

2024-04-15

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 LI2023/03919

Tillväxtberedningen i Norrbotten är ett gemensamt politiskt organ för Norrbottens Kommuner och Regions Norrbotten i strategiska tillväxtfrågor och agerande rörande transporter och infrastruktur i länet. Tillväxtberedningen är inte remissinstans men har valt att svara då satsningar på transportinfrastruktur är avgörande för den gröna industriella omställningen och samhällsutvecklingen i Norrbotten.

Sammanfattande synpunkter

- Prognosstyrning är inte tillräckligt vid stora samhällsförändringar och det geopolitiska läget. Prognoserna behöver därför kompletteras med målstyrning inför beslut
- Säkerställ finansiering och för ett skyndsamt genomförande av både Norrbottenbanan och åtgärder på Malmbanan inklusive dubbelspår Luleå-Boden, i enlighet med tidigare regeringsuppdrag.
- Att satsa stort på vidmakthållande av väg och järnväg och att ta itu med det sedan länge eftersläpade underhållet är bra.
- De ekonomiska resurserna måste öka kraftigt både genom ökade anslag, ökad medfinansiering från EU samt genom fokus på kostnadseffektivisering.
- Trafikverket behöver redovisa vad det innebär för Sverige att bygga ut stamnätsskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön samt hur det ska genomföras i nationell plan 2026-2037.
- Länsplanernas ekonomiska ramar behöver stärkas och utgöra en större andel av nationella planens ekonomiska ramar.

Trafikverkets underlag ska beskriva den förväntade utvecklingen och anpassas till omvärldsläget

Den gröna omställningen pågår och Sverige vill bidra till utvecklingen. Den stora industriomvandlingen är särskilt påtaglig i Norrbotten där näringslivet investerar enorma belopp i ny och grön teknik för Sveriges konkurrenskraft. Samtidigt behöver Norrbotten under närmast åren bli tiotusentals fler för att förverkliga den gröna omställningen. Med det som bakgrund framstår Trafikverkets inriktningslag som

svårbegripligt. Tillväxtberedningen anser att beskrivning av utvecklingen i norra Sverige är bristfällig. Prognoser om befolkningsminskning och minskad produktion av malm, stål och skogsprodukter ligger till grund för slutsatser i underlaget vilket blir problematiskt när verkligheten ser annorlunda ut. Sänkt prognos för kollektivtrafiken och godstransporter i norra Sverige går tvärt emot den analys och de prognoser som Trafikverket redovisat i regeringsuppdraget, att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län.

Tillväxtberedningen saknar ett inriktningsunderlag som tar utgångspunkt i regeringsuppdraget, att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län, med en tilläggsprognos som inkluderar de större företagsetableringarna. I stället ger underlaget en felaktig beskrivning av den förväntade utvecklingen. I slutändan kan investeringar äventyras med sjunkande svensk konkurrenskraft och konsekvenser för både välbefinnande och välfärd som följd.

Prognosen behöver också kompletteras med en analys av det geopolitiska läget och kravet på transportsystemet. Sveriges Natointräde och regeringens avsikt att ta ett särskilt ansvar för vårt närområde förstärker behoven av ett sammanhållet och intermodalt transportsystem ytterligare.

Vidmakthållande av väg- och järnväg måste hanteras samtidigt som investeringar i järnvägen är avgörande för utvecklingen

Trafikverket huvudinriktning i inriktningsunderlaget är att satsa på vidmakthållande av väg och järnväg och att ta itu med det eftersläpande underhållet. Tillväxtberedningen instämmer i att drift och underhåll tillsammans med ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen är avgörande för ökad tillgänglighet i transportsystemet. Inte minst visar vinterns urspårningar på Malmbanan vilka oerhörda konsekvenser det bristande underhållet får. När kapaciteten dessutom nyttjas maximalt finns inga möjligheter att ta igen förlorade transporter om inte en annan transport står tillbaka. Även vägunderhållet behöver stärkas, inte minst i det lågtrafikerade vägnätet som annars riskerar en försämrad robusthet och kvalitet med längre restid som följd. Långa avstånd till arbete, skola och samhällsservice är vardagen för stor del av befolkningen där vägen är enda alternativet. Som Trafikverket påpekar kan en försämrad funktion i det lågtrafikerade vägnätet bidra till att förstärka skillnader mellan stad och landsbygd. Därtill påverkar klimatförändringar i Norrbottens arktiska klimat ytterligare vägnätets standard.

Den föreslagna fortsatta anpassningen av vägnätet till bärighetsklass 4 (BK4) för lastbilar upp till 74 ton är positivt. Tillsammans med ett utökat nät för längre lastbilar upp till 34,5 meter innebär det lägre klimatpåverkan och transportkostnad per transportvolym. För skogsindustrin och gruvnäringen som är beroende av transporter i områden där det saknas järnväg är detta särskilt viktiga satsningar. Dessutom bidrar det till bättre förutsättningar för transporter över nationsgränsen till Finland där såväl tyngre som längre fordon redan tillåts.

Samtidigt innebär Trafikverkets huvudinriktning på vidmakthållande att investeringar för utveckling av transportsystemet skjuts på framtiden eller helt uteblir. Om inte kraftigt ökade resurser skjuts till. Med den pågående industriutvecklingen i norra Sverige är investeringar i framför allt det överbelastade järnvägsnätet en förutsättning för att säkra behovet av såväl godstransporter som persontransporter.

Investeringar i ny grön teknik och expansionen av befintlig industri inkluderar även möjlighet till gröna transporter för en stärkt konkurrenskraft. Det nuvarande transportsystemet med enkelspår riskerar att bli en flaskhals. Stopp i logistikkedjorna för mångmiljonbelopp, långa restider och till och med omöjligt att upprätthålla persontrafik drabbar både näringsliv och invånare.

I flera regeringsuppdrag har Trafikverket konstaterat att det är tidskritiskt att få till infrastrukturen för att bistå den gröna industriomställningen i norra Sverige. Fem stora infrastrukturprojekt pekas ut i Norrbotten och Västerbotten: Malmbanan, Norrbottenbanan, dubbelspår Boden-Luleå, E4:an genom

Skellefteå samt Malmporten. Det är idag brister och flaskhalsar som måste bort, och det så fort som möjligt.

Tillväxtberedningen anser att inriktningsunderlaget inte inkluderar beskrivningen av den gröna industriella omställningen och de tidskritiska behoven av infrastruktur som en förutsättning inför kommande nationella plan. Region Tillväxtberedningen efterfrågar en tydlighet kring finansiering och byggande för de utpekade objekten och konstaterar samtidigt att nya etableringar tillkommer alltjämt. För Norrbotten handlar det framför allt om att:

- Norrbotniabanan måste fullföljas skyndsamt med ett tydligt målår för färdigställande till Skellefteå och i dess helhet till Luleå. Ett målår är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner, operatörer och inte minst näringslivet ska kunna planera och genomföra sina investeringar kopplade till Norrbotniabanan. Med Norrbotniabanan skapas helt nya förutsättningar för utökade arbetsmarknadsregioner och därmed goda möjligheter till hållbart resande som tryggar kompetensförsörjningen.
- Föreslagna åtgärder på Malmbanan och dubbelspår Luleå-Boden måste säkerställas och genomföras i närtid. Dessutom behöver Malmbanan, tillsammans med Ofotenbanan, en långsiktig utvecklingsplan för ytterligare förlängda mötesstationer och dubbelspårsträckor för att säkerställa framtida kapacitet, robusthet och resiliens. Beredskap och försvarsförmåga är andra aspekter som behöver beaktas.

Tillväxtberedningen vill också tydliggöra att behoven i järnvägsinfrastrukturen inte bara handlar om att tillgodose ökad kapacitet. De senaste månaderna har vi bevittnat de enorma konsekvenser som brister i en robust järnväg skapar och behoven att säkerställa fungerande transporter där alternativ saknas är akut. Därtill fortsätter den uteblivna persontrafiken att skapa stora konsekvenser för besöksnäringen i stråket men även för resenärer inom länet och till Norge. Gods- och persontrafik ställs mot varandra när kapaciteten är extremt begränsad med en robusthet som inte är tillförlitlig.

Dagens höga kapacitetsutnyttjande på järnvägen riskerar dessutom att driva på en redan kraftig kostnadsutveckling och försvåra möjligheterna att genomföra underhåll utan stora konsekvenser för samhället och företagen.

Ökad ekonomisk ram och alternativa finansiering som en möjlighet

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår det tydligt att medel i gällande nationell plan inte räcker till för att täcka behov av vare sig vidmakthållande av funktionalitet eller nya investeringar för att utveckla infrastrukturen. Behoven av både underhåll och investeringar i infrastrukturen är stora samtidigt som Sverige står inför en grön industriomställning som förutsätter extraordinära satsningar i transportsystemet. Mycket står på spel för att Sverige ska upprätthålla och inte tappa sin konkurrensposition på världsmarknaden. Sverige måste matcha näringslivets historiska reinvesteringar och nyinvesteringar i svenska bas- och exportindustri som är ryggraden i vår ekonomi och förutsättningen för vår gemensamma välfärd.

Industrisatsningarna har stor samhällsekonomisk potential för Sverige och Norrbotten där indikativa effektberäkningar 2030 visar på ett potentiellt BNP bidrag som motsvarar 2–3 procent av Sveriges BNP. Ett ökat exportvärde med 100 miljarder är mer än en fördubbling av Norrbottens varuexport och ytterligare årliga skatteintäkter på 15–35 miljarder kronor. Behoven av offentliga investeringar i infrastruktur är stora men kan också ge stora skatteintäkter.

Därför behöver inriktningen för den ekonomiska ramen inför nationella planen 2026–2037 vara minst +20- procentalternativet. Därtill behövs alternativa finansieringsmöjligheter för att kunna möta behoven liksom att i högre grad söka medfinansiering från EU för utbyggnaden av TEN-T korridorerna. Parallellt måste ett kraftfullt arbete bedrivas för att minska kostnaderna inom Trafikverket och samtidigt driva på för minskade byggkostnader.

Tillväxtberedningen önskar se ett mer utvecklat resonemang kring alternativa finansieringsmöjligheter och medfinansiering från EU som en möjlighet till utökad ekonomisk ram än vad vi kan läsa i inriktningsunderlaget. Tillväxtberedningen vill också påminna om och ser positivt på lånefinansiering som en möjlighet att få till stånd nödvändiga och tidskritiska investeringar vilket också Trafikverket föreslår i regeringsuppdraget, att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län.

Tillväxtberedningen ser också ett behov av att i högre grad använda alternativa utförandeformer som en möjlighet till effektivare genomförande av tidskritiska objekt. Här bör Trafikverket föreslå regeringen vilka objekt som kan vara lämpliga att finansiera och bygga på alternativa sätt.

Utbyggda stamnätsskorridorer och stärkta östvästliga förbindelser

TEN-T stamnätsskorridorer Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön inkluderar numer både Norrbotniabanan och Malmbanan till Narviks hamn liksom Haparandabanan och Sveriges enda järnvägsanslutningen till finska järnvägssystemet i Haparanda-Torneå. Samtidigt inkluderades hela Botniska korridoren med Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen. I revideringen av TEN-T har även ytterligare viktiga noder i norr såsom flera urbana noder och terminaler samt Piteå hamn, lyfts in på kartorna. Detta öppnar upp för ytterligare möjligheter till medfinansiering från EU-nivå för viktiga infrastrukturprojekt.

Det nya säkerhetsläget tillsammans med Finlands och Sveriges Nato-inträden sätter fokus på Nordkalotten där transportsystem är en gemensam tillgång. Våra försörjningskedjor, transportleder och logistiska kedjor måste ses i ett nytt ljus. Då behövs ett ökat samarbete mellan länderna för att skapa en samsyn kring utvecklingen av infrastrukturen och att säkerställa gränsöverskridande effektiva transporter men även ett transportsystem som kan klara olika störningar. Haparanda-Torneå har en nyckelfunktion som enda järnvägskopplingen mellan Sverige och Finland med en järnvägsstation för persontrafik och enda godsterminalen i Sverige som har både svensk/EU och finsk spårvidd.

Genom att bygga ut stamnätsskorridorerna och de östvästliga stråken med hamnarna, terminalerna och de funktionella urbana noderna blir vi mer konkurrenskraftiga och bättre rustade. Först då har vi ett sammanhållet transportsystem som skapar bättre förutsättningar, exempelvis för den gröna industriella omställningen, svensk konkurrenskraft, tillförlitliga godstransporter, goda möjligheter till regional pendling samt stärkt militär rörlighet i Sverige, Norden och EU.

När regeringen gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag fanns en tydlig angivelse att förordning för TEN-T skulle beaktas, särskilt utifrån de åtaganden förordningen kan innebära för att genomföra stamnätsskorridorerna Skandinavien - Medelhavet och Nordsjön - Östersjön samt andra relevanta infrastrukturlänkar och noder. För Tillväxtberedningen betyder det att EU:s stamnätsskorridorer, delen Botniska korridoren, med Malmbanan, Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs till 2030 som är EU:s målår för färdigställande av stamnätsskorridorerna och ingår i Sveriges åtagande. En tydlig koppling till den europeiska nivån är en styrka och ger en möjlighet till medfinansiering av viktig infrastruktur från EU och är viktigt ur ett stråkperspektiv för Norrbotten, Sverige och EU.

Det är ytterst angeläget att regeringen nu skyndsamt säkerställer att Sverige uppfyller kraven i EU:s TEN-T-förordning genom att bygga ut stamnätet till 2030 samt det övergripande nätet till 2050. Trafikverket behöver därför redovisa kostnader för en full utbyggnad av stamnätsskorridorerna, möjlig EU finansiering samt när korridorerna skulle kunna vara klara.

Länsplanernas ramar behöver stärkas

Länsplanen är en del av ett sammanhängande transportsystem och ett verktyg för en regional utveckling. Möjligheten att kunna tillgodose nya behov av investeringar i det regionala vägnätet med dagens länstransportplan är mycket begränsade. För en hållbar samhällsutveckling och att villkoren för att leva, bo och verka i regionen ska stärkas har länstransportplanen en viktig roll att fylla. Inte minst som en del i den gröna samhällsomvandlingen där kommuner och regioner står inför stora utmaningar för att möta behoven av bland annat nya bostadsområden och samhällsservice.

Redan idag är behovet på åtgärder i det regionala vägnätet stora och väntetiden orimligt lång för att genomföra efterlängtade åtgärder såsom gång- och cykelvägar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. När nya industrier ska etableras och befintliga utvecklas ökar transporterna på våra vägar, såväl person- som godstransporter, och behov av nya åtgärder kommer till.

Samtidigt sker ett intensivt arbete med att stärka regionens attraktivitet då kompetensförsörjning är en avgörande faktor för att lyckas med den gröna omställningen. Regional tillgänglighet är avgörande för en attraktiv region. Utan möjlighet till exempelvis mötesseparering när trafiken ökar riskerar restiden på våra vägar i stället att öka när det är angeläget att skapa bättre förutsättningar för att bo och verka i Norrbotten.

Samtliga kommuner i Norrbotten, även de som inte är direkt berörda av de stora industriomvandlingar sliter med att få till en hållbar samhällsomvandling vilka samtliga påverkas på olika sätt av frågor som boende, pendling och utmaningar med bemanning.

Hastighetsanpassningen för säker tillgänglighet, som ska vara genomförd år 2030, medger max 80 km/h på vägar som inte mötesseparerats. Genom att trafiksäkerheten inte förbättrats i samma utsträckning på de regionala vägarna som europavägarna medför det att hastigheterna behöver sänkas, med längre restider som följd. Särskilt på landsbygden med långa avstånd kan restiderna öka. Ett flertal av Tillväxtberedningens viktiga pendlingsstråk riskerar att få sänkta hastigheter vid en ny hastighetsöversyn då trafiken kommer att öka med försämrade tillgänglighet som följd. Tillväxtberedningen delar Trafikverkets analys att anslagen till länsplanerna är begränsade samt att den regionala planeringen skulle behöva öka andelen mötesseparerade vägar för att förbättra tillgängligheten.

Tillväxtberedningen understryker också behovet av gränsöverskridande kopplingar till våra grannländer som en del i den regionala tillgängligheten. Att uppdraget då tydliggör betydelsen av gränsöverskridande transporter för jobb och tillväxt är glädjande för Norrbotten där en gränsöverskridande arbetsmarknad är av stor betydelse.

Tillväxtberedningen menar att länsplanernas ramar behöver stärkas och utgöra en större andel av nationella planens ekonomiska ramar. Detta för att regeringens och Tillväxtberedningens prioriteringar om stärkt landsbygdsutveckling, regional utveckling och utvecklade möjligheter till regional pendling och godstransporter ska kunna infrias.

Norrbotten är beroende av flyget

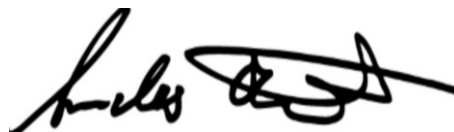
Tillväxtberedningen saknar ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet samt förutsättningar för finansiering. Idag tar kommuner och regioner ett stort ansvar för såväl näringslivets förutsättningar till utveckling som tillgängligheten och samhällsberedskap. Näringslivet är idag en del av en global marknad och utvecklingen av basindustrin kräver alltmer specialistkompetens. Den exportintensiva industrin liksom den växande besöksnäringen i Norrbotten innebär behov av snabba och frekventa anslutningar till Arlanda för resor vidare ut i världen. De regionala flygplatserna har dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap.

Med elektrifiering av flyget skapas nya möjligheter, både inom regionen och tillgängligheten i östvästlig riktning till våra grannländer och behöver vara en del i det framtida transportsystemet.

För Tillväxtberedningen



Claes Nordmark
Ordförande
Norrbottnens Kommuner



Anders Öberg
Regionråd
Region Norrbotten