

YTTRANDE
2022-02-23Regionala utvecklingsförvaltningen
RUN 458–2021Infrastrukturdepartementet
I2021/02884

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur perioden 2022–2033

Region Västerbotten har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Region Västerbotten lämnar ett gemensamt inspel via samarbetet Botniska korridoren, där utöver Region Västerbotten även regionerna Norrbotten, Västernorrland, Jämtland Härjedalen, Gävleborg, Dalarna och Örebro ingår. Under hela processen med framtagande av nationell plan – från inriktningsplanering och genom åtgärdsplaneringen – har det funnits en samsyn mellan Botniska korridoren och de fyra nordligaste handelskamrarna. Samsynen grundar sig i att vi tillsammans har identifierat vad som krävs för att stödja och skapa förutsättningar för den utveckling som sker inom industrin i mellersta och norra Sverige, kompetensförsörjning och möjlighet till gröna och effektiva transporter till och från de stora marknaderna.

Utöver det gemensamma inspelet via Botniska korridoren som beskriver de principiellt viktiga strategiska aspekterna som vi, tillsammans med övriga regioner, samt de fyra nordligaste handelskamrarna, anser väsentliga att beakta inför att den slutgiltiga planen presenteras. I följande remissvar besvarar Region Västerbotten del av förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur som berör Västerbotten.

Region Västerbottens synpunkter

- Region Västerbotten anser förslaget till nationell plan för infrastrukturen 2022–2033 i allt för liten omfattning tar fasta på de enorma utmaningar som finns i norra Sverige för att möta de industrietableringar som sker. Endast ett fåtal objekt kommer att färdigställas till 2033 samtidigt som näringslivet investerar mer än 1070 miljarder kronor i åtgärder för grön omställning. Detta innebär en risk för att ytterligare intressenter väljer att etablera sig på andra håll i- eller utanför Sverige.
- Region Västerbotten välkomnar Trafikverkets ambition att prioritera järnvägen. Detta är nödvändigt för att Sverige ska klara omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Region Västerbotten anser dock att det är mycket problematiskt att mycket bygg startas men lite slutförs och att Trafikverket missat ett systemtänk i planförslaget.
- Region Västerbotten anser att det är mycket glädjande att Norr Botniabanan pekas ut i sin helhet av Regeringen och att hela sträckan Umeå-Luleå nu finns med i planförslaget. Region Västerbotten anser dock att Trafikverket inte förmått möta upp till Regeringens ambition att intensifiera arbetet.
- Region Västerbotten ställer sig mycket frågande till att elektrifieringen av Tvärbanan etapp 1, sträckan Hällnäs-Lycksele inte finns med i planförslaget. Tvärbanan Storuman-Hällnäs- och vidare mot Umeå hamn en mycket viktig länk i öst- västlig riktning som har stor potential. Ett triangelspår som avsevärt förbättrar kopplingen till Inlandsbanan har precis färdigställts.
- Region Västerbotten saknar en satsning på dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö. Sträckan är en viktig nod i järnvägssystemet som knyter ihop de nord-sydliga järnvägsnätet med det öst-västliga. Sträckan utgör redan idag en betydande flaskhals i transportsystemet och behöver åtgärdas för att uppnå full effekt av andra järnvägssatsningar.
- Region Västerbotten tycker det är glädjande att E4 förbifart Skellefteå finns med i planförslaget. Region Västerbotten ser dock ett starkt behov av att samordna

byggandet med investeringar i form av trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder på de anslutande statliga regionala vägar (väg 95, 372 och väg AC827) som ingår i den så kallade "Skellefteå-triangeln". Region Västerbotten anser att detta bör finansieras som ett "Skellefteå paket".

- Region Västerbotten tycker det är positivt att samtliga sträckor utom två sista etapperna för E4 Umeå-Skellefteå som endast finns med i ett +10 procent alternativ finns med i planen. Att endast en sträcka finns med längs väg E12, och då vid en ökad ram om 10 procent anser Region Västerbotten anmärkningsvärt.
- Region Västerbotten vill uttrycka sin besvikelse över att Trafikverket inte presenterar en plan för hur underhållsskulden på, speciellt, det finmaskiga vägnätet, trots Regeringens löfte om satsningar i inlandet. Det finmaskiga nätets skick är avgörande för att innevånare ska kunna bo och verka i hela landet.
- Region Västerbotten tycker det är glädjande att det sker en fortsatt satsning på BK4-nätet och att det finns en tydlig och ambitiös plan för hur och i vilken takt utbyggnaden ska ske.

Region Västerbotten vill se en ökning av de anslag som tilldelas de regionala länsplanerna för transportinfrastruktur. Under de senaste planeringsomgångarna har anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade (preliminär ökning för perioden 2022-2033 är ca 10 procent för Västerbotten) samtidigt som behovet av och kostnaderna för infrastrukturåtgärder ökat kraftigt.

Industrin investerar- infrastrukturen måste matchas

Norra Sverige står inför en historisk utveckling. Industrin investerar mer än 1 070 miljarder kronor i nya anläggningar och ny teknik i norra Sverige. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet. Den omfattande industriella utvecklingen som pågår i norra Sverige är kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering till gagn för klimatomställningen och gör att norra Sverige kan bli ledande i den klimatomställning som är på gång i hela världen. Etableringarna och expansionerna är en följd av flera samverkande faktorer. Den viktigaste är företagets beslut att ställa om till fossilfria processer eller ta fram

produkter som stödjer en mer klimatanpassad utveckling. Det i sin tur är en kombination av att företagen ser ökade krav hos slutkonsumenterna och att de tar sitt ansvar för en mer hållbar utveckling.

Sammantaget beräknas detta innebära ett behov av 100 000 nya jobb i regionen fram till 2035. En sådan explosionsartad utveckling riskerar öka konkurrensen på arbetsmarknaden där en snabb och ökad rörlighet kan uppstå vilket skapar en ökad konkurrens om kompetenser mellan företag, branscher och offentlig sektor. Nyindustrialiseringen leder också till en förändrad roll i den svenska samhällsekonomin för norra Sverige och ställer också stora krav på kompetensförsörjning och samhällsutveckling.

Utöver de nya etableringarna finns omfattande kompetensförsörjningsutmaningar kopplat till den pågående generationsväxlingen. De största utmaningarna återfinns inom branscherna utbildning, hälsovård, sjukvård och social omsorg, men efterfrågan på kompetens är stor även inom industri och IT-sektorn. För att säkra tillgången på kompetens är det mycket viktigt att erbjuda möjligheter för både personer som behöver höja sin kompetensnivå, såväl som för personer som behöver utöka eller komplettera sina kompetenser. Det är inte bara Västerbotten som upplever en period av minskande befolkning i arbetsför ålder, det gäller samtliga regioner som inte ligger i närheten av storstäder. Små och medelstora företag i Västerbotten har en längre period visat på en stark tillväxt inom såväl befintlig som ny industri. Regionens stora företag agerar draglok för tillväxten som i sin tur skapar öppningar och möjligheter men även utmaningar för små och medelstora företag som idag har en unik möjlighet att möta de behov som uppstår och ta position som underleverantörer till dessa, i sig en språngbräda till ytterligare internationella marknader. För Västerbottens verksamheter och organisationer är det viktigt med tillgång till rätt kompetens för ökad konkurrenskraft och för att kunna tillhandahålla samhällsfunktioner i en region glest befolkade områden och långa avstånd. Detta ställer höga krav på ett väl fungerande, robust och kapacitetsstarkt transportinfrastrukturnät som möjliggör för gods- och persontransporter såväl inom- som till och från länet med samtliga transportslag.

Järnvägssystem som länkar samman Västerbotten med världen

Industrins investeringar på mer än 1 070 miljarder kronor i mellersta och norra Sverige ställer krav på möjligheten till transporter. Ingående och utgående varor behöver transporteras via järnväg och sjöfart så att transporterna precis som produkterna blir gröna och hållbara. De satsningar som vi ser idag är endast början och redan inom tre till fyra år kommer produktionen inom industrin växla upp för att därefter öka en mer. Budskapet kan inte vara att infrastrukturen ska möta upp dagens transportbehov ett kvarts sekel senare. Mycket av transporterna kommer att gå via sjöfart och vi kommer även se stora behov av en robust och kapacitetsstark järnväg i nord-sydlig riktning, precis som att det kommer att finnas behov av öst-västliga förbindelser i anslutande stråk. Både för godstransporter och personresor.

Regeringen har varit tydlig med att det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Trafikverkets förslag däremot innehåller besparingar och senareläggningar av viktiga satsningar inom hela den Botniska korridoren. EU:s mål är att stomnätet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), i vilket Norrbotniabanan ingår, ska vara färdigställt till år 2030, vilket möjliggör medfinansiering från EU för byggandet. Med Trafikverkets förslag till nationell transportplan blir det svårt att svara upp mot såväl regeringens ambition som EU:s mål.

Ett snabbt färdigställande av banan i sin helhet ger de nyttor som efterfrågas i samband med näringslivets stora investeringar och säkrar de klimatomställningar som sker i norr genom ökad järnvägskapacitet både för godstransporter och persontrafik, varav den sista är en förutsättning för att klara utmaningarna med kompetensförsörjningen. Det är bekymmersamt att inte takten på utbyggnaden snabbats upp och att Norrbotniabanan inte är fullt finansierad i planförslaget. Detta riskerar att hämma den utveckling Norra Sverige nu står inför. Det är därför av yttersta vikt att hela Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå färdigställs med målar 2030. För att målet ska kunna nås krävs att man nu påbörjar byggandet från flera håll och av flera delsträckor parallellt.

En utbyggd järnväg längs kusten skapar bättre förutsättningar för resor och transporter längs anslutande stråk med bland annat skogsnäringen och en starkt växande besöksnäring. Tvärbanan Storuman -Hällnäs och vidare till Umeå är en mycket viktig järnvägssträcka i öst-

YTTRANDE
2022-02-23

västlig riktning som kopplar samman inlandsbanan med kustjärnvägen och Umeå hamn. Tvärbanan saknar idag elektrifiering på sträckan Hällnäs-Storuman och trafikerar med diesellok vilket rimmar illa med Sveriges ambition att vara ett föregångsland i den gröna omställningen. Längs Tvärbanan transporteras stora mängder timmer från NLC Storumanterminalen till bland annat SCA Obbola. Under hösten 2021 färdigställdes ett triangelspår som avsevärt förbättrar kopplingen mellan Tvärbanan och Inlandsbanan och möjligheten till att flytta över gods från väg till järnväg.

En elektrifiering av etapp 1 Hällnäs-Lycksele ligger med i +10 alternativet i nu gällande transportplan. Att den inte alls finns med i planförslaget för perioden 2022-2033 finner Region Västerbotten underligt då den enligt 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 av besöksnäringens gäster.

Det behövs en satsning på dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö. Sträckan är en viktig nod i järnvägssystemet som knyter ihop de nord-sydliga järnvägsnätet med det öst-västliga. Sträckan utgör redan idag en betydande flaskhals i transportsystemet och behöver åtgärdas. Det är först när hela den Botniska korridoren och de anslutande stråken är utbyggda, elektrifierad och utbyggt med enhetligt signalsystem (ERTMS)s om hela nyttan med en utbyggd järnväg uppnås för mellersta och norra Sverige.

Ett fungerande, robust och kapacitetsstarkt vägnät

Det är mycket glädjande att E4 förbifart Skellefteå finns med i planförslaget. Det finns dock ett starkt behov av att samordna byggandet med investeringar i form av trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder på de anslutande statliga regionala vägar (väg 95, 372 och väg AC827) som ingår i den så kallade "Skellefteå-triangeln". Problematiskt i detta är att förbifart Skellefteå ligger långt bak i planen och idag saknar finansiering. Här måste det till extraordinära insatser där processerna runt projektet snabbas upp rejält för att inte en total infarkt i systemet ska uppstå. Kopplade till detta finns ett antal statliga regionala där åtgärder behöver genomföras. Dessa skall normalt finansieras inom ramarna för den regionala länsplanen för transportinfrastruktur men då åtgärderna behöver ske i närtid finns inte utrymme för dessa investeringar inom givna ekonomiska ramar. Trafikverket föreslår i sin

YTTRANDE
2022-02-23

redovisning av det uppdrag de givits av regeringen med anledning av de större etableringar som sker i Norr-och Västerbotten en utökning av planeringsramen för länsplanen. Region Västerbotten önskar hellre se en lösning där dessa åtgärder lyfts ur länsplanen och i stället utgör ett "Skellefteå-paket". Region Västerbotten ser annars en fara i att dessa åtgärder tränger undan andra, för länet, viktiga investeringar.

I länet har de två europavägarna E4 och E12 fått sänkta hastigheter till följd av bristande trafiksäkerhet. Båda vägarna är viktiga transportstråk för såväl gods som pendling. E4 mellan Umeå och Skellefteå har trafiksäkerheten länge varit undermålig så det är positivt att samtliga sträckor, utom två sista etapperna för E4 Umeå-Skellefteå som endast finns med i ett +10 procent alternativ, nu finns med i planen.

Det är däremot anmärkningsvärt att endast en sträcka Kulla-Norrfors, finns med längs väg E12, och då vid en utökad ram om 10 procent. Väg E12 är en strategisk öst-västlig transportled som förbinder den norska atlantkusten med Sverige, Finland och vidare mot EU. På sträckorna Obbola-Umeå och Umeå-Vännäs sker en omfattande pendling och andelen tung trafik är hög och behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av mitträckesseparering är stort. Även sträckan Vännäs-Hemavan är i behov av åtgärder då vägen är mycket smal och krokig och vintertid har mycket säsongstrafik.

Region Västerbotten vill uttrycka sin besvikelse över att Trafikverket inte presenterar en plan för hur underhållsskulden på, speciellt, det finmaskiga vägnätet, trots Regeringens löfte om satsningar i inlandet. Det finmaskiga vägnätet har en stor betydelse som matarvägar till huvudstråken när det gäller inlandets och den kustnära industrins råvaruförsörjning.

Tvärtom aviserar Trafikverket i sitt förslag att det under planperioden kan ske en succesiv försämring av de finmaskiga vägnätets standard under planperioden vilket vore mycket olyckligt! Det finmaskiga nätets skick är avgörande för att innevånare ska kunna bo och verka i hela landet och bidrar till attraktivitet och god livsmiljö.

Region Västerbotten har noterat, och tycker det är glädjande, att det sker en fortsatt satsning på BK4 nätet och att det finns en tydlig och ambitiös plan i vilken det beskrivs i vilken takt BK4 vägnätet ska byggas ut och hur stor andel av det tänkta nätet som ska vara utbyggt till ett givet år, exempelvis 70-80 procent till 2029. Det är föredömligt och borde även gälla alla

andra objekt såsom Norrbotniabanan, åtgärdandet av flaskhalsar i transportsystemen, med flera.

Låga anslag till länsplanen riskerar att hämma den regionala utvecklingen

Under de senaste planeringsomgångarna har anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade (preliminär ökning för perioden 2022-2033 är knappt 10 procent för Västerbotten) samtidigt som behovet av, och kostnaderna för infrastrukturåtgärder ökat kraftigt. Norra Sverige står inför en historisk utveckling. Industrin investerar mer än 1 070 miljarder kronor i nya anläggningar och ny teknik i norra Sverige. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet. Sammantaget beräknas detta innebära ett behov av 100 000 nya jobb i regionen fram till 2035. Nyindustrialiseringen leder också till en förändrad roll i den svenska samhällsekonomin för norra Sverige och ställer också stora krav på kompetensförsörjning och samhällsutveckling. Behovet av väginvesteringar i Västerbotten är kopplat dels till nyindustrialiseringen, dels till hastighetsförändringarna som genomfört på viktiga pendlingsstråk där mitträckesseparering i dag saknas. Förutom väginvesteringar finns ett enormt behov av gång- och cykelvägar i hela länet för att innevånarna på ett tryggt sätt ska kunna färdas längs våra vägar.

I förslaget till nationell plan finns det avsatt medel i särskilda potter för trafiksäkerhetshöjande åtgärder som exempelvis mitträckesseparering och cykelåtgärder längs statliga vägar. Dessa potter kan till viss del användas för att samfinansiera länsplanerna. Önskvärt vore att pengar i stället tillfördes länsplanerna för att möjliggöra den standardhöjning av viktiga pendelstråk som behövs för att åter kunna höja hastigheterna på de sträcker där de nu sänkts följd av undermålig trafiksäkerhet. Även behoven av gång- och cykelvägar är stort i hela länet och behövs för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Åtgärder för att underlätta att färdas på cykel bidrar förutom trafiksäkerhet till attraktivare livsmiljöer, bättre hälsa och minskade utsläpp.

Det behövs tydliga utbyggnadsplaner och målår för när investeringar ska vara färdigställda

Det behövs en förutsägbarhet med tydliga målår för när saker ska vara färdigbyggda. Många investeringar påbörjas men få saker färdigställs. Det finns drygt 150 objekt i planen men bara 50 av dessa föreslås färdigställas till 2033. De ca 100 objekt som inte blir klara till år 2033

YTTRANDE
2022-02-23

beräknas kosta ca 156 miljarder kronor men är i dagsläget endast finansierade med 75 miljarder kronor- 81 miljarder saknas idag. Genom att lyfta ut de nya stambanorna för höghastighetsjärnvägar ur planen skulle 107 miljarder frigöras och därmed skulle samtliga objekt i planförslaget kunna genomföras till 2033.

Att veta när saker ska vara färdigställda kan vara helt avgörande för var ett företag väljer att etablera sig eller för hur kompetensförsörjningen ska tryggas. Ett välfungerande och robust transportsystem är en grundbult för ett välfungerande samhälle och för möjligheten att bo och verka i hela Sverige!

Klimatomställningen av transportsystemet

Planen bör ta ett större grepp för att klimatmålen transportsektorn ska kunna uppnås exempelvis genom att på systemnivå visa vägen till ett minskat och effektiviserat resande samt för överflyttning till hållbara transport- och färdssätt. Att till stor del förlita sig på ökade drivmedelskostnader i kombination med förhoppningar om en snabb elektrifiering är inte tillräckligt.

I Västerbotten satsas en hel del medel till steg 1 och 2 åtgärder, vilket är långt ifrån tillräckligt. I förslaget till nationell plan saknas ramar för steg 1 och 2 åtgärder. Det behövs ett utökat fokus med sikte på påverkansarbete för att öka andelen resor som sker på ett hållbart sätt. Ska vi få den överflyttning till hållbart resande som krävs för att nå de uppsatta klimatmålen är det av största vikt att samtliga involverade aktörer tar ett större ansvar och arbetar tillsammans med kommunerna för att säkerställa ett mer hållbart resande i framtiden.

Klimatomställningen av transportsystemet får dock inte ske på bekostnad av landsbygden där avstånden ofta är långa och möjligheten till kollektivt resande ofta är mycket begränsad. Det är viktigt att de åtgärder som vidtas för att nå klimatmålen sker på ett rättvist sätt med hänsyn till stad och lands olika förutsättningar.

YTTRANDE
2022-02-23

Här bör Regionen och Trafikverket verka för att få ett ökat uppdrag att arbeta med påverkansarbete för ett mer hållbart resande vilket borde ligga till grund för en större pott för detta fördelat över planperioden. Ska vi få den överflyttning till hållbart resande som krävs för att nå målen är det av största vikt att Regionen och staten genom Trafikverket tar ett större ansvar och arbetar tillsammans med kommunerna för att säkerställa ett mer hållbart resande i framtiden.