

Infrastrukturdepartementet

Svar på remiss: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Umeå kommun har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2022 – 2033 och önskar framföra följande synpunkter på förslaget:

I nuläget sker en väldig expansion och tillväxt i norra Sverige, vilket ytterligare stärker och utvecklar ett redan starkt näringsliv som kraftigt bidrar till Sveriges välbefinnande. Nya och utökade verksamheter kommer, tillsammans med den stora befolkningstillväxten, att kräva utveckling av attraktiva livsmiljöer och öka transportbehovet. Norra Sverige lider dock av vissa konkurrensnackdelar som långa avstånd och därtill ett i många delar eftersatt transportsystem, som i värsta fall kan utgöra en begränsande faktor för ytterligare tillväxt och investeringsvilja i regionen. För att ta tillvara potentialen i den gröna omställning som vi nu står inför behöver den offentliga sektorn skapa förutsättningar för godstransporter och kompetensförsörjning på ett annat sätt än vad som är fallet idag. Förbättring av transportinfrastrukturen är en central faktor för att åstadkomma detta. Det räcker därför inte att vidmakthålla den infrastruktur vi har – vi måste också bygga mer transportkapacitet för att svara upp mot den utveckling som nu sker.

Umeå har en central roll att spela i utvecklingen av norra Sverige eftersom kommunen är ett regionalt centrum för exempelvis handel, kultur och offentlig service och utgör ett logistiskt nav som erbjuder multimodala transporter i såväl nordsydlig som östvästlig riktning. Umeå har ett diversifierat näringsliv och en specialiserad kompetens- och arbetsmarknad med två universitet, högskolor och andra forskningsaktörer, vilket är av vikt när det gäller att tillgodose kompetensförsörjning inom smala arbetsmarknadssektorer.

I korthet anser Umeå kommun att planförslaget inte på ett tillräckligt sätt uppfyller de behov som omställningen av transportsystemet samt de stora

industrietableringarna i Norr- och Västerbotten kräver. De viktigaste dragen i yttrandet sammanfattas i dessa punkter:

- **Nya stambanor och ERTMS bör finansieras utanför ram för nationell plan**
De första etapperna av de planerade höghastighetsbanorna samt utbyggnaden av signalsystemet ERTMS förbrukar en stor del av den finansiella ramen för nationella planen. Dessa åtgärder bör finansieras utanför ramen för att inte andra viktiga och akuta åtgärder ska trängas undan.
- **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 färd sätt. Att till stor del förlita sig på ökade drivmedelskostnader i kombination med förhoppningar om en snabb elektrifiering är inte tillräckligt.
- **Avsaknad av systemtänk och färdigställande av stråk**
Planförslaget innehåller en stor del objekt som inte färdigställs under planperioden, vilket resulterar i att investeringar genomförs utan att deras nyttoeffekter uppnås fullt ut. Det stora antalet åtgärder som "hänger över kant" till nästkommande plan(er) begränsar också handlingsfriheten för de åtgärder som bedöms som viktiga i framtiden.
- **Litet och sent utfall av satsningar i norr**
Ett antal åtgärder i den av regeringen aviserade satsningen på norra Sverige med anledning av de stora näringslivsinvesteringar som nu görs finns med i planförslaget men planeras för färdigställande sent under planperioden eller efter 2033. Viktiga åtgärder för att tillgodose det ökade transportbehovet måste påskyndas, Då transportsystemet i norra Sverige redan idag saknar viktiga länkar och i stora delar håller låg standard riskerar transportsystemets funktion att ytterligare försämrats och potentiella investeringar, av den sort som nu sker i norra Sverige riskerar att utebli och istället hamna utanför Sveriges gränser.
- **Påskynda färdigställandet av Norrbottenbanan**
Det är av stor vikt för norra Sveriges utveckling, med nya behov av pendling och godstransporter, att Norrbottenbanan snarast byggs ut hela sträckan Umeå – Luleå. En komplett utbyggd bana skulle skapa ett sammanhållet stråk längs norra Sveriges kustland och möjliggör arbetspendling och utbyte mellan kuststäderna på ett helt annat

sätt än vad som är möjligt idag. Umeå kommun yrkar på att arbetet intensifieras genom parallellprojektering/planering och successivt byggande av planerade sträckor samt att alternativa finansieringsmöjligheter för att påskynda ett färdigställande av banan utreds.

Umeå kommun har följande generella synpunkter på planförslaget:

Nya stambanor för höghastighetståg samt utbyggnad av ERTMS

De första etapperna av de planerade höghastighetsbanorna samt utbyggnaden av signalsystemet ERTMS innebär stora kostnader och förbrukar en stor del av de medel som avsätts till järnvägsinvesteringar i planförslaget. Tillsammans står dessa båda poster för av 135 mdkr av planens totala ram på 799 mdkr, vilket lämnar 98 mdkr kvar till övriga järnvägsinvesteringar. För dessa dyra och särskilda satsningar bör alternativa finansieringsformer, utanför ramen för nationell plan prövas. Om detta inte görs kommer andra viktiga och akuta åtgärder att trängas undan samt nödvändig utveckling och omställning av transportsystemet försenas, såväl under som efter denna planperiod.

Litet ansvar tas för klimatomställning av transportsystemet

Sverige har som mål att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 samt att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045. Att begränsa klimatomställningarna är av yttersta vikt och de mål som riksdagen beslutat måste uppnås. Detta innebär att transportsystemet ska vara i princip fossilfritt om 25 år, vilket i dessa sammanhang är en väldigt kort tidshorisont. Enligt Trafikverkets planförslag är lösningen på detta ökade drivmedelskostnader i kombination med förhoppningar om en snabb elektrifiering. Detta är en otillfredsställande inställning, den nationella planen är det kraftigaste instrument som staten har för att styra utvecklingen av transportsystemet i rätt riktning och därför bör klimatomställningen ges ett större utrymme i planen. Umeå kommun anser att övergång till fossilfria drivmedel inte är tillräckligt för att klara klimatomställningen. Planeringen för minskat och effektiviserat resande är centralt. Det är därför viktigt att Trafikverkets planering underlättar för en transporteffektiv samhällsplanering, både vad gäller kommunal planering, överflyttning till hållbara transport- och färd sätt men också val av åtgärder för att lösa de brister som uppkommer i transportsystemet. Här är det av yttersta vikt att tillämpningen av fyrstegsprincipens första två steg får ökat utrymme, vid genomförande av åtgärdsvalsstudier men också gällande möjligheter till finansiering av åtgärder.

Litet och sent utfall av satsningar i norr

Ett antal åtgärder i den av regeringen aviserade satsningen på norra Sverige med anledning av de stora näringslivsinvesteringar som nu görs finns med i planförslaget men planeras för färdigställande sent under planperioden eller efter 2033, och föreslås till stor del finansieras med lån med återbetalning via väg-/banavgifter. Att finansiera infrastrukturåtgärder genom exempelvis lånefinansiering kan vara ett bra sätt att påskynda genomförandet. Risken är dock att syftet med satsningarna, att öka konkurrenskraften, motverkas om transportköpare därmed belastas med höjda väg-/banavgifter och detta bör därför undvikas.

Då detta berör en exceptionell situation med en väldigt snabb utveckling i regionen bör de infrastrukturåtgärder som görs på det regionala transportnätet med hänsyn till industrisatsningarna i norra Sverige finansieras genom stöd från nationell budget, för att inte ta resurser från övriga välbehövliga infrastrukturprojekt som finansieras genom regionernas länstransportplaner.

För att klara det ökade transportbehovet som de beslutade näringslivsinvesteringarna innebär, och för att även göra ytterligare satsningar i norra Sverige attraktiva bör nödvändiga åtgärder påskyndas. I planförslaget är viktiga satsningar i norra Sverige alltför långt fram i tiden. Exempelvis nästan hela den norra delen av Norrbottenbanan för genomförande efter den aktuella planperioden. Detta är för sent och riskerar att inte svara upp mot de stora näringslivssatsningar som nu görs i norra Sverige, då dessa verksamheter kommer att vara i bruk tio år innan nödvändig transportinfrastruktur är på plats.

Transportsystemet i norra Sverige saknar idag viktiga länkar och håller i stora delar låg standard vilket innebär att behovet av godstransporter och kompetensförsörjning för befintliga verksamheter inte tillgodoses. Om detta inte åtgärdas skyndsamt riskerar transportsystemets funktion att ytterligare försämrats och potentiella investeringar, av den sort som nu sker i norra Sverige riskerar att utebli och istället hamna utanför Sveriges gränser.

Avsaknad av systemtänk och färdigställande av stråk

Planförslaget innehåller en stor del objekt som inte färdigställs under planperioden, vilket resulterar i att investeringar genomförs utan att deras nyttoeffekter uppnås fullt ut. Exempelvis kan inte de fulla effekterna av gjorda investeringar i Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanen och Norrbottenbanan tillgodogöras förrän den sista etappen av detta stråk håller en tillräcklig standard. Först då kan långa, tunga och snabba tåg

sättas in på hela stråket och vinster som kortare restider, större och mer diversifierade arbetsmarknadsregioner, billigare godstransporter som leder till överflyttning från väg- till järnvägstransporter räknas hem fullt ut. Huvuddelen av de namngivna objekten kommer inte att färdigställas under planperioden och den utdragna byggtiden för flertalet projekt leder till en markant lägre nytta än vad Trafikverket räknar med. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är detta ett tveksamt förfarande. De föreslagna objekten i planen intecknar dessutom mer än planperiodens men även efterföljande planperiods ekonomiska ramar. Detta påverkar möjligheterna att slutföra namngivna objekt och ger också mycket litet utrymme för andra framtida investeringar och åtgärdande av brister, såväl inom den nu aktuella som i efterföljande plan.

Stor ökning av kostnader sedan plan 2018-2029

Av planen framgår att kostnaderna för framför allt större investeringar och ej påbörjade projekt samt investeringar i järnvägssystem (främst ERTMS) har ökat kraftigt. I planen diskuteras möjliga orsaker till detta samt möjligheten av prioritera om medlen från projekt som riskerar bli dyrare än planerat. Kommunen saknar dock ett resonemang samt förslag på faktiska åtgärder för att undvika oväntade kostnadsökningar samt för att minska anläggandekostnaderna. Vad blev exempelvis utfallet av Regeringens uppdrag till Trafikverket att se över de kraftigt ökande kostnaderna för investeringar i transportinfrastruktur som presenterades i juni 2021?

Kostnader för underhåll av befintlig transportinfrastruktur

Planförslaget beskriver att "tillståndet på det statliga vägnätet har under en längre tid gradvis försämrats, och med givna anslagsnivåer kommer nedbrytningstakten att bli högre än åtgärdstakten. Det betyder att vägsystemet trots anslagsökningen kommer att försämrats snabbare under planperioden än vad Trafikverket kan återställa." Detta riskerar att drabba många av de mindre orterna i norra Sverige där tillgängligheten i transportsystemet redan idag är låg vilket inte är acceptabelt. Underhållet på järnvägen är dessutom ännu mer eftersatt vilket dessutom ger stora negativa systemeffekter, som inte är lika stora på vägsidan.

Klimatförändringarna kommer att utsätta vår infrastruktur för stora utmaningar, det är därför viktigt att medel avsätts för att anpassa transportsystemet för att minska de negativa effekterna av extrema klimathändelser så som skyfall, ras- och skred. Särskilt i norra Sverige är vi beroende av ett väl fungerande trafikinfrastruktur även vid extremväder eftersom glesheten gör att vi har sämre möjligheter att leda om trafik i händelse av störningar i vissa länkar.

Åtgärder för gång- och cykelvägar

Planförslaget innehåller möjlighet till medfinansiering från nationell plan till cykelåtgärder i länstransportplanerna. Förslaget är lovvärt men behöver förtydligas kring hur det tänkt att genomföras och hur stora medel som är avsatta. Behovet av gång- och cykelvägar längs med det statliga vägnätet är stort, men innebär också relativt tunga investeringar. Attraktiva gång- och cykelvägar i dessa relationer är dock en viktig komponent när det gäller att möjliggöra användande av hållbara transportslag även för de som bor utanför centralorterna. Möjligheten till samfinansiering mellan nationell plan och länsplanerna är speciellt viktig då länstransportplanerna har relativt begränsade medel att arbeta med.

Följande åtgärder anser Umeå kommun vara av särskild vikt för att utveckla transportsystemet:

Norrbotniabanan

Det är av stor vikt för norra Sveriges utveckling, med nya behov av pendling och godstransporter, att Norrbotniabanan snarast byggs ut hela sträckan Umeå – Luleå. Umeå kommun ser därför med oro på att färdigställandet av delsträckan Umeå – Skellefteå ser ut att försenas ett antal år och färdigställas först efter denna planperiod. En komplett utbyggd bana skulle skapa ett sammanhållet stråk längs norra Sveriges kustland och möjliggöra arbetspendling och utbyte mellan kuststäderna på ett helt annat sätt än vad som är möjligt idag. Det skulle också öka övriga delar av regionens tillgänglighet till Umeås järnvägsterminaler och hamn och därigenom kunna hjälpa till att uppnå den potential för hållbara transporter som finns inom regionen. För delen Skellefteå – Luleå avsätts 3 miljarder kr under planperioden. Det fattas alltså cirka 20 miljarder för att denna del av banan ska kunna färdigställas. De avsatta medlen lär räcka till byggstart, men innebär att ett färdigställande ligger många år efter 2033. Det rimmar illa med att Sverige ska kunna fullfölja sina delar i EU:s övergripande transportsystem nu när järnvägen längs Norrlandskusten ingår i EU:s stomnätskorridor ScanMed, där målet för färdigställande är satt till 2030. För att påskynda färdigställandet av banan bör alternativa finansieringsalternativ undersökas. Inkluderingen av Norrbotniabanan i ScanMed-korridoren gör det exempelvis möjligt att söka medfinansiering från EU för genomförandet av Norrbotniabanan med upp till 50 % för planering och upp till 30 % för bygget. Regeringen och dess samarbetspartier har också länge förespråkade en intensifiering av planering och byggande av Norrbotniabanan, men i planförslaget saknas åtgärder för ett intensifierat arbete. Umeå kommun yrkar på att arbetet intensifieras genom parallellprojektering/planering och successivt byggande av planerade sträckor, från två håll eller från flera startpunkter.

Norrbotniabanans fulla potential förverkligas först då hela sträckan Umeå-Luleå är färdigställd, särskilt tillsammans med utbyggnad av en effektiv trafik på Ostkustbanan. Det är därför av stor vikt att färdigställandet inte skjuts fram i tid.

Dubbelspår Umeå C– Umeå Ö

En utbyggnad av dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö bygger bort en flaskhals i järnvägssystemet som idag försvårar gods- och persontrafiken längs Botniabanen och även trafiken ut mot Umeå hamn. Åtgärden fanns med i förslag till nationell plan för perioden 2018-2029 och bör inkluderas i kommande nationell plan. Dubbelspårsutbyggnad på denna sträcka är en relativt liten åtgärd som gör stor nytta för järnvägssystemet som helhet och är viktig för att tillvarata potentialen för den ökning av person- och godstrafik som färdigställandet av Norrbotniabanans första etapper kommer att innebära.

Väg E4: Umeå - Skellefteå

E4 mellan Umeå och Skellefteå är idag den delsträcka av väg E4 som håller lägst standard och har en låg maxhastighet mellan dessa betydande tätorter, där dessutom alternativa färd sätt saknas. Ombyggnation till 1+2-väg med mitträcke är till stora delar påbörjad eller planerad, men 2 delsträckor, Grimsmark-Broänge och Ljusvattnet-Yttervik finns med som förslag på namngivna åtgärder vid en utökad ram på 10 %. För att öka tillgängligheten i stråket som helhet och möjliggöra såväl effektiva person- som godstransporter längs med sträckan behöver de återstående delsträckorna påbörjas snarast möjligt. Att åtgärda denna sträcka är särskilt viktigt i ljuset av de stora näringslivssatsningar som görs i regionen och är av yttersta vikt för att säkra såväl kompetensförsörjning som godstransporter för befintliga och tillkommande verksamheter.

Holmsundsbanan

Holmsundsbanan är en ca en mil lång bana som idag håller låg standard och bland annat saknar mötesspår och delvis även fjärrstyrning. Därför utgör den idag en begränsning för utveckling av gods- och persontrafik mellan Holmsund/Umeå hamn som är utpekad i EU:s övergripande transportnät och det nationella järnvägsnätet. Idag genomförs stora investeringar i Norra Sverige som i sin tur kommer innebära ett ökat behov av tunga transporter, exempelvis investerar SCA 7,5 mdkr i sin verksamhet i Obbola, vilket kommer att öka anläggningens produktionskapacitet från dagens 450 000 ton kraftliner till 725 000 ton årligen. Som en del i arbetet att svara upp mot dessa satsningar investerar nu Umeå kommun över 1,4 mdkr fram till 2026 för att öka hamnens kapacitet. Prognosen av godsvolymer är en fördubbling till år 2050 från dagens cirka 2,5 miljoner

ton årligen. För att kunna dra nytta av de investeringar som görs och för att få till önskvärd överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart samt möjliggöra hållbara resor till och från kommunens näst största tätort bör denna bana rustas upp.

Väg E12: Umeå – Vännäs

E12-Sträckan mellan Umeå-Vännäs är ett funktionellt viktigt stråk för bland annat dagliga resor och är en del av Transeuropeiska transportnätverket, TEN-T som en viktig öst-västlig koppling som förbinder Vasa i Finland med Mo i Rana i Norge. Vägens standard är i ljuset av detta bitvis mycket låg, vilket skapar en otillfredsställande trafiksäkerhet och låg regional funktionalitet. Som ett resultat av Trafikverkets hastighetsöversyn sänktes dessutom tillåten hastighet till 80 km/tim på delsträckorna Kulla-Norrfors och Brattby-Vännäs 2016.

Mötesseparering på dessa sträckor fanns med som förslag på ytterligare investeringar vid en ökad ram på 10 % i förslag till nationell plan för transportsystemet för nuvarande planperiod. I förslag till nationell plan för perioden 2022-2033 finns delsträckan Kulla-Norrfors med som förslag på ytterligare investeringar vid en ökad ram på 10 %. Det är av vikt att båda dessa åtgärder genomförs i kommande plan.

Väg E12: Obbola – Alvik

E12 mellan Obbola och Alvik utgör ett viktigt pendlings- och godsstråk för boende i Holmsund/Obbola och transporter till och från Umeå hamn samt till och från SCA:s verksamhet i Obbola där 7,5 miljarder SEK satsas för att öka produktionen av kraftliner från dagens 450 000 ton kraftliner till 725 000 ton årligen. I vägsträckans andra ände ligger Umeå Airport som är en viktig förutsättning för det lokala näringslivet och tidskänsliga transporter av såväl passagerare som gods. Vägens standard är i ljuset av detta bitvis mycket låg, vilket skapar en otillfredsställande trafiksäkerhet och låg regional funktionalitet. Denna sträcka bör inkluderas i nationell plan.

Elektrifiering och upprustning av Tvärbanan Hällnäs –Storuman

Tvärbanan Hällnäs-Storuman har en betydande funktion i järnvägssystemet och är en mycket viktig länk i det öst-västliga stråket både när det gäller godstransporter och arbetspendling. Banan håller idag en låg standard och saknar idag elektrifiering vilken är nödvändig för att uppnå full effekt av Norrbotniabanan och få ett väl fungerande sammanlänkat järnvägssystem. Elektrifiering och upprustning av Tvärbanan mellan Hällnäs och Storuman skulle bidra till minskad klimatpåverkan då den möjliggör överflyttning av de omfattande transporterna av framför allt skogsprodukter från väg till järnväg. Denna åtgärd skapar även ett mer robust, sammanhängande transportsystem i norra Sverige genom att möjliggöra omledning av

transporter till Inlandsbanan. En elektrifiering och upprustning av Tvärbanan skulle också innebära mycket för möjligheterna till persontrafik på hela banan, med kortare restid, möjliggöra ett bättre nyttjande av fordonsflottan och därigenom förbättra pendlingsmöjligheterna i regionen samt skapa bättre tillgänglighet med hållbara transporter till den växande turistnäringen i inlandet och fjällen.

Ostkustbanan

En utbyggnad av Nya Ostkustbanan, tillsammans med utbyggnaden av Norrbotniabanan, skapar en högklassig kustjärnväg på hela stråket mellan Stockholm och Luleå. Det innebär att långa, tunga och snabba tåg kan trafikera hela sträckan och innebär också en kraftig ökning av kapaciteten på det så viktiga nord-sydliga stråket. Umeå kommun anser att det är oacceptabelt att denna sträcka prioriteras så lågt och att redan beslutade etapper nu föreslås senareläggas i sju år.

Förbifart Örnsköldsvik

E4-genomfarten genom Örnsköldsvik är en flaskhals för transporter i framför allt nord-sydlig riktning längs med Norrlandskusten. Det är därför positivt att åtgärden nämns i planen. Det är dock otillfredsställande att den redovisas som förslag på namngivna åtgärder vid en utökad ram på 10 %. En omledning av E4 utanför centrala Örnsköldsvik är en samhällsekonomisk lönsam investering samt en nödvändig åtgärd i transportinfrastrukturen med anledning av de företagsetableringar och företagsexpansioner som sker i norra Sverige. Åtgärden bör därför genomföras under kommande planperiod.

Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande

Margaretha Alfredsson
Stadsdirektör