

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Umeåregionens och Umeå kommuns yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037

Umeåregionen är ett samarbete mellan kommunerna Bjurholm, Nordmaling, Robertsfors, Umeå, Vindeln, Vännäs och Örnsköldsvik. Kommunerna i Umeåregionen har en naturlig samhörighet och arbetar tillsammans för att främja näringsliv och tillväxt, och för bra livsvillkor och samhällsservice.

Umeåregionen utgör en arbetsmarknadsregion där invånare och företag i hög utsträckning nyttjar hela regionen för inkomst, utveckling, arbete, studier, fritid och boende. Regionens sju kommuner verkar för att skapa en livskraftig, utvecklingsinriktad och stark region. För att uppnå detta behövs en infrastruktur som ger goda förutsättningar för arbetspendling och transporter både inom regionen och med övriga Sverige.

Umeåregionens synpunkter har tagits fram i samverkan mellan kommunerna i Umeåregionen på uppdrag av Umeåregionrådet där såväl kommunstyrelsens ordförande som oppositionsråd från respektive kommun finns representerade. Som komplettering till regionens gemensamma yttrande, lämnar Umeå kommun ett antal kompletterande synpunkter i slutet av dokumentet.

Umeåregionens synpunkter på inriktningsunderlaget

Umeåregionen bidrar till den gröna industriomställningen i norra Sverige genom näringslivets och kommunernas investeringar i verksamheter, infrastruktur och boendemiljöer. Våra kommuner vill tillsammans med staten verka för ett transportsystem som möter framtidens krav vad gäller klimat, effektivitet, tillgänglighet och konkurrenskraft.

Regionens geografiska läge gör dess infrastruktur avgörande både för näringslivets utveckling och för ett robust transportsystem som möter de

krav som ett nytt geopolitiskt läge innebär. Den kommande nationella transportplanen behöver möta dessa behov med åtgärder som bidrar till både den industriella utvecklingen och till stärkt robusthet.

För regionen är en infrastruktur som stödjer kopplingarna till angränsande regioner av största vikt. Söderut är förbindelserna mot Sundsvall viktiga för arbetspendling och samverkan mellan exempelvis de båda universiteten och sjukhusen, vilket kräver upprustad järnväg Härnösand - Sundsvall. Norrut blir Norrbotniabanan betydelsefull för att möjliggöra arbetspendling och därmed bidra till kompetensförsörjningen av bl.a. Skellefteås expanderande näringsliv. För angränsande inlandskommuner är ett väl fungerande väg- och järnvägsnät helt avgörande för arbetsmarknad, godstransporter och besöksnäring.

1. Felaktiga befolknings-, sysselsättnings- och godsprognoser

Av inriktningsunderlaget framgår att Norr- och Västerbotten väntas minska i sysselsättning med 7 respektive 3 procent. I ljuset av de industrietableringar och den omställning som just nu pågår i norra delen av landet är detta en allvarlig misräkning. Trafikverket har i sin tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län angett en tillväxttakt på 8 procent när det gäller sysselsättningen i länen och en befolkningsutveckling med över 10 procent. Att i inriktningsunderlaget inte ta med detta i beräkningen är en stor brist och riskerar få allvarliga konsekvenser för utvecklingen i norra delen av landet.

Utöver ovanstående så antar Trafikverket att produktionen i basnäringarna 2040 är mindre än i Trafikverkets förra prognos. De stora industriinvesteringarna i norra Sverige verkar inte finnas med i beräkningen här heller utan Trafikverket prognostiserar en minskad produktion av malm, stål och skogsprodukter.

I rapporten som samordnare Peter Larsson la fram år 2022 på uppdrag av regeringen beskrivs potentialen i utvecklingen i norra Sverige; ett stort antal arbetstillfällen kan tillkomma och gods- och persontransportarbetet kommer att öka väsentligt i regionen. Transportinfrastrukturen nämns som ett område som har stor inverkan på möjligheten att nå den fulla potentialen i de satsningar som nu görs, men att behoven inte fångas upp i den traditionella planeringsmetodiken. Att inte ta hänsyn till denna utveckling i planeringsprocesser riskerar medföra förseningar i investeringar i ett läge där dessa redan skulle behövt vara på plats. En snar etablering av hela Norrbotniabanan menar Peter Larsson är en

förutsättning för en vidgad arbetsmarknad och för fungerande godstransporter.

Sammanfattningsvis borde korrekta och uppdaterade befolkningsprognoser ha ingått i inriktningsunderlaget, liksom en utförlig konsekvensanalys av de olika ramanslagen för industriinvesteringarna i norra Sverige.

Det är också en brist att den nya godsprognos som Trafikverket ska ta fram inte är färdig. Den borde förstås ha ingått i inriktningsunderlaget.

2. + 20 % enda rimliga ramnivån för att kunna genomföra Norrbotniabanan och andra angelägna åtgärder

Det är tydligt att Norrbotniabanan inte kan genomföras förutom i +20 %-alternativet. Att inte fullfölja banan under planperioden är i skenet av de planerade industrietableringarna och de transportbehov de ger upphov till oacceptabelt. Se slutsatserna i Peter Larsson rapport.

Trafikverkets tydliga ambition att komma i kapp underhållsskulden är positiv, men den måste kombineras med ny infrastruktur, framför allt för järnväg. Det gäller inte minst mellan de största städerna och i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland där det sker en snabb, klimatdriven industriell etablering. I utvecklingen av ren teknik och infrastruktur för förnybar energi är stöd för detta av avgörande betydelse för Europa.

För Örnsköldsvik är det angeläget att E4 genom tätorten får en ny sträckning utanför stadskärnan för bättre luftkvalité, minskade bullernivåer, ökad trafiksäkerhet samt stadsutveckling. Lokaliseringen är utredd och beslutad av Trafikverket och mark är säkrad.

Umeåregionen ser positivt på Trafikverkets uppdrag att utvärdera alternativa finansieringsmetoder. Det är uppenbart att den nuvarande budgetramen för infrastruktur inte är tillräcklig för att svara mot alla behov, varför arbetet med att finna och utveckla nya finansieringskällor bör intensifieras.

3. Öst-västliga kopplingen är viktig och kräver särskilda medel

I ljuset av ett förändrat geopolitiskt läge med ökade spänningar i vår omvärld och med ett inträde i NATO ritas kartan för infrastrukturella behov delvis om. Stort fokus riktas här mot de öst-västliga stråken där redundans och robusthet blir ledord. Möjligheten till gränsöverskridande transporter med tillgång till Norges Atlanthamnar är avgörande för civil och militär

beredskap. Det handlar om möjligheten till militära transporter såväl som möjligheten till livsmedelsförsörjning i de fall sjövägen via Östersjön inte är farbar. Detta är centralt för Sveriges beredskap och helt avgörande för vårt grannland i öst, Finland.

Det öst-västliga stråket från Vasa via Umeå till Mo i Rana och till Trondheim bör ses som en helhet där tillgängligheten från Finland via Sverige och till Norge och Atlanten är det centrala. Elektrifiering av tvärbanan Hällnäs – Storuman är ett exempel på åtgärd som svarar mot det behovet.

Eftersom tidigare budgetram för infrastruktur inte tagit höjd för de behov som följer av det nya geopolitiska läget, behöver infrastruktursatsningar som till stor del har säkerhetspolitiska motiv finansieras på annat sätt än genom den ordinarie infrastrukturramen.

4. Framskrivning av biltrafiken leder inte mot klimatmålen

Trafikverket antar att personbilstrafiken kommer att öka med 25 % till 2040, utifrån en framskrivning av tidigare utveckling kopplad till ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt.

Eftersom ökad trafik försvårar möjligheten att nå transportsektorns klimatmål borde en analys av förutsättningarna för minskat trafikarbete, eller åtminstone en begränsad trafiktillväxt, ha ingått i underlaget. Trafikverkets prognos bortser helt från möjligheterna till ett mer transporteffektivt samhälle, trots att forskning visar att det är nödvändigt för att vi ska klara klimatomställningen, och trots att man själva i olika sammanhang lyfter betydelsen av en transportsnål samhällsplanering.

Förslaget att inkludera fler åtgärder än den fysiska planeringen i planeringsprocessen är bra, bl.a. för att nå klimatmålen. Men det får inte innebära att Trafikverket avstår från att redovisa vilka åtgärder de själva i sin planering kan vidta för att bidra till att målen nås. Den kommande infrastrukturplanen bör innehålla åtgärder som minskar transportarbetet och bidrar till överflyttning till färdmedel som minskar koldioxidutsläppen.

5. Planeringsprocessen och Trafikverkets projektgenomförande behöver utvecklas så att trovärdiga slutår för projekt kan anges

Detta är särskilt viktigt när kommuner och regioner gör anslutande investeringar och planeringsinsatser, vilket ofta är fallet i stora projekt. Det är rimligt att omprövningar av projekt ska kunna göras om kostnader och nyttor förändras, men det måste ske med beaktande av den

framförhållning som näringsliv, kommuner och regioner behöver för att kunna planera sina insatser.

6. Samhällsnyttan behöver beräknas på stråknivå, inte på enskilda delsträckor

I regeringens direktiv till Trafikverket ingick att bedöma de samhällsekonomiska effekterna av att planera för längre stråk jämfört med att dela upp infrastrukturprojekt i olika delar. Detta är inte utförligt gjort i underlaget men behöver vara vägledande i den kommande transportplanen.

Hela nyttan för exempelvis Norrbotniabanan uppstår när hela banan är utbyggd, och även utbyggnad av dubbelspår på Ostkustbanan bidrar till att stärka nyttan med Norrbotniabanan. Trafikprognoserna bör också tas fram för stråk och inte bara länsvis, eftersom utvecklingen i olika delar av norrlandslänen skiljer sig markant åt.

7. Behov av utökad ram för länstransportplanerna

Länsplanerna får ingen eller endast begränsad ökning av ramen i 0 eller +-alternativen. Behoven i de regionala vägnäten är stora, men Trafikverkets förslag svarar inte mot dessa. Investeringarna har stor betydelse för bl.a. trafiksäkerhet och fungerande arbetsmarknader. Det enskilda vägnätet, som finansieras genom länstransportplanerna, har också en mycket viktig funktion för medborgare, samhällsfunktioner och näringsliv. Det finns även kvarstående brister vad gäller trafiksäkerhet, barriäreffekter m.m. i befintlig infrastruktur som hämmar lokal utveckling och som därför behöver åtgärdas.

8. Inriktningsunderlaget visar inte på vilka brister som finns i TEN-T nätet eller hur dessa brister ska åtgärdas

Umeåregionen omfattas av vägar, järnvägar, flygplats och hamn som ingår i EU:s TEN-T nät, och Umeå är dessutom en s.k. urban nod. Denna infrastruktur är viktig för regionen och norra Sveriges funktion och utveckling, inte minst för att möjliggöra den gröna omställningen och för att stärka de öst-västliga förbindelserna. En redovisning av vilka åtgärder som behövs för att uppfylla EU:s krav på TEN-T-nätet borde ha ingått i inriktningsunderlaget, vilket ingick i regeringens direktiv till Trafikverket.

9. Utbyggnaden av ERTMS är angelägen

Kommuner längs Botniabanan har investerat i anläggningar för godshantering vars kapacitet inte fullt tagits i anspråk. Detta på grund av att Botniabanans signalsystem ERTMS inte byggts ut i övriga Sverige, vilket begränsat tågforetagens vilja att investera i fordon som kan trafikera Botniabanan. För att godstrafiken fullt ut ska börja trafikera banan krävs att ERTMS fullföljs i hela landet.

Umeå kommuns kompletterande synpunkter

Umeå kommun är norra Sveriges största kommun med en obruten tillväxt under 50 års tid. Under de senaste två åren har det tillkommit över 4 000 nya arbetstillfällen. Två riksrekryterande universitet, ett flertal tunga industrier och en välutvecklad tjänste- och kultursektor bidrar till ett väl diversifierat och starkt ekosystem för tillväxt som saknar motstycke i norra Sverige. Därtill har Umeå tagit en stor roll att skapa förutsättningar för en grön omställning av transportsektorn som knyter samman transportsystemen för både gods- och persontrafik.

Utöver Umeåregionens gemensamma synpunkter ovan vill Umeå kommun redovisa särskilt viktiga åtgärder som bör prioriteras i den kommande nationella transportplanen utifrån Umeås perspektiv. Dessa är grupperade utifrån vilka övergripande mål de i första hand bidrar till att uppfylla. Åtgärderna samverkar dock och ger nyttor för flera mål samt på flera geografiska nivåer.

Infrastruktur för en grön omställning

I norra Sverige sker just nu stora investeringar i grön produktion som kräver tillgång till robust, pålitlig och hållbar infrastruktur. Viktiga insatser för detta att prioritera:

- **Norrbotniabanan:** Finansiering av hela sträckan. Förseningar i färdigställandet får direkta ekonomiska konsekvenser för kommunen. Tydliga målar och en säkrad finansiering underlättar den kommunala planeringen och medför att anslutande investeringar färdigställs i tid.
- **E4 Umeå-Skellefteå:** Längs E4:an behövs ytterligare trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder. Ingår i EU:s core TEN-T med 2030 som målar. Stora delar av E4 mellan Ånäset och Skellefteå är idag undermålig både ur ett säkerhets- och ett framkomlighetsperspektiv.
- **Trafikplats DÅVA:** Utvecklingen av "Umeå eco industrial park" vid Dåva norr om Umeå förutsätter en trafikplats på E4. Den behövs också för att

nå full potential av den järnvägsterminal som börjar trafikeras år 2026.

Infrastruktur för att stärka de öst-västliga sambanden

Som beskrivs ovan i regionens yttrande ställer det nya säkerhetspolitiska läget ökade krav på redundans och robusthet i de öst-västliga stråken. Umeå kommun vill särskilt lyfta följande åtgärder för detta:

- **Fast förbindelse över Kvarken.** Skulle stärka den civila och militära beredskapen samt öka integrationen mellan de nordiska länderna genom utvidgad arbetsmarknadsregion, effektiva godsflöden och integrerat näringsliv. Finlands regering har beslutat att utreda en fast förbindelse. Sverige bör aktivt delta i och bidra till utredningen.
- **Elektrifiering och upprustning av Tvärbanan:** Ökar förutsättningarna för en kostnadseffektiv och kapacitetsstark järnvägstrafik och utvecklar stråket Vasa – Mo i Rana samt Vasa – Trondheim för ökad redundans i regionen.
- **Upprustning av Holmsundsbanan och dubbelspår Umeå Ö-Umeå C:** Skapar möjlighet till ökad rörlighet inom regionen och utgör en viktig länk inte bara för Umeå lokalt utan även för hela stråket mellan Vasa-Mo i Rana. Med Norrbotniabanan ökar trafiken och därmed behovet av dubbelspåret för att undvika tågträngsel.

Infrastruktur för en hållbar stadsutveckling

Större städer behövs i norra Sverige för att möjliggöra den gröna omställningen. Investeringarna i industrin förutsätter tillgång till ett diversifierat näringsliv där tjänstesektorn och akademien tillhandahåller och attraherar relevant kompetens. För detta spelar fungerande pendlingsmöjligheter längs Norrlandskusten en avgörande roll, vilket ställer krav på kapacitetsstark järnvägs- och kollektivtrafik.

I städerna finns en stor potential till omställning från fossilberoende biltrafik till hållbara transportslag. Detta kräver omfattande investeringar i den kommunala infrastrukturen. Här är staten via Trafikverket en central aktör då de har rådighet över en stor del av transportnätet i Umeå. Viktiga insatser:

- **Umeå som järnvägsnod:** Tillkomsten av Norrbotniabanan och investeringar i hamn, järnvägsterminal och verksamheter kommer att öka behoven av uppställningsspår, stickspår, ställverk samt s.k. "omloppsnära tjänster" som kan erbjudas olika järnvägsaktörer på konkurrensneutrala premisser. Investeringar i sådana anläggningar är därför nödvändiga för en effektiv järnvägstrafik kring Umeå. Dessa insatser bidrar också till att utveckla Umeåregionen genom bättre förutsättningar för hållbara persontransporter. Ytterligare viktiga åtgärder för Umeå som järnvägsnod är utveckling av Umeå C, dubbelspår längs Ostkustbanan, införande av signalsystemet ERTMS i hela det svenska järnvägsnätet samt åtgärder enligt ovan för öst-västliga samband.
- **Stadsmiljöavtal:** Har stor betydelse för att kommunerna ska ha möjlighet att genomföra satsningar som får stor effekt på omställningen mot hållbart resande och som bidrar till att nå transportsektorns klimatmål. Viktigt att denna satsning får en fortsättning.
- **Statens roll i omställningsarbetet:** Trafikverket har stora möjligheter att ta initiativ i det statliga vägnätet som gör skillnad i omställningen mot en hållbar stad och kommunens möjlighet att bygga en stad som främjar hållbara färdmedel.



Hans Lindberg

Kommunstyrelsens ordförande



Margaretha Alfredsson

Stadsdirektör