningar, med samma slutsats som tidigare, har fördröjt projektet betydligt. Det är inte hållbart.

Trafikverket behöver stärka sin projektstyrning, säkra kontinuitet och öka tempot. Finansierade projekt som inte genomförs skadar tilltron till hela planeringssystemet.

7. E4 Umeå–Skellefteå

Det är positivt att mötessepareringen fortsätter. Men det är svårt att förstå varför två delsträckor utelämnas när hela sträckan ingår i EU:s TEN-T-nät. E4 är norra Sveriges pulsåder. Den behöver vara sammanhängande, trafiksäker och kapacitetsstark.

Att lämna luckor i ett TEN-T-stråk är inte rationellt och riskerar att skapa nya flaskhalsar.

8. Sjöfarten: farledsavgifter och oförutsägbarhet

Sjöfarten är central för Sveriges export. Trots det införs avgiftsmodeller som:

- är oförutsägbara
- är svåra att tolka
- höjer kostnaderna

De återkommande höjningarna, tillfälliga rabatter och den otydliga modellen skapar osäkerhet som försvårar avtal, investeringar och långsiktig planering. Den nationella planen måste ta höjd för detta och bidra till stabila, långsiktiga avgiftsmodeller.

9. Flyget som 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:

- tillväxten i regionen och Sverige som helhet
- Västerbotten har en hög andel export. Företagen är helt beroende av flyget för att kunna besöka kunder och leverantörer.
- Kompetensförsörjning, dels tillgång till experter från övriga delar av Sverige och Världen.
- Många av de större bolagen i regionen har huvudkontor i Stockholm. Ytterst viktigt för hela landet att resandet är smidigt.

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.

10. Avslutning

Sveriges industriella konkurrenskraft avgörs av hur väl transportsystemet fungerar. Den föreslagna nationella planen innehåller viktiga delar, men den behöver skärpas för att möta verklighetens krav.

Det handlar om:

- tydliga tidsramar
- bättre prioriteringar
- starkare genomförandeförmåga
- förutsägbara avgifter
- ett helhetsperspektiv som inkluderar väg, järnväg, sjöfart och flyg

Västerbottens Handelskammare står till förfogande för fortsatt dialog om hur Sverige kan bygga ett transportsystem som stärker både konkurrenskraft och sammanhållning.

11. Deltagare i remissvar

Detta remissvar har tagits fram genom Handelskammarens Trafikutskott.



Åsa Andersson

Vd Västerbottens Handelskammare