

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, rapport 2024:003

Diarienummer: LI2023/03919

Västerbottens Handelskammare tackar för möjligheten att inlämna vårt remissyttrande på Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026-2037.

Sammanfattningsvis vill vi framföra följande synpunkter:

- Satsningar på vidmakthållande av väg och järnväg är en viktig prioritering men investeringar i den utveckling som krävs för att matcha industrins satsningar i norra Sverige behöver också inrymmas i inriktningsplaneringen.
- Tillämpning av rätt prognoser för inriktningen är avgörande för rätt beslut om infrastruktursatsningar.
- Norrbotniabanans färdigställande behöver prioriteras.
- De öst-västliga stråken allt viktigare
- Investeringsram på +20% det enda rimliga alternativet för att tillgodose åtminstone delar av de behov som föreligger.

Yttrande

Det pågår en enorm omställning och satsning inom industrin och näringslivet i norra Sverige. I denna, en av Europas för närvarande investeringsintensivaste regioner, med en investeringsvolym på 1400 miljarder inom befintlig basindustri och i nya etableringar, är norra Sverige än en gång motorn i den ekonomiska utvecklingen i vårt land.

Regeringens egen samordnare Peter Larsson, har också på ett bra sätt presenterat vilka konsekvenser och behov det kommer medföra. Bl a beräknas detta ge en befolkningsökning på över 100 000 innevånare i Norr- och Västerbotten och medför förstås också stora ökade behov av transporter av både gods och människor inom och till/från vår region.

Detta är investeringar som kommer medföra tiotusentals nya jobb, tillväxt, ökade exportintäkter och ökad hållbarhet för Sverige. Vår region har en stark exportindustri som är avgörande för hela Sveriges konkurrenskraft men ligger dessutom i framkant när det gäller klimatomställningen. 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. En sådan kraftfull utveckling kommer därmed ställa stora krav på både befintlig och ny transportinfrastruktur och från den utgångspunkten tycker vi att detta också skulle få genomslag i inriktningen för infrastrukturplaneringen för den aktuella perioden 2026-2037.

Huvudbudskapen i detta remissvar har också förankrats i Västerbottens Handelskammares Trafikutskott med representation från bl a Boliden, SCA, Norra Skog, Postnord, DB Schenker, Umeå Airport och Umeå hamn.

Prognoser för sysselsättning, befolkning och godsvolymer

Vi ser att i underlagen till Trafikverkets inriktningsunderlag framgår tyvärr stora problem med prognoserna, och man fortsätter göra undermåliga prognoser i framför allt norra Sverige. Den 2 April kom dock en uppdatering av basprognoserna som ger en någon riktigare bild av delar av utvecklingen i norra Sverige men vi saknar fortfarande referens till de extrauppdrag man inför framtagandet av underlaget till inriktningsplanering fick från regeringen, med anledning av den förväntade kraftiga trafikökningen i Norr- och Västerbotten. Även om dessa underlag underskattar det som sker i norr och enbart tar hänsyn till utvecklingen i anslutning till några av de stora industriinvesteringarna i de två nordligaste länen, finns det kunskap inom Trafikverket om utvecklingen. Förvånande nog har inte Trafikverket använt denna kunskap utan helt eller delvis ignorerat effekterna av industriinvesteringarna i norr.

I inriktningsunderlaget finns ett antal antaganden som baseras på underlag som vi anser vara felaktiga antaganden gällande prognoserna för befolknings- och godsutvecklingen i norra Sverige

Exempel Trafikverkets antaganden:

Trafikverket antar att sysselsättningen i de fyra nordligaste länen minskar med mellan 3 och 7 % fram till 2040. Detta går helt på tvärs mot de siffror som Trafikverket själva presenterade i regeringsuppdraget om åtgärder i transportinfrastrukturen i Norr- och Västerbotten där sysselsättningen i de fyra nordligaste länen beräknas öka med 8 %.

Man antar också att befolkningen beräknas minska i tre av de fyra nordligaste länen (undantag Västernorrland som beräknas få en mycket liten ökning). I Norrbotten utgår Trafikverket i sitt inriktningsunderlag från en minskning av befolkningen på drygt 5 %. Enligt regeringsuppdraget beräknades befolkningen i Norrbotten öka med 7 %.

Trafikverket antar vidare att produktionen i basnäringarna 2040 är markant mindre än i sin förra prognos. Det stora industriinvesteringarna i norra Sverige ska alltså enligt Trafikverket leda till minskad produktion av malm, stål och skogsprodukter.

Sammantaget innebär Trafikverkets inriktningsunderlag en sänkt prognos för kollektivtrafiken och för godstransporterna i norra Sverige jämfört med vad Trafikverket tidigare antagit i det extra utredningsuppdraget. Detta går tvärt emot den utveckling som sker och leder till att regeringen får ett felaktigt underlag avseende behoven av infrastruktur i norra Sverige.

Trafikverket menar att ”ett sätt att hantera stora osäkerheter är att göra osäkerhetsanalyser, här kan som exempel nämnas den prognos som presenteras i Trafikverkets ”Tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län”, som skiljer sig i en rad antaganden, bland annat vad gäller handels och transportmönster, från den kommande basprognosen. Vår bedömning är att den analysen visar att om en rad lokala industri och infrastruktursatsningar tillsammans med specifika antaganden om handelsrelationer och produktionsteknologier slår in kan detta ge stora lokala förändringar av godsflödena.”

Att se den utveckling som nu pågår och investeringar som är beslutade eller pågående som osäkerheter, känns både nonchalant och provocerande. Det är nu viktigt att inte hantera denna industriella utveckling som en osäkerhet, utan istället inarbeta känd utveckling i prognoserna.

Ekonomisk ram

När det gäller den ekonomiska ramen ser vi att det är enbart med +20%-alternativet som det finns något utrymme för nysatsningar såsom exempelvis Norrbottenbanan, förbifart Skellefteå m m.

Som alla andra håller vi förstås med om vikten av att satsa på vidmakthållande (drift och underhåll) av befintlig infrastruktur men det är en riskfylld politik för Sverige AB om vi bara kommer vårda vår befintliga infrastruktur och inte säkerställa investeringarna i den nya infrastruktur som krävs för utvecklingen. Därför måste kraftiga resurser skjutas till och då framgår +20% som en miniminivå för inriktningsplanen.

De öst-västliga stråken allt viktigare

Vi ser att de öst-västliga stråken blir allt viktigare. Den nya geopolitiska situationen med ett förändrat säkerhetsläge i omvärlden och inte minst i vårt närområde gör att dessa stråk blir viktiga för att kunna tillfredsställa behoven för militära transporter och för att säkerställa in- och utflöden av varor. Vi ser att det öst- västliga stråket som löper från Finland genom Västerbottens län och vidare till Mo i Rana i Norge ökar i betydelse och därmed behöver förstärkas för att uppnå fullgod tillgänglighet.

Den finländska regeringen har också tagit beslut om att undersöka möjligheterna att bygga en fast förbindelse mellan Umeå och Vasa.

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.

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.

Fastställande av när färdigställande av Norrbotniabanan skall vara klar är en viktig förutsättning för att alla berörda kommuner, regioner, operatörer och näringsliv skall kunna planera och genomföra sina investeringar i rätt takt.

Införande av signalsystemet ERTMS är också en prioriterad åtgärd som vi ställer oss bakom.

I Västerbotten är förstas 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 förstas av stor vikt för de ökade transportbehoven i öst-/västlig riktning.

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.

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.

Den ökade vikten av öst-västliga stråk gör det också angeläget med en ökad standard för E12:an från Umeå hamn till norska gränsen.

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 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.

Sammanfattningsvis vill vi betona följande punkter:

- Prioritering av infrastruktursatsningar är av yttersta vikt. Vi ser behovet av att inte bara upprätthålla befintliga vägar och järnvägar, utan även att investera i den utveckling som krävs för att möta den pågående investeringsvågen inom industrin och näringslivet i norra Sverige.
- Det är avgörande att prognoserna som ligger till grund för besluten är korrekta. Vi ser brister i de prognoser som Trafikverket använder sig av, särskilt när det gäller norra Sverige. Dessa underskattar den pågående utvecklingen och tar inte tillräckligt hänsyn till de stora industriinvesteringarna i regionen.
- De öst-västliga transportstråken blir allt viktigare, särskilt med tanke på den förändrade geopolitiska situationen. Det är nödvändigt att förstärka dessa stråk för att möta behoven för militära transporter och för att säkerställa flödet av varor.
- Vi efterlyser snabb färdigställande av Norrbotniabanan och uppmanar till att uppfylla åtagandena inom ramen för EU:s TEN-T, inklusive att färdigställa Norrbotniabanan och nya Ostkustbanan till 2030.
- Vägtransporter fortsätter att vara av stor betydelse, särskilt för inlandet och fjällregionerna. Det är viktigt att prioritera transportstråk i regioner med ökande transportflöden, såsom Skellefteå.
- Vi betonar betydelsen av att trygga det regionala flyget och de regionala flygplatserna i norra Sverige samt att förstärka sjöfarten för att utnyttja dess fulla potential.
- Slutligen understryker vi vikten av att prognoserna är korrekta för att möjliggöra rätt prioriteringar för framtida infrastruktursatsningar. Det är avgörande att investeringar görs i linje med den pågående utvecklingen i norra Sverige och dess betydelse för Sverige och resten av världen.

Anders Hjalmarsson

Vd Västerbottens Handelskammare