

Yttrande från Föreningen Blå Vägen över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022—2033

Föreningen Blå Vägen består av kommunerna Storuman, Lycksele, Vindelns, Vännäs samt Umeå längs Europaväg 12 genom Västerbottens län. Vi samarbetar för en positiv utveckling i hela E12-stråket, från norska Atlantkusten, genom Sverige, över Kvarken till Vasa och vidare in i Finland.

Vi kan konstatera att Trafikverkets förslag till nationell plan för 2022—2033 redan genererat många kloka reaktioner, och vi ställer oss helt bakom budskapet i yttranden från SKR, Botniska korridoren och Stockholms handelskammare alternativa förslag till fördelning inom planen. Vi vill därutöver lämna följande synpunkter över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022—2033.

Sammanfattningsvis ser vi följande prioriteringar som mycket angelägna i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022—2033:

- Elektrifiering Tvärbanan Hällnäs—Lycksele samt Lycksele—Storuman
- Mötesseparering E12 Kulla—Norrfors samt Brattby—Vännäs
- Snarast färdigställande av Norrbottenbanan Umeå—Luleå samt 250 km/h järnväg hela vägen Luleå—Stockholm
- Dubbelspår Umeå C—Umeå Ö
- Ökade medel och självbestämmande för länsplanerna
- Vidmakthållande av befintligt infrastruktur — underhållsskulden måste åtgärdas

I följande avsnitt beskrivs varför nämnda prioriteringar är av sådan betydelse.

Angeläget med satsningar i *hela* landet

Det är positivt att staten fått upp ögonen för den gröna nyindustrialisering som pågår för fullt i norr, till exempel genom det särskilda regeringsuppdraget till Trafikverket om hur transportinfrastrukturen påverkas av de företagsetableringar som sker i Västerbotten och Norrbotten. Det är naturligtvis mycket glädjande med regeringens tidigare besked om att Norrbottenbanan ska genomföras till fullo.

Mindre positivt är att Västerbottens inland i Trafikverkets förslag till plan för 2022—2033 likt innevarande plan mer eller mindre utgör en vit fläck på kartan. Mellan Vindelns, Vännäs och Umeå sker ett omfattande utbyte genom daglig pendling för såväl studier som arbete. Befolkningsutvecklingen och erbjudandet av olika typer av livsmiljöer gör att bostadsmarknaden utvecklas starkt i samtliga dessa kommuner. Umeå har Norrlands starkaste koncentration av arbetsplatser, men det sker samtidigt en påtaglig arbetspendling in till Vännäs och Vindelns. I Storumans fjällvärld har en

storskalig expansion av fritidshus och kommersiella anläggningar skett under 2000-talet och snart finns här över 10 000 bäddar (fritidshus och hotell), i en bygd med färre än 1 000 bofasta invånare. Lycksele utgör en nod i inlandet med bland annat lasarett, gymnasieskola, konferenshotell och flygplats. Sammantaget innebär detta ett kontinuerligt behov av framkomliga och trygga transporter för människor och gods. Det är således angeläget med en ökad standard för E12:an från Umeå hamn till norska gränsen samt Tvärbanan som mellan Storuman och Hällnäs länkar ihop Inlandsbanan med Stambanan genom Övre Norrland.

E12-stråket kommer rimligen att bli en helt central länk i det batteribalte som håller på att växa fram, med omfattande investeringar i Mo i Rana, Skellefteå samt Vasa. Den moderna miljövänliga färja som sjösatts mellan Umeå och Vasa stärker också betydelsen av stråket, vilket kan illustreras av att det redan hörs mer österbottniska i Västerbottens skidbackar. Detta utgör endast ett symboliskt exempel från den växande turismnäringen. Den blomstrande industriella utvecklingen kommer att kräva arbetskraft som talar alla möjliga språk och dialekter, där förbättrade kommunikationer är en av nycklarna för att möjliggöra kompetensförsörjning och arbetspendling.

Modernisering av Tvärbanan Hällnäs—Storuman

Om Sverige ska bli världens första fossiloberoende välfärdsland är det orimligt att tungt trafikerade järnvägssträckor endast kan nyttjas med diesellok. Tvärbanan Hällnäs—Storuman knyter samman Stambanan genom Övre Norrland med Inlandsbanan, och i Storuman har ett triangelspår anlagts som gör övergången mellan banorna än smidigare. I både Storuman och Lycksele har stora investeringar gjorts i terminaler varifrån betydande volymer av främst skogsprodukter omlastas från väg till järnväg, och på sträckan Lycksele—Vindeln—Umeå bedriver Norrtåg daglig persontrafik. Att dessa transporter bedrivs med diesel gör trafiken dyr, smutsig och för personbefordran mycket otillförlitlig, då Norrtåg endast förfogar över ett enskilt diesellok som behöver köra större volymer än fordonet klarar av. Diesellokets återkommande men svårplanerade servicebehov gör att persontågstrafiken frekvent måste ersättas med buss, vilket sänker tillförlitligheten och attraktiviteten för kollektivtrafiken i stort.

Inför nuvarande plan var elektrifiering av delsträckan Hällnäs-Lycksele föreslagen som ett av +10%-objekten men föll på målnöret. I den reviderade Samlade effektbedömning som Trafikverket publicerade i juni 2021 har trots en ökad investeringskostnad nettonuvärdeskvoten gått från 0,18 till 1,05 – klart högre än såväl många enskilda objekt som genomsnittet i Trafikverkets förslag till kommande plan. Effektbedömningen visar stora positiva nyttor gällande främst godstransporter och klimat, medan känslighetsanalysen visar att investeringen är fortsatt positiv även med en högre investeringskostnad eller utebliven trafik tillväxt. I Trafikverkets basprognos för 2040, publicerad i juni 2020, framgår att järnvägen Umeå—Lycksele är en av de sträckor i landet som har ”stora begränsningar” i kapaciteten. Skogsbolagen som är verksamma inom Västerbottens inland har därtill indikerat ett starkt intresse av att överflytta ännu större volymer från väg till järnväg om elektrifieringen blir av. Åtgärden skulle också möjliggöra utvecklade trafikkoncept och på ett helt annat sätt integrera delsträckan i det omgivande järnvägssystemet.

Järnvägsplan för elektrifiering av delsträckan Hällnäs—Lycksele är framtagna hela vägen till finansieringsbeslut och objektet har således en hög planmognad. Lycksele kommun har därtill lämnat en avsiktsförklaring om att säkerställa en öppen omlastningsterminal från väg till järnväg, under förutsättning att staten elektrifierar tvärbanan. För delsträckan Lycksele—Storuman har Region Västerbotten beslutat om finansiering av järnvägsplan via Länstransportplanen, vilket tydligt indikerar hur högt prioriterad Tvärbanan är i ett regionalt perspektiv.

E12 som länets livsnerv

Europaväg 12 genom Västerbotten består av 45 mil väg från Umeå hamn till norska gränsen. Trafikverkets långsiktiga inriktning för E12 är att vägen ska ha hastigheten 100 km/h, exklusive tätorterna. I nuläget har endast delsträckorna Norrfors—Brattby väster om Umeå samt Umgransele—Stensele 100 km/h, vilket inte ens utgör en femtedel av den totala väglängden.

I EU:s förslag till reviderade direktiv för TEN-T-nätet föreskrivs att de vägnät som ingår i the comprehensive network, vilket E12 gör, ska uppfylla följande krav senast år 2050: "the roads shall provide separate carriageways for traffic travelling in opposite directions, separated by a dividing strip not intended for traffic. They must not cross any road, railway or tramway track, bicycle path or footpath. Safe and secure parking areas shall be available at least every 100 km, providing sufficient parking space for commercial vehicles and comfortable sleeping and sanitary facilities for drivers. Weigh-in motion systems shall be installed at least every 300 km to check the weight of heavy duty vehicles."

Mycket arbete krävs för att komma ens i närheten av dessa krav till angivet måltår. Lyckligtvis är flertalet ÅVS:er genomförda de senaste åren, såväl en övergripande för hela E12 från kust till fjäll samt vissa fördjupningar för utvalda delsträckor. Ett första konkret steg vore att gå vidare med mötteseparering av delsträckorna Kulla—Norrfors samt Brattby—Vännäs, som föreslogs redan i planen 2018—2029. I Trafikverkets ÅVS:er finns sedan fler åtgärder att ösa på med.

Vikten av vidmakthållande

Infrastrukturen i Västerbottens inland får i stora drag beskrivas som färdigutbyggd, och några nya väg- eller järnvägssträckningar är knappast realistiskt. Målsättningen måste vara att optimera, trimma och vårda befintliga anläggningar. Det är därför djupt oroväckande när Trafikverket konstaterar att nedbrytningstakten av det statliga vägnätet kommer att bli högre än åtgärdstakten – trots förslaget om ett ökat anslag till vidmakthållande. Trafikverket påtalade redan i inriktningsunderlaget att vidmakthållandet av befintlig infrastruktur utgör god resurshushållning med hög samhällsekonomisk lönsamhet, ett synsätt vi helt delar. Därvidlag instämmer vi i Näringslivets Transportråds förslag att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att ta fram ett underlag om vad som skulle krävas för att minimera det eftersläpande underhållet inom en 20-30-årsperiod. Det bör påtalas att eftersatt underhåll riskerar att få extra negativa konsekvenser i norra Sverige, med långa avstånd, gles geografi och få, om inga, alternativ till de huvudsakliga statliga, regionala vägarna.

Länsplanerna behöver stärkas

Betydelsen av länsplanerna för att utveckla allt det som inte är europavägar eller järnväg kan knappast överskattas. Det är därför olyckligt att ökningen i kronor och ören som föreslagits till länsplanerna de facto utgör en procentuell minskning av den totala andelen av infrastrukturbudgeten jämfört med innevarande planperiod. I kombination med den skenande kostnadsutvecklingen krymper regionernas handlingsutrymme allt mer. Därtill kräver de flesta åtgärder en föregående åtgärdsvalsstudie, där urvalsprocessen för vilka brister som ska utredas normalt hanteras av Trafikverkets regionala kontor i en icke-transparent process. Länsplanerna riskerar därmed att reduceras till en administrativ förteckning över några få större projekt. Regeringen bör överväga sätt att öka Länsplanernas omfattning såväl som självbestämmandegrad. Till exempel skulle de föreslagna pottorna kring cykel och trafiksäkerhet kunna fördelas rakt av till länsplanerna, istället för föreslaget upplägg som skapar osäkerheter och ytterligare byråkrati. Med tanke på att Trafikverkets byggherrekostnader på fem år ökat från 19% till 30% av projektens totala kostnader utgör knappast ökad byråkrati förbättrad resurshushållning.

Det är därtill besvärande att fördelningen av länsplanerna sker på oklara grunder. Vi delar SKR:s inspel om att fördelningsnycklarna utifrån exempelvis geografi, antal mil statlig väg, folkmängd måste ses över och redovisas på ett transparant sätt. För Västerbotten kommer de stora industriella investeringarna innebära ökad arbetspendling och godstransporter, vilket ställer ökade krav på en redan fulltecknad Länstransportplan. I den nationella planen föreslås att en eventuell extra satsning till den regionala planen bör prövas, kopplad till det så kallade Skellefteåpaketet. Vi menar att detta inte eventuellt bör prövas utan är helt nödvändigt.

Höga hastigheter, stora risker

Den nya höghastighetsjärnvägen som ska knyta ihop storstadsregionerna kommer tveklöst att åstadkomma massiva nyttor när systemet väl står färdigt. Men det framkommer tydligt i såväl inriktningsunderlaget som det färdiga förslaget till ny plan att Trafikverket själva är djupt oroliga över kostnadsbilden och den undanträngande effekt detta projekt kommer att föra med sig. I sammanfattningen till ny plan konstateras att "ett stort antal samhällsekonomiskt mycket lönsamma investeringar, både vägar och järnvägar, har inte kunnat inrymmas i planförslaget" (sid 18). Figurerna på sid 27-28 illustrerar tydligt hur de nya stambanorna såväl spränger planens ekonomiska ramar samt i praktiken tillintetgör allt utrymme för tillkommande angelägna projekt i övriga delar av landet.

Då de nya stambanorna sannolikt är landets största infrastrukturprojekt detta århundrade, såväl till komplexitet som i investeringsvolym, vill vi starkt uppmana regeringen att överväga alternativa finansieringsmodeller. Att med skohorn forcera in ett så storskaligt projekt inom befintliga ramar framstår som en såväl massiv som dubbeleggad risk. Dels visar all empiri att stora infrastrukturprojekt normalt sett vida överskrider ursprungliga kostnads kalkyler, vilket skulle innebära en än förstärkt undanträngande effekt. Dels föreslås redan besparingsåtgärder för de nya stambanorna såsom perifera stationsområden och liknande, vilket suboptimerar hela systemet och investeringsnyttan. De nya stambanorna bör därför lyftas utanför planen och finansieras separat i särskild ordning, för att på så sätt isolera den nationella planen från banornas inbyggda riskelement.

Öst-västliga satsningar behövs även i ett avlångt land

Det var mycket glädjande att infrastrukturministern vid pressbriefingen efter att Trafikverket presenterat förslaget till ny plan, underströk hur angeläget det är med satsningar i hela landet. Vi delar givetvis denna syn. Men en viktig följdfråga är hur 'hela landet' ska definieras. Det vore olyckligt om till ytan stora län endast märkte av statens närvaro i de mest välbefolkade delarna. Det är tvärtom avgörande att såväl kust, inland som fjällvärld får del av investeringar som möjliggör ökad arbets- och studiependling, gröna och säkra godstransporter samt att vår geografi kan bidra till landets tillväxt och klimatomställning.

Slutligen får det inte glömmas bort att transporter av människor och gods är föga intresserade av administrativa gränser, oavsett nivå. Det var självfallet mycket positivt att regeringen verkade för att EU skulle förlänga ScanMed-korridoren upp genom norra Sverige. Men perspektiven riskerar att bli endimensionella om man endast tänker norr-söder. Med ett framväxande batteribälte genom tre länder, ny storflygplats i Mo i Rana, färjelösning Umeå—Vasa, Österbottens energikluster samt på sikt kopplingen till den nya sidenvägen är det angeläget att Sverige gör sitt för att även de öst-västliga transportflödena ska underlättas så långt det bara är möjligt.

Christer Rönnlund
Ordförande

Hans Lindberg
Vice ordförande