

Till Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se
Diarienummer: I2021/02884

Remissvar:

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Om Norrbottens Handelskammare

Norrbottnens Handelskammare är en oberoende, opolitisk medlemsägd näringslivsorganisation. Vi är helt privata och ägs, styrs och finansieras av våra medlemmar. Norrbottens Handelskammares uppdrag är lika viktigt som tydligt – att driva ett aktivt och synligt påverkansarbete för att Norrbotten ska utvecklas till Sveriges mest attraktiva tillväxtregion. Våra fokusområden är infrastruktur, internationell handel samt kompetens. Vi ingår i ett av världens största och äldsta affärsnätverk med nära 50 miljoner medlemsföretag och 12 000 handelskamrar i hela världen. Norrbottens Handelskammare grundades 1904 och är landets näst äldsta. Idag har vi ca 300 medlemsföretag i regionen och dessa medlemsföretag har tillsammans totalt 26 000 anställda och en omsättning på 132 miljarder kronor.

Ekonomi i Norrbotten växer

Norrbotten står inför de största och mest omfattande investeringarna någonsin. Fram till 2040 kommer över 700 miljarder kronor att investeras i regionen. Det är inte bara inom basnäringarna som investeringarna sker, utan även de nya branscherna går igenom en stor och omfattande omstrukturering där investeringsviljan är stor. Detta är ett innovativt tekniskifte där hållbarhetsarbetet är centralt. Fram till år 2040 förväntas inrikes varuproduktion, samt export och import av varor öka med 50 procent, vilket leder till att inrikes transportarbete i tonkilometer ökar med ungefär lika mycket (Trafikprognoser 2020:187).

Med dessa enorma pågående och kommande investeringar krävs att investeringarna inom transportinfrastruktur intensifieras, och att påbörjade infrastrukturinvesteringar påskyndas för att skapa hållbara och kostnadseffektiva transporter. Detta för att företagen i norr ska vara konkurrenskraftiga idag och om 20 år. Samtidigt behöver transportsystemet utvecklas för att vi ska klara av våra klimatmål. Utan hållbara infrastrukturinvesteringar i länet når inte övriga investeringar på 700 miljarder sin fulla potential.

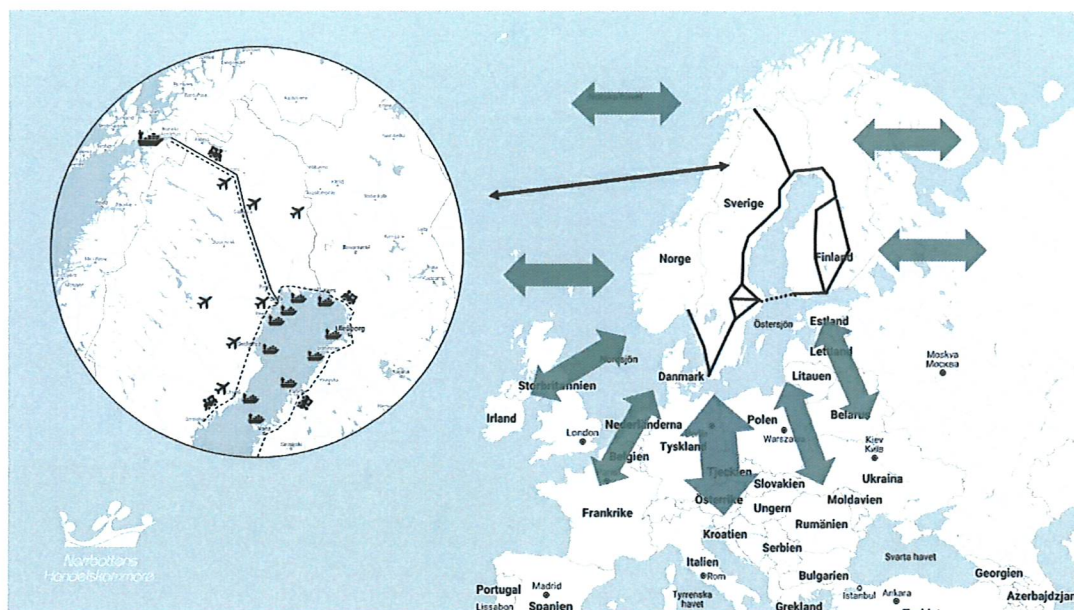
Ökad transporteffektivitet är ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkan och samtidigt öka näringslivets konkurrenskraft. Exempel på åtgärder för ökad transporteffektivitet är längre och tyngre fordon, elektrifiering, samt överflyttning till mer energieffektiva trafikslag som sjöfart och järnväg. Men även effektivare infrastruktur med kortare restider på väg, järnväg och flyg som ett medel att attrahera nya företag och människor att etablera sig och få den kompetens bolagen kommer att behöva.

Att Norrbotten står för Europas skattkista vad gäller naturresurser som skog, mineraler, grön energi har länge varit känt och understryks av att ca 65% av Sveriges råvaruexport kommer från norr

Pandemin kommer att påverka framtidens resande och människor är mer intresserade av att vara ute i naturen, på platser med stora ytor och få människor. Naturen och friheten kommer att ha ett än större värde för framtidens resenärer. "Jag skulle säga att turismen i Norrbotten kommer att fortsätta växa efter pandemin, som den gjort det senaste decenniet. Om bra infrastruktur ges tror jag att Norrbotten kan vinna på det här". (Harald Pechlaner, professor i turism på universitetet i Eichstaett-Ingolstadt). I "Strategi för hållbar och växande besöksnäring" (Regeringskansliet) konstateras det att besöksnäringen bidrar till att andra branscher ökar sin sysselsättning och tillväxt.



Norrbottnens Handelskammare
0920-244 760
www.norrbottnenshandelskammare.se



Figur 2 Karta över viktig infrastruktur i Norrbotten

Internationalisering

Sverige är ett handelsberoende land i toppen av Europa med långa transportavstånd. Vi på Norrbottens Handelskammare anser att Trafikverket särskilt bör lyfta fram hur inriktningsunderlaget skall sättas i ett internationellt perspektiv främst inom EU:s transportpolitik/TEN-T. Riksrevisionens väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige pekade även på detta i sin granskning 2017, därför är det hög tid att inriktningsunderlaget bör harmonisera med EU:s strategier.

Norrbottens Handelskammare anser även att utgångspunkten skall ha ett trafikövergripande förhållningssätt med klimatmålen som ledstjärna. Att jämlikhetsaspekterna skall finnas med oavsett var i landet investeringar och åtgärder tas, och hur vikten av att se hur och på vilket sätt teknikutvecklingen kommer kräva justeringar och uppdateringar av en lagd plan.

Vi understryker vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så att de möter industrins och handelns behov. Det kan till exempel handla om att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik. För näringslivet är dimensioneringen av korridorerna en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt.

Att Norrbotten som enda region med fysisk landsgräns mot två länder, ett inom EU och ett som tredje land, ges särskilda möjligheter för samsyn och harmonisering av transnationella infrastruktursatsningar. Dessa möjligheter har ytterligare stärkts då både Norge och Finland nu jobbar med liknande tidshorisont i sina transportplaner.

EU-perspektivet

Sverige måste uppfylla åtaganden inom TEN-T utifrån våra gemensamma målår 2030 och 2050.

Det saknas ett tydligt EU-perspektiv i den nationella infrastrukturplaneringen i Sverige. Samordningen med de europeiska transportpolitiska målen är svag, särskilt när det gäller den gränsöverskridande dimensionen. Projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv har inte prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt, vilket riskerar att medföra att Sverige inte når EU-målen i tid. Detta äventyrar

genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram vilket är en slutsats som även dras i Riksrevisionens granskningsrapport "Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?" (RIR 2017:27).

Sverige behöver bli bättre på att ta tillvara möjligheter till medfinansiering från EU

Pågående översyn av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett viktigt arbete av stor betydelse för de kommande årens arbete med att utveckla framtidens infrastruktur. Sverige behöver ta en aktiv och tydlig roll i förhandlingarna och säkerställa att hela Sverige synliggörs i kommande förordning. Genom ett bredare utpekande av noder och sträckor med mera skapa möjligheter för att öka finansieringen från EU.

Vägnätet

Norrbotten är 25% av Sveriges yta och präglas av långa avstånd och ett glest vägnät som oftast saknar alternativa parallella vägsträckor. Norrbottens Handelskammare anser därför att fortsatta satsningar på mötesseparering i vägsystemet genomförs för att inte riskera att Trafikverkets hastighetsöversyn försämrar tillgängligheten ytterligare. Norrbottens Handelskammare ser även positivt på en fortsatt utbyggnad av BK4 vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar men också för att minska transporternas miljöpåverkan som Trafikverket föreslår. Finland införde längre lastbilar upp till 34,5 meter i januari 2019 och dessutom genomför test på 90-tonsfordon. En utökning av teststräckor för 90-tons fordon i norra Sverige för en kommande utveckling mot 90-tons vägnät är på sin plats.

En snabb elektrifiering av transportsektorn är avgörande för att vi ska klara våra klimatmål, hålla ihop landet och säkra näringslivets konkurrenskraft – inte minst med tanke på vägtrafikens betydelse för glesbygden. Trafikverket räknar med att drivmedelskostnaderna kan behöva höjas till upp mot 50 kr per liter till 2030 för att nå klimatmålet. Det är ett scenario som skulle göra det omöjligt för näringslivet, inklusive vår starka basindustri, och boende i stora delar av landet. I stället behöver vi säkerställa att övergången till fossilfrihet sker snabbare genom utbyggd laddinfrastruktur och gasinfrastruktur. Detta också med särskild hänsyn till bil- och fordonstestverksamheten i länet.

Underhållsbehovet är stort då stor del av våra vägar är byggda före 1970. I Norra Sverige har vi även en högre andel tungtrafik på vårt lågtrafikerade vägnät, för att transportera råvaror till pappersmassabruk och sågverken till exempel. För att stoppa denna negativa utveckling och bibehålla vägnätets nuvarande skick skulle en fördubbling av nuvarande underhållsbudget behövas. Underhållsskulden beräknas till 19,7 miljarder kronor, vilket ligger i paritet med Trafikverkets egen bedömning. Men om inte betydligt ökade resurser tilldelas till drift- och underhåll kommer underhållsskulden växa till 42 miljarder kronor 2030. (Rapport Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll, Kristin Eklöf <https://via.tt.se/data/attachments/00313/96b5c861-2da1-41ec-b603-34e3f58ff21a.pdf>)

I Trafikverkets rapport "Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län" framgår att den föreslagna nationella planen för perioden 2022–2033 inte tar tillräcklig höjd för att klara av de stora industrisatsningarna som nu sker i Norrbotten och Västerbotten. Vi håller med om att större satsningar måste till för att klara av denna etablering. Dock nämns endast behov av åtgärder i det statliga vägnätet för Skellefteå, Boden och Gällivare kommuner. Åtgärder i det statliga vägnätet behövs även inom Luleå kommun för de satsningar som

sker i Luleå Hamn. H2 Green Steels etablering i Boden påverkar också anslutningsvägar till E4 och väg 97.

E45:an

E45 är av betydelse för gods- och besöksnäringen, och anslutande riksväg 95 är idag en viktig transportled för både person- och godstransporter mellan regioner och länder. Trafikverkets egen mätning visar att trafikflödet på 95:an är motsvarande närmaste gränsövergång, E12:ans. Dessutom märks en stadig ökning av trafikflödet längs 95:an. Riksväg 95 bör klassas om till Europaväg då den är minst lika viktig som E12:an för kommunikation och transport, samt är en grundläggande förutsättning för person- och godstransport i norr. Med norska statens investering i Tjernfjellstunneln kommer den gränsöverskridande trafiken, framför allt den tunga trafiken, att öka ytterligare. En stor del av de godstransporter som idag går via väg E12 och E10 kommer att välja den genare vägen via 95:an.

E10:an

E10:an är en pulsåder i länet och i Barentsregionen och andelen tung trafik uppgår till över 15% i hela dess sträckning med längre avsnitt på över 25%. Trafikverket föreslår att de planerade mötessepareringsobjekten på väg E10 fullföljs vilket är glädjande, liksom välkomna trimnings- och miljöåtgärder. Den gröna industriutvecklingen innebär stora satsningar i Malmfälten och E10 är den enda länken för vägtransporter och därmed viktig. Ökade transporter, såväl gods- som persontransporter innebär att åtgärder för att säkerställa framkomligheten och säkerheten behöver fortsätta. Därför anser Norrbottens Handelskammare att Trafikverkets förslag inom det så kallade 10-procentsalternativet, mötesseparering E10 Mertainen–Kauppinen, inkluderas i den ordinarie planen.

Vägnätet, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:

- Vägnätet är en förutsättning för utveckling i hela regionen. Vi vill se fortsatta satsningar på de statliga vägarna i Norr och utbyggnaden av BK4 samt utveckling av teststräckor 90-ton.
- E10 är ett strategiskt stråk och sträckan mellan Kiruna och Gällivare är enda förbindelselänken vilket kan innebära stora konsekvenser och ett allvarligt hot mot samhällsviktiga funktioner och näringslivets konkurrenskraft vid blockering av vägen.
- Högre bränslepriser påverkar konkurrenskraften negativt för industrin, handel och människor. Hänsyn till hela Sveriges internationella konkurrenskraft och likvärdiga förutsättningar måste tas i beaktning när åtgärder väljs.
- Viktigt med fortsatta satsningar på mötesseparering för att motverka den försämrade tillgängligheten som följer av Trafikverkets ständigt pågående hastighetsöversyn.
- Tillgång till laddinfrastruktur, personbilar och tunga fordon, är enligt underlaget den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för snabb elektrifiering och staten bör ta ett stort ansvar för att säkra utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet.
- I Trafikverkets rapport "Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län" framgår att den föreslagna nationella planen för perioden 2022–2033 inte tar tillräcklig höjd för att klara av de stora industrisatsningarna som nu sker i Norr- och Västerbotten. Luleå kommun håller med om att större satsningar måste till för att klara av denna etablering. Dock nämns endast behov av åtgärder i det statliga vägnätet för Skellefteå, Boden och Gällivare kommuner. Åtgärder i det statliga vägnätet behövs även inom Luleå kommun för de satsningar som sker i Luleå Hamn,

för kopplingen med godstransporter till och från andra städer i länet, samt för det kommande behovet av arbetspendling.

Sjöfart

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas. Cirka 90% av all import och export till och från Sverige sker sjövägen men knappt 10% av godset fortsätter med sjöfart nationellt. Här finns en stor potential att nyttja sjöfarten i ännu större omfattning. För att sjöfarten ska fungera och utvecklas måste samspelet med övriga delar av transportsystemet stärkas eftersom nästan allt gods kommer till eller ska vidare från hamn med andra transportslag. Det innebär att anslutningar, terminaler och hamnar behöver utvecklas parallellt med den övriga transportinfrastrukturen. Detta ansvar ligger idag i hög grad på kommunerna. Det kan därför finnas ett behov av ett ökat statligt ansvar för att säkerställa anslutningar och drift av omlastningsnoder för att andra statliga investeringar ska få avsedd effekt och bidrag till omställningen av transportsystemet.

Ett tydligt exempel är Luleå Hamn med projekt Malmporten som är en mycket omfattande och angelägen investering för att stärka sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft med tydliga nyttor för hela landet. Där tar staten ansvar för den statliga farledsförbättringen, men investeringen innebär samtidigt krav på omfattande och nödvändiga åtgärder i hamnområdet som kajer, terminaler samt kostnadseffektiva lastnings- och lossningslösningar. En annan stor osäkerhet handlar om finansieringen av Sjöfartsverket verksamhet. Finansieringen sker i huvudsak genom farledsavgifter och lotsavgifter som kontinuerligt höjs och betalas av handelssjöfarten, det vill säga svensk industri och handel. Detta sänker sjöfartens konkurrenskraft och företagets internationella konkurrenskraft.

För att vår industri fortsatt ska kunna vara hållbar och konkurrenskraftig krävs tillgänglighet, öppna farleder och en effektiv sjöfart även på vintern när vattenvägarna är frusna. Detta förutsätter en pålitlig och effektiv isbrytning. Vår nuvarande isbrytarflotta har passerat bäst före-datum. För att vi ska kunna klara det ökade godsflödet och att investeringarna i industrin ska ge maximal utväxling måste beslut om finansiering av nya isbrytare ske nu. Dessutom måste lotsverksamhetens behov anpassas och effektiviseras för att upprätthålla en hög tillgänglighet för farleder och hamnar.

Fortsatt samarbete med Finland gällande isbrytarfrågan är av högsta vikt. Detta kan kräva nytt tänk kring regleringsbrev, nationella planen samt huruvida Trafikverket ska äga hela investeringen. Därför behövs relativt omgående en investeringsplan för nya isbrytare och att anskaffning och finansiering för nya isbrytare tas med i den nationella planen för transportsystemets utveckling.

Fjärrlotsning som ska utföras på prov bör ha en genomförandeplan. Detta skulle råda bot på lotsbrist i norra Sverige och sänka kostnaderna för sjöfarten samt öka tillgängligheten. Även förbättring av den transportslagsövergripande infrastrukturplaneringen bör ske för att tydligare innefatta sjöfart och hamnar/terminaler. Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet. De olika huvudmännens investeringar måste synkroniseras. Inför en näringslivspott för åtgärder även för sjöfart (finns idag enbart järnväg).

Sjöfarten, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:

- Beslut om investering i nya isbrytare måste tas med i kommande Nationell plan.

- Isbrytning bör liksom snöröjning av väg och järnväg finansieras via statliga anslag för att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen.
- Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet. De olika huvudmännens investeringar måste synkroniseras.
- Fjärrlotsning behöver en genomförandeplan
- Skapa incitament för omlastning till mer energieffektiva trafikslag genom att utveckla hamnar, terminaler och samlastning samt anpassa regelverk och avgiftssystem för de olika trafikslagen.

Järnväg

Ett sammanhängande transportnät inom hela EU är avgörande för att stärka järnvägens konkurrenskraft. Sommaren 2021 pekade EU ut Botniska korridoren som en del av det högst prioriterade transportnätet genom förlängningen av stomnätkorridoren Skandinavien-Medelhavet (ScanMed). Förlängningen skapar mervärden för hela Sverige och resten av Europa. Det är ett viktigt beslut som Sverige nu behöver få ut nyttan av. Genom att namnge hela sträckningarna i järnvägssystemet i stället för korta etapper skapas bättre möjligheter för att få hem mer finansiering för EU inom ramen för Connecting Europe Facility (CEF).

Sverige behöver en ny målbild för järnvägen och förslaget är en järnväg för 250 km/h för hela landet som också innebär ett ökat fokus på TEN-T nätet och de gränsöverskridande stråken. Därför måste TEN-T och det europeiska perspektivet integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. Vi på Norrbottens Handelskammare ser positivt på Trafikverkets redovisning med stor potential och mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Tillsammans med en utvecklingsplan för de övriga prioriterade stråken skapas bra förutsättningar för ett hållbart transportsystem som är klimatneutralt till 2045. Med möjligheterna till 750 meter långa godståg kommer kostnaderna för tågtransporter att understiga kostnaden för vägtransporter, vilket ger lägre transportkostnader, ökad konkurrenskraft och möjlighet att uppnå hållbarhetsmålen till 2045. Det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS måste införas på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar.

I Norrbotten sker gränsöverskridande transporter till två grannländer som dessutom är några av våra största import- och exportländer. Gränsövergången Haparanda – Torneå korsas av två av EU:s nio stomnätkorridorer, Skandinavien – Medelhavet (ScanMed) och Nordsjön – Östersjön. I Bottenviken ligger dessutom Luleå hamn som är en av EU:s prioriterade stomnätshamnar med koppling till Narviks hamn i Norge, där ScanMed-korridorens ena förgrening slutar.

Malmbanan

Ofotenbanan/Malmbanan mellan Narvik och Luleå är en av Sveriges och Norges viktigaste godstransportsträckor för bland annat järnmalm och fisk. Men banan är också helt avgörande för transport av dagligvaror till Nordnorge. Organisationen Norsk Sjømat prognostiserar en årlig tillväxt på minst 3 % för fisktransporter som nyttjas efter Ofotenbanan och vidare in över Sverige. Enbart malmtransporterna längs banan står för ca 50% av den samlade godsmängden på svensk järnväg.

Banan är enkelspårig, saknar omledningsmöjligheter, har delvis föråldrad teknik och är därmed mycket sårbar för störningar, samtidigt som möjligheterna att utöka trafiken i takt med efterfrågan är kraftigt begränsad. Uteblivna satsningar kommer att omöjliggöra den största delen av den gröna

omställning som näringslivet i Norrbotten tagit sikte på och som även är av mycket stor betydelse för Sverige.

Både Norge och Finland satsar på infrastrukturen och därför borde det i Sveriges nationella infrastrukturplan vara tydligt hur Sverige avser att samplanera sina åtgärder med grannländerna. Detta för att undvika administrativa och tekniska hinder när ett land genomfört investeringar som är till fördel för de gränsöverskridande transporterna samt möjlighet att enskilt, eller tillsammans, söka medfinansiering från EU. Exempelvis är gränsterminalen i Haparanda av nationell och internationell betydelse som måste utvecklas för att hantera alla sorter gods och lastbärare för att öka effektiviteten för transporter i båda korridorerna.

Målar saknas för Norrbottenbanan

Det är enormt glädjande att Trafikverket föreslår att Norrbottenbanan, i sin helhet, ska ingå i den nationella infrastrukturplanen för åren 2022–2033. Men det är mycket bekymmersamt att Trafikverket inte kan ange ett årtal för banans färdigställande och dessutom föreslår att Norrbottenbanans första etapp mellan Umeå och Skellefteå ska senareläggas och färdigställas först efter 2033 trots att regeringen skriver ”De etapper av Norrbottenbanan som ingår i nu gällande plan (Umeå – Däva, och (Umeå) Däva – Skellefteå) ska genomföras.”

Finansieringen måste lösas i sin helhet. Trafikverkets förslag till lånefinansiering som kan bli en delfinansiering av Norrbottenbanan är alldeles för liten och ofullständig. Dessutom kräver ofta mer omfattande lånefinansieringar och bolagiseringar tid för utredningar och beslut. Detta kan sinka bygget av Norrbottenbanan i tid, vilket måste undvikas.

Förlängningen av EU:s stomnätsskorridorer innebär stora möjligheter att söka medfinansiering för genomförandet av Norrbottenbanan med upp till 50 % för planering och upp till 30 % för bygget. Detta erbjudande finns endast under en begränsad tid och regeringen måste därför säkerställa att Trafikverket och intressenter samarbetar för att söka medfinansiering från EU.

Dubbelspår Luleå-Boden

Malmbanan och sträckan Luleå – Boden har sedan länge en betydande kapacitetsbrist. En stor del av trafiken på banan bedrivs med godståg som är 600–700 meter långa, men mötesstationerna kan bara hantera tågmöten med 500 meter långa tåg, vilket avsevärt begränsar banans kapacitet.

Idag är järnvägen mellan Luleå och Boden något av en flaskhals, särskilt om störningar uppstår, vilket påverkar både gods- och persontransporterna. Den stora omställningen till koldioxidfri stålframställning, H2 Green Steels etablering i Boden innebär kraftigt ökade järnvägstransporter vilket medför att kapacitetsbristen på hela sträckan Kiruna – Luleå ökar betydligt. Trafikverkets egna analyser visar att enbart på sträckan Boden – Luleå bedöms trafiken öka med 24 tåg/dygn.

På sträckan Boden – Luleå har Trafikverket i sitt regeringsuppdrag bedömt att kapacitetsbehovet är så pass stort att ett dubbelspår krävs på hela sträckan för att kunna tillgodose efterfrågan på trafik. Att enbart bygga kapacitetshöjande åtgärd med partiellt dubbelspår på en sträcka av 1 km för att koppla ihop mötesstationerna Sävastklinten och Sävast till ett 3 km långt dubbelspår samt en ny mötesstation längs sträckan räcker inte till för att fullt ut tillgodose kapacitetsbehovet på sträckan Luleå – Boden.

Norrbottens Handelskammare anser att en utbyggnad till dubbelspår på hela den 35 kilometer långa enkelspåriga sträckan krävs för att möjliggöra den ökade trafiken med god framkomlighet för både

gods- och persontransporter samt förbättra punktlighet och möjliggöra en hastighetshöjning till 200 km/h.

Analyser av industrietableringarnas påverkan på infrastrukturen visar också att ökad arbetspendling är en förutsättning för kompetensförsörjningen till de nya etableringarna. Luleå kommun bedömer att järnvägen kommer ha en viktig funktion för arbetspendling mellan kust, inland och Malmfälten. Pendlingsmöjligheterna längs Haparandabanan med dess kommande koppling mot Finland kommer också att vara av stor betydelse för kompetensförsörjningen i länet. En fungerande järnväg är en förutsättning för att förändra människors beteende genom att erbjuda ett reellt alternativ till fossilfria transporter.

Järnväg, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:

- Norrbotniabanan - Parallellplanering och byggande från flera startpunkter för att påskynda verkställandet.
- Malmbanans kapacitet måste stärkas med dubbelspårssträckor och högre hastigheter, som en del av EU:s stomnätsskorridor och som tydligt är prioriterat av EU.
- Tydligt att det ska framgå i den nationella infrastrukturplanen att Haparandabanan och de gränsöverskridande transporterna i Haparanda-Torneå erhålla en rationell och elektrifierad gränsövergång för såväl gods- som persontrafik säkerställs inom planperioden.
- Godstransportflödet kommer enligt Trafikverkets egna prognoser att öka med 50% fram till 2040. För att Sverige ska kunna nå klimatmålen måste en stor del av dessa volymer transporteras över järnväg. Detta förutsätter kapacitetsökningar genom strategiska, hållbara infrastrukturinvesteringar.
- Tydliga direktiv krävs från Regeringen för en proportionerlig och effektiv miljölagstiftning som säkerställer hållbar utveckling i hela Sverige. Klimatsmarta råvaror måste även kunna transporteras på ett hållbart sätt.
- Nya stambanor måste finansieras utanför nationella planen.
- Samordning med Finland och Norge krävs så att ökad kapacitet i ett land erhålls i hela det gemensamma systemet.

Flyg

Den arktiska regionen genomgår en kraftig expansion där stora råvarutillgångar och unika naturresurser är drivkrafter för turism och industri. Området är glest befolkat med långa avstånd vilket kräver tillgång till snabba och smarta transporter där flyget många gånger är det enda alternativet. Ett särskilt fokus bör sättas på utvecklingen av elektrifiering av inrikesflyg. En elektrifiering av flyget har potential att bidra till att i huvudsak på kortare distanser minska flygets utsläpp och kan på sikt spela en viktig roll för inrikesflyget. För att ta vara på dessa möjligheter behöver staten ta ett större ansvar för upphandlat flyg. Det är viktigt att använda upphandlat flyg som en drivkraft för flygets omställning.

Tillförlitliga kommunikationer är en avgörande del för näringslivet och dess utveckling i norra Sverige. OECD konstaterade i sin granskningsrapport, OECD (2017) Territorial Reviews: Northern Sparsely Populated Areas ISBN 978-92-64-26823-4, att vi idag är ledande inom innovationer och utveckling men att vi utmanas av våra avstånd. Då en stor del av vårt näringsliv har anläggningar, kunder, ägare

och leverantörer utomlands är tillgången till fungerande flygförbindelser av särskild vikt. Både den växande besöksnäringen och näringslivet i norr är helt beroende av bra och frekventa flygförbindelser till Arlanda. Vi saknar ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet samt förutsättningar och finansiering. Norrbottens Handelskammare anser att tillgängligheten via flyget måste säkerställas för hela landet. De regionala flygplatserna har dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap. Detta har blivit extra tydligt under pandemin när tillgången till snabba transporter för både sjukvårdsmaterial, utrustning och inte minst sjukvårdspersonal varit avgörande.

Flyget, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:

- De regionala flygplatsernas roll i transportsystemet för tillgängligheten i hela landet samt förutsättningar och finansiering saknas i inriktningsunderlaget. Kommunerna tar idag ett stort ansvar genom att upprätthålla dessa flygplatser och därför behöver statens roll förtydligas.
- För att ta vara på dessa möjligheter behöver staten ta ett större ansvar för upphandlat flyg. Det är viktigt att använda upphandlat flyg som en drivkraft för flygets omställning.
- De regionala flygplatserna har dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap. Detta har blivit extra tydligt under pandemin när tillgången till snabba transporter för både sjukvårdsmaterial, utrustning och inte minst sjukvårdspersonal varit avgörande.
- Då en stor del av vårt näringsliv har anläggningar, kunder, ägare och leverantörer utomlands är tillgången till fungerande flygförbindelser av särskild vikt. Både den växande besöksnäringen och näringslivet i norr är helt beroende av bra och frekventa flygförbindelser till Arlanda med goda förbindelser ut i världen.
- En avveckling av Bromma kommer leda till tillgänglighetsförluster bland annat på grund av det ökade restiderna mellan flygplats och målpunkter. Det bortser helt från riskerna att flyg från framför allt mindre flygplatser i norra Sverige inte erhåller attraktiva och nödvändiga slottider.
- Vi ser med oro på Trafikverkets remiss av flygutredningen, där det föreslås en halvering av antalet stolar på Pajala-linjen från och med 2023. Ett förslag som bygger på statistik mellan 2015–2019, då det rådde lokal lågkonjunktur. Nu väntas en expansiv fas inom näringslivet i Pajala-regionen, där både industri och besöksnäring växer. En fungerande och proportionerlig flygtrafik är en förutsättning för hela Norrbottens fortsatta utveckling.

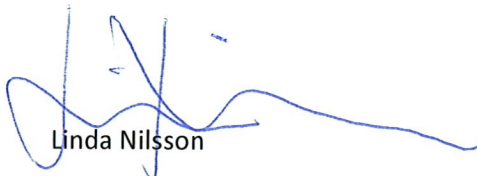
Samråd

I beredningen av remissen har samråd skett med Norrbottens Handelskammares Logistikråd, Region Norrbotten, Länsstyrelsen Norrbotten, Swedish Lapland Visitors Board projektet Norrbotniabanan, samt Botniska korridoren. Norrbottens Handelskammare ställer sig bakom även deras yttranden.

Slutord

Norrbottens Handelskammare är positiv till många satsningar som anges i den nationella transportplanen. Det fortsatta arbetet behöver dock aktualiseras och stödja den snabba, och för hela Sverige positiva utveckling, som sker i Norrbotten. Vi vill poängtera vikten av ett tydligt EU-perspektiv i den nationella infrastrukturplaneringen.

Norrbottens Handelskammares samlade remissvar syftar till att ge en vägledning i vilka prioriterade projekt som behövs i regionen från ett näringslivsperspektiv. Dels för att svara mot identifierade problem, dels för att driva och stödja den gröna utveckling som nu sker. Näringslivet, i sin helhet, gör omfattande investeringar för att säkra utvecklingen och välkomnar samplanering och fördjupad dialog för att snabbt och mer resurseffektivt möta den positiva utvecklingen som sker.


Linda Nilsson

VD, Norrbottens Handelskammare