

## Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Diarienummer: I2021/02884

Västerbottens Handelskammare inlämnar härmed vårt remissyttrande på förslaget till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033.

### **Inledning**

Industrin och näringslivet i norra Sverige genomför och planerar nu för omfattande satsningar och investeringar under den kommande tjugoårsperioden.

I denna, en av Europas för närvarande investeringsintensivaste regioner, kommer över 1 000 miljarder kronor investeras i befintliga och nya anläggningar, nya industrietableringar och ny teknik i norra Sverige. I Västerbotten kan nämnas exempelvis Northvolts mångmiljardinvesteringar i Skellefteå men också SCAs och Komatsus miljardinvesteringar i nya produktionsanläggningar i Umeå. Även skogs- och malminindustrin genomför stora investeringar som medför utökade transportbehov. För samtliga kommer också persontrafiklösningarna vara väsentliga för kompetensförsörjningsutmaningarna inom regionen.

Tillväxten av det så kallade "batteribältet" i vår region, med etableringar av batterifabriker i Skellefteå, Mo i Rana och Vasa och växande transportvolymerna till Kina/Asien stärker också behovet av transporter och infrastrukturåtgärder i öst-västlig riktning.

Detta är investeringar som kommer medföra tusentals jobb, tillväxt, ökade exportintäkter och ökad hållbarhet. Vår region har en stark exportindustri som är avgörande för landets konkurrenskraft men ligger dessutom i framkant när det gäller klimatomställningen. Till exempel levererar skogsindustrin innovativa biobaserade lösningar, stål- och tillverkningsindustrin är världsledande i att minska utsläppen och Boliden är en av världens största återvinnare av metall från elektronikskrot. Den unika tillgången på klimatvänlig och billig energi bidrar förstås också till intresset och förutsättningarna för dessa investeringar och nyetableringar i regionen.

För att vår industri ska fortsätta vara konkurrenskraftig och fortsatt kunna bidra med smarta lösningar till våra globala utmaningar behöver vi dock säkerställa effektiva, konkurrenskraftiga och hållbara gods- och persontransporter mellan industrin och näringslivet i vår region och resten av världen. En väl fungerande infrastruktur inom samtliga transportslag är avgörande för vår industris utveckling och konkurrenskraft.

För att klara Sveriges klimatmål behöver vi naturligtvis också både effektivisera och elektrifiera transporterna.

## Synpunkter

### Allmänt

Vi kan glädjande konstatera att man i propositionen haft ambitionen att öka de ekonomiska ramarna för utveckling och vidmakthållande. Tyvärr konstateras dock i Trafikverkets plan att redan i gällande plan, motsvarar kostnadsökningarna omkring 80 Miljarder kronor. I gällande plan anges att de beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i järnvägar och banor har i genomsnitt ökat med 50 % sedan gällande plans fastställelse och de beräknade kostnaderna för ej påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 %.

Om denna kostnadsutveckling fortsätter, innebär det att man redan innan den nya planen realiserats, kan räkna med att det utökade ekonomiska utrymmet på 176,5 Miljarder kommer ätas upp till minst 45 % också under den kommande planeringsperioden.

Mot bakgrund av de satsningar som näringslivet nu genomför i Västerbotten och norra Sverige behöver dock dessa matchas med motsvarande satsningar för transportinfrastrukturen. Nyckelfaktorerna i denna matchning är timing och tempo. D v s matcha rätt infrastruktur-satsningar både i tid och med behövlig hastighet för genomförande.

Riksdagen har beslutat att Sverige ska vara klimatneutralt 2045. Det innebär att transportsystemet i huvudsak behöver vara fossilfritt. För att det ska kunna ske måste det satsas på ny infrastruktur, automatisering, elektrifiering, biobränslen och förbättrad kollektivtrafik och bättre godstransportlösningar.

Det är ovan nämnda faktorer som måste ligga till grund för vad, hur och när, insatserna i kommande plan för transportinfrastrukturen skall genomföras.

### **Järnvägens utveckling**

Järnvägens utveckling är avgörande för att tillgodose både kommande volymer av gods och persontransporter.

Att snarast färdigställa Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå och vidare till Luleå är då en viktig milstolpe. För att åtgärda flaskhalsarna i transportstråken längs norrlandskusten och i nord-sydlig riktning bifaller vi också Bottniska korridorrens remissynpunkter och färdigställande av exempelvis nya ostkustbanan.

Infrastrukturminister Eneroth har ju tydligt uttryckt behovet av att intensifiera planeringen av exempelvis Norrbotniabanan. Det är förstås viktigt men det väsentligaste är emellertid att fastställa både finansiering och tidpunkt för byggande och färdigställande, inom ramen för kommande plan. D v s ett fastställande av målår för när Norrbotniabanan skall vara klar, är grundförutsättning för övrigt planerande, för såväl samtliga offentliga parter som näringslivet och industrin.

Eventuell nedprioritering eller senareläggning av utbyggnad av signalsystemet ERTMS för Norrbotniabanans färdigställande bör dock heller ej genomföras då vi förstått att detta också är en förutsättning för färdigställande.

I Västerbotten är förstås elektrifiering av sträckan Hällnäs-Lycksele-Storuman av största vikt och skulle bidra till effektivare fordonsomlopp och minskad klimatpåverkan. De stora skogsbolagen i vårt län uttrycker sitt starka bifall till denna satsning och är förstås av stor vikt för de ökade transportbehoven i öst-/västlig riktning.

När det gäller järnvägen så ställer vi oss bakom målbilden om ett sammanhängande nationellt järnvägsnät för 250 km/tim och att hela kustjärnvägen Stockholm-Luleå får denna standard.

Slutligen så är ett sammanhängande transportnät inom hela EU av avgörande betydelse och när nu EU pekat ut Bottniska korridoren som en del av TEN-T, så är det naturligtvis så att Sverige måste uppfylla de åtaganden som detta innebär. D v s att Norrbotniabanan och nya Ostkustbanan skall vara färdigställda till år 2030.

### **Vägtransporter fortsatt viktiga**

I stora delar av landet och även i Västerbotten kommer vägtransporter under överskådlig framtid att vara avgörande för tillgängligheten. Inte minst också för inlandet och fjällregionerna där alternativen saknas.

Ökad trafiksäkerhet är en viktig fråga. För att klara av att öka trafiksäkerheten på våra vägar samtidigt som vi säkerställer en god tillgänglighet i hela landet behöver investeringar i vägnätet öka. Istället för sänkta hastigheter i glesbygden som sänker attraktiviteten för arbetspendling behöver fokuset istället vara andra säkerhetshöjande åtgärder i form av fortsatt höjd vägstandard såsom exempelvis mitträckesseparering och liknande lösningar.

Den snabba samhällsutvecklingen i Skellefteå som tagit fart i samband med Northvolts etablering, medför snabbt ökande transportflöden där övergripande transportstråk inom den sk Skellefteåtriangeln med förbifart E4, väg 95/372 och väg 827 behöver prioriteras i kommande plan. Här behöver nödvändiga åtgärdsvalsstudier genomföras och genomföranden påbörjas.

Färdigställande av väg E4 mellan Umeå-Skellefteå med ombyggnad till 1+2 väg och mitträckesseparering för samtliga sträckor häremellan bör också prioriteras.

Det är likaledes angeläget med en ökad standard för E12:an från Umeå hamn till norska gränsen. E12-stråket kommer bli ett viktigt stråk i det batteribälte som håller på att växa fram med omfattande investeringar i Mo i Rana, Skellefteå samt Vasa. I EU:s förslag till reviderade direktiv för TEN-T-nätet föreskrivs också kraven för vägnäten i the comprehensive network, där E12 ingår och som skall uppfyllas innan år 2050.

Trots ökning av anslaget för vidmakthållande av statliga vägar så menar Trafikverket att nedbrytningstakten är snabbare än åtgärdstakten. Det är givetvis alarmerande och inte acceptabelt och åtgärder för att vända denna utveckling är förstås helt nödvändiga i kommande planering.

## Det regionala flyget måste tryggas

Det regionala flyget är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv i de delar av landet där alternativa transportsätt är få och där tillgängligheten via järnväg inte finns eller där vägtransporter inte räcker till.

Det är förstås glädjande att regeringen med anledning av Coronapandemins konsekvenser föreslagit ett tillfälligt extra stöd till de regionala flygplatserna. I föreliggande planförslag har dock satsningar på det regionala flyget en undanskymd plats. Det tillfälliga extra stödet är som sagt tillfälligt och här saknar vi den långsiktighet som planen faktiskt avser.

Det är av största vikt att regeringen även fortsättningsvis fortsätter trygga samhällsviktigt flyg och också våra regionala flygplatser i norra Sverige.

## Sjöfarten behöver förstärkas

Liksom övriga transportslag behöver även sjöfarten förstärkas. De svenska hamnarna står för nästan 95 procent av den totala volymen av all import och export till och från Sverige. 51 procent av Sveriges nettoexport kommer från basindustrin (skogen, kemin, gruvorna, stålet), varav den överväldigande delen går via hamnar. Samtidigt finns det potential att nyttja sjöfarten i ännu större omfattning.

Att säkerställa finansiering, investering och drift av nya isbrytare är i detta avseende helt nödvändigt och bör förstås inbegripas i kommande plan.

## Sammanfattning

För Västerbottens ser vi behov av nedanstående fokusområden i nationella planen.

- Matcha infrastrukturinvesteringarna med näringslivets och industrins behov. Detta gäller såväl tidpunkter för färdigställande som genomförandetid.
- Påskynda och fastställ därför tidpunkt för färdigställande av Norrbotniabanan Umeå – Skellefteå och vidare till Luleå
- 250 km/h järnväg hela vägen Luleå—Stockholm
- I Västerbotten
  - Elektrifiering Tvärbanan Hällnäs—Lycksele samt Lycksele—Storuman
  - Tillgodose de ökade transportbehoven avseende väginfrastrukturen i Skellefteåområdet
  - Ökad standard för E12:an från Umeå hamn till norska gränsen.
- Vidmakthållande av befintligt infrastruktur — underhållsskulden måste åtgärdas

Anders Hjalmarsson

Vd Västerbottens Handelskammare