

Umeåregionens synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag för kommande nationell transportplan

Umeåregionen är en arbetsmarknadsregion där invånare och företag i hög utsträckning nyttjar hela regionen för inkomst, utveckling, arbete, studier, fritid och boende. Regionens sju kommuner arbetar tillsammans 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.

Umeåregionen är positiv till fokuset på klimatomställningen och håller med om att tillståndet på landets vägar och järnvägar behöver förbättras, inte försämrats, och att mer underhåll behövs så att den negativa utvecklingen kan bromsas upp. Samtidigt är det helt avgörande att infrastrukturen utvecklas varför en väsentligt utökad planeringsram för nya investeringar är nödvändig.

Vi vill komplettera perspektiven i inriktningsunderlaget med följande:

- Norra Sveriges näringsliv är diversifierat med många typer av bredd- och spetskompetenser.
- En planering som utgår från befolkningsprognoser baseras på den utveckling som tidigare har varit men tar inte hänsyn till framtida möjligheter och en disruptiv utveckling på det sättet vi ser idag.
- En omställning som har sin utgångspunkt i ökade bränslekostnader kommer att slå mycket snett mellan landets delar.
- Det är mycket viktigt att satsa på åtgärder som ökar förutsättningar för överflyttning till hållbara färdmedel.
- Tillgängligheten till Norra Sverige behöver infrastrukturens satsningar för laddningsinfrastruktur för elflyg på regionens flygplatser.
- Befolkningsprognoserna för Norra Sverige ger en mycket förenklad bild av utvecklingen i regionen.
- För Norra Sverige är det därför viktigt att både satsa på det lågtrafikerade vägnätet och ge förutsättningar för växande städer. Norra Sveriges infrastruktur behöver både drift och underhåll av befintligt vägnät OCH investeringar.
- För att städerna ska kunna växa på ett hållbart sätt är det angeläget att den statliga infrastrukturen utformas i samspel med städernas utveckling.

Näringsliv i tillväxt

Norra Sveriges näringsliv är diversifierat med många typer av bredd- och spetskompetenser. Det råder stora variationer mellan Norr- och Västerbotten och Västernorrland såväl som inom regionerna där städerna vid kusten och specifikt universitetsstäderna är viktiga tillväxtmotorer för både stad och inland med tydliga kopplingar till tillväxt. 10 % av bolagen är stora företag och 90 % av alla företag i Norra Sverige tillhör kategorin mikro- och småföretag vilka har färre än tio anställda. Medelstora företag med mellan 50 och 250 anställda är däremot underrepresenterade.

Den historiskt sett nära kopplingen till regionens naturtillgångar har över tid utvecklats till en bredd av sektorer inom mineral- och energitillgångar, stålindustrin och skogsresurser. Bolag finns inom flera värdekedjor; brytning, design, förädling och tillverkning, produktion, tjänster och startuppbolag. Inom dessa sektorer har regionen starka universitet med världsledande forskning.

Norra Sverige är en stark industriregion med flertalet stora och världsledande industrier inom flera sektorer vilka har hög grad av automation även internationellt sett. I Västerbotten omsätter bara Tech-sektorn 40 Miljarder kronor (källa: Bisnode 2017). De digitala tjänstenäringarna, IT sektorer har vuxit både genom startuppbolag från de tre universiteten och genom bolagsetableringar. De stora städerna har en bredd av IT bolag och det pågår nu stora satsningar på 5G och AI forskning och tillämpning. Besöksnäringarna är stora och viktiga för hela Övre Norrland.

Sedan 2016 har stora investeringsbeslut tagits inom skogs-, energi- och verkstadsindustrin i regionen. Komatsu Forest bygger en helt ny framtidssäkrad fabrik för ökad produktion i Umeå till en kostnad av ca 1 mdr, SCA bygger ut sin produktionskapacitet för papperstillverkning i Obbola med världens största pappersmaskin för 7,5 miljarder och Northvolt i Skellefteå har påbörjat sin första etapp av utbyggnad av Europas största batterifabrik som omfattar två av fem produktionslinor. Första etappen ska vara i drift 2021 och hela utbyggnaden beräknas kosta 16 mdr.

Västerbotten har alltså pågående industriinvesteringar som väsentligt kommer att påverka trafikvolymerna och trafikmönstret vilket får konsekvenser för både nationell och statlig infrastruktur. Utvecklingen bekräftas till del, men inte fullt ut, i det prognosunderlag som ligger till grund för Trafikverkets basprognoser för gods- och persontrafik 2040 och som presenterades i juni.

Västernorrland har också flertalet stora investeringar på gång och beträffande Örnsköldsvik så är dessa några exempel: Metsä Board i Husum bygger en ny sodapanna och utför andra uppgraderingar i massabruket för 3 miljarder. BAE Systems har fått en stor order värd 3 miljarder. RISE investerar i en pilotfabrik inom bioekonomi för 350 miljoner. Utöver dessa har Liquid Winds inlett projekteringen av en produktionsanläggning för elektrometanol med möjlig investering för 1,5 miljarder.

Planering baserat på framskrivning av tidigare utveckling

Det finns en betydande risk i att trafikprognoser, som bygger på utvecklingen fram till idag, kraftigt underskattar möjligheterna att skapa nya transportmönster. **En planering som utgår från befolkningsprognoser baserad på den utveckling som tidigare har varit men som inte tar hänsyn till framtida möjligheter och en disruptiv utveckling på det sättet vi ser idag:** Allt från en snabb omställning till minskat resande baserat på distansarbete till omfattande industriinvesteringar som initieras på kort tid. Utgångspunkten bör vara att infrastrukturplaneringen ska medverka till en positiv utveckling av landets olika delar, istället för att endast passivt bekräfta och förstärka utvecklingen enligt tidigare prognoser.

Vid sidan av tillväxtprognoserna som bas för planeringen är det viktigt att även beakta behoven som är väsentliga i områden där flöden och tillväxten inte är högst. Även dessa delar av infrastrukturen är av största betydelse för systemet som helhet och för näringslivets fortsatta möjligheter till transporter i regioner med en minskande befolkning.

I kontakt med företag och operatörer inom transportsystemet, upplever vi hela tiden dilemmat att man inte kan gå över till ett nytt sätt att transportera när transportsystemet inte medger en kostnadseffektiv lösning, dvs. produkten existerar inte. Detta strukturproblem finns främst vad gäller järnvägen men också i vissa hamnar. Varuägare och transportoperatörer kan inte övergå till nya lösningar förrän infrastrukturen medger det. Prognoser riskerar att förstärka denna "moment 22 situation". Även samhällsekonomiska beräkningar, som bygger på dessa prognoser, kan ge en "inlåsningsseffekt". Investeringar sker först när volymökningar kan påräknas.

Transporternas roll i klimatförändringarna

Utgångspunkten i underlaget för inriktningsplaneringen är en fortsatt ökning av transportbehovet. Det är dock många som menar att det är av yttersta vikt att begränsa transportmängderna för att klara klimatomställningen. Det räcker inte med att effektivisera fordon och byta drivmedel. Här är även omställningen till andra färdmedel av yttersta vikt, såsom tåg och sjöfart för tung trafik, och cykel, gång och kollektivtrafik för stadsnära transporter.

Antagandet som ligger till grund för bedömningen om ett minskat transportbehov utifrån perspektivet bränslekostnad blir alltför smalt. För att klara klimatomställningen måste analysen göras bredare och beakta andra typer av nyttor eller kostnader, såsom effektivisering och minskat transportbehov. Det prognosbaserade antagandet om att en effektivisering baseras på drivmedelskostnader riskerar därför att ge helt felaktiga antaganden om fördelningspolitiska effekter. Exempelvis torde möjligheten att öka fyllnadsgrad inte innebära en kostnad utan istället betydande besparingar för både företag och samhälle.

En omställning som har sin utgångspunkt i kraftigt ökade bränslekostnader kommer att slå mycket snett mellan landets delar. I regioner med möjligheter till effektivisering, samlastning och kollektivtrafikresande blir kostnaderna som minst medan i regioner med stora avstånd och färre vägar till omställning blir kostnaderna dyra. Detta är inte ett rimligt och trovärdigt sätt att möta klimatutmaningarna.

Som det beskrivs i inriktningsunderlaget är tillgången på såväl biodrivmedel som kapacitet i elnätet och tillgång till laddning inte en helt okomplicerad fråga. Hela samhället står inför en kraftig förändring och det är många sektorer som behöver ställa om sin energianvändning. Anspråken på el och biobaserade råvaror kommer därmed att öka. Det är viktigt att nyttja dessa med ett systemperspektiv – i vilka sektorer har vi störst nytta av dessa energibärare för att ställa om? Det är i detta perspektiv viktigt att beakta vikten av omställningen av transportsektorn, inklusive flyget, och bedöma om det är rimligt att anta en fortsatt ökning av transportbehovet.

Trafikverket målar upp en dyster bild gällande klimateffekten av satsningar på att flytta över trafik från vägtransporter till andra transportslag. Har man i de samhällsekonomiska beräkningarna inkluderat de samhällsekonomiska effekterna av klimatförändringarnas samhällskostnader till följd av exempelvis fler extremväderhändelser, översvämningar, skadeinsekter och höjda havsnivåer?

För att klara klimatomställningen behöver vi fortsatt lägga fokus på minskad fossildriven trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle. Detta behöver inte innebära minskad tillgänglighet om vi satsar rätt! Det är viktigt att främja för överflyttning mellan transportslag, både för gods- och persontransporter, och att nyttja den kapacitet som finns genom samlastning och effektivisering. I den kommande infrastrukturplaneringen är det mycket **viktigt att satsa på åtgärder som ökar förutsättningar för överflyttning till hållbara färdmedel.** Beräkningar visar på möjligheter att flytta uppåt en miljon passagerare från flyg till järnväg i Norra Sverige. Det är viktigt att klimateffekter och systemperspektiv är vägledande vid prövning och prioritering av åtgärder.

För att kunna effektivisera och ställa om näringslivets transporter från väg till järnväg poängteras tillförlitligheten för godstransporter på järnväg. Näringslivsföreträdare i Norra Sverige uppger att järnväg idag inte kan nyttjas på grund av låg tillförlitlighet, punktlighet och kapacitet. Detta behöver åtgärdas för att underlätta överflyttning från väg till järnväg.

Tillsammans med ett effektivare resande med tåg är flyget viktigt för tillgängligheten mellan södra och Norra Sverige. Det är därför av största vikt att även flyget ställs om i en grön riktning. Här kan Norra Sveriges biobaserade näringar vara en viktig kraft i att öka produktionen av hållbart drivmedel

för flyg. På de korta distanserna skapar elflyget stora möjligheter till en förbättrad tillgänglighet. Viktiga faktorer för att underlätta utvecklingen av elflyget är att **möjliggöra för infrastruktursatsningar för laddningsinfrastruktur för elflyg på regionens flygplatser** samt att se över hur Trafikverkets upphandlade trafik och användning av tillgänglighetsmodellen kan främja en etablering av kommersiellt elflyg.

För att möjliggöra omställning till hållbara drivmedel i glesa områden är det viktigt att infrastrukturplaneringen möjliggör **stöd för utveckling av laddinfrastruktur** och utveckling av tankmöjligheter för biodrivmedel och vätgas samt fordonsladdning även för tung trafik för områden som inte kommer att lösas med kommersiella drivkrafter.

Balansera växande städer och landsbygdens förutsättningar

Befolkningsprognoserna för Norra Sverige ger en mycket förenklad bild av utvecklingen i regionen. Underlag som baseras på en generaliserad bild som antar minskande befolkning och gleshet riskerar att underminera satsningar för framtiden, som är nödvändiga för att följa den utveckling som sker i regionen. Vi står inför stor befolkningstillväxt i flera av Norra Sveriges städer, betydande investeringsvolym och en basindustri som blir allt viktigare i perspektiv av en växande marknad för biobaserade energikällor och en växande mineralsektor.

Nuvarande kalkylmetoder riskerar medföra ett långsamt men tydligt förfall av vägar och järnväg i landsbygds- och glesbygdskommuner, vilket försvårar basindustrins fortlevnad och utveckling. Det är viktigt att Trafikverkets kalkyler och samlade effektbedömningar även beaktar konsekvenserna av uteblivna investeringar och reinvesteringar i infrastrukturen.

För Norra Sverige är det därför viktigt att både satsa på det lågtrafikerade vägnätet och ge förutsättningar för växande städer.

Vi instämmer att det är oerhört viktigt att vårda den befintliga infrastrukturen genom satsningar på exempelvis bärighet och tjälsäkring. Men för att säkra robusthet och tillförlitlighet samt möjliggöra omlastning till hållbara färdmedel behöver det även göras investeringar för att öka effektiviteten i systemet, såsom elektrifiering och mittseparering. **Norra Sveriges infrastruktur behöver både drift och underhåll av befintligt vägnät OCH investeringar.**

För Norra Sveriges utveckling är det avgörande att dess städer ges förutsättningar att växa. **För att städerna ska kunna växa på ett hållbart sätt är det angeläget att den statliga infrastrukturen utformas i samspel med städernas utveckling.** Framkomlighet och andra funktionskrav i statens vägnät behöver balanseras mot den mest ändamålsenliga markanvändningen utifrån ett helhetsperspektiv där samtliga hållbarhetsperspektiv tas i beaktande. Det ingår i Trafikverkets uppdrag att främja transporteffektiva städer och ökad andel hållbara transporter, vilket ställer krav på utformningen av det statliga vägnätet i och kring städerna.

Stadsmiljöavtalen är viktiga för att möjliggöra kommunala investeringar som driver på omställningen till hållbara färdmedel i samverkan med bostadsbebyggelse.

Systemperspektiv snarare än platsspecifika brister

Då utrymmet för investeringar är begränsat blir det oerhört viktigt att satsa på rätt ställe. Vi är övertygade att det är väsentligt att prioritera investeringar som har den mesta systemeffekten jämfört med att satsa på platsspecifika brister. Här har trimningsåtgärderna en viktig roll att spela för att skapa en bred effekt, detta gäller särskilt järnvägssystemet.

Samtidigt är färdigställande av Norrbottenbanan hela sträckan är av yttersta vikt för Norra Sverige. Dess fulla effekt uppnås först när hela sträckan Umeå-Luleå är färdigställd. Kommunerna har

ansvaret för att bygga resecentrum längs banan, men för att skapa funktionella och attraktiva anläggningar som till fullo tillvaratar nyttan med järnvägen är det angeläget att även staten bidrar till finansieringen.

Ostkustbanans genomförande också avgörande för att Norrbottenbanans fulla potential ska nås. Det är därför viktigt att genomföra identifierade åtgärder på Ostkustbanan för att kunna höja hastighet och kapacitet och därmed minska restiderna mellan norra och södra Sverige. Det är en mycket viktig del av järnvägssystemet för Norra Sverige. Inte minst för att ge korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg och öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen. Ådalsbanan bör åtgärdas så att tunga tåg kan trafikera banan eftersom denna brist minskar funktionaliteten i järnvägssystemet och innebär att nyttorna med Botniabanen och Norrbottenbanan på sikt inte fullt ut kan tillgodogöras.

En elektrifiering av Tvärbanan Hällnäs – Storuman, ”Västerbotniabanen”, är angelägen. Den samhällsekonomiska kalkylen för elektrifieringen av kan behöva räknas om. Vi noterar att den anslutande bandelen Hällnäs – Lycksele är redovisad som ”Övriga för näringslivet viktiga banor”. På banan bedrivs daglig persontågstrafik varför banan bör redovisas som bana för resor och arbetspendling samt av stor betydelse för näringslivet.

Säkra en hög framkomlighet och god trafiksäkerhet på Europavägarna i Norra Sverige. E4 och E12 är ryggraden i den infrastruktursystemet i Norra Sverige. Tack vare de stora avstånden i Norra Sverige blir sänkning av hastigheter på europavägarna en påtaglig försämring av tillgängligheten då restiderna förlängs. Det är därför viktigt att genomföra identifierade åtgärder för att åter höja hastighetsgränserna till 100/110 km/h.

E4 i Örnsköldsvik behöver få en ny sträckning utanför stadskärnan för en bättre luftkvalité, minskade bullernivåer, ökad trafiksäkerhet samt stadsutveckling. Lokaliseringen är utredd och beslutad av Trafikverket, mark är säkrad och kommunen har tagit principbeslut gällande medfinansiering. Utöver regionen har även näringslivet uttalat ett tydligt behov.

Under 2021 tas en ny godsterminal i drift med anslutning till Botniabanen i Rundvik som har en geografisk placering med närhet till 200 000 invånare inom 40 minuters restid. En förädlad logistiklösning på järnväg möter framtida transportbehov samt behoven av en bra infrastruktur. En modern godsterminal och ett välutvecklat väg- och järnvägsnät ger förutsättningar för nya företagsetableringar i Nordmalings kommun.

För Umeåregionen är även Länstransportplanernas betydelse stor. Länsvägnätet är en viktig del för regionens funktion och möjligheten till samverkan mellan dess kommuner. För att främja det är det önskvärt om den nationella planen kan medfinansiera utbyggnad av mitträcken på länsvägnätet. Det är också en fördel om en stor del av medlen utgörs av potter och inte namngivna objekt eftersom det möjliggör en flexibilitet över tid. Det ställer dock krav på transparens kring besluten och vilka prioriteringar som görs.

En av tankarna bakom åtgärdsvalsstudier som en del av planeringsprocessen, var att stärka fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen behöver tillämpas i ÅVS:erna så att åtgärder enligt steg 1 och 2 ses som en del av lösningen. Det bör göras en översyn av styrande regelverk för att möjliggöra statlig medfinansiering till genomförande av steg 1 och 2 åtgärder med annan genomförare än Trafikverket samt möjliggöra statligt genomförande och finansiering av åtgärder, bortom samverkan, drift och underhåll samt åtgärder av reglerande art.

Gränsöverskridande perspektiv

Umeå hamn är idag regionens enda TEN-hamn och är dessutom en s.k. ”brohamn” med landets nordligaste åretruntpförbindelse till Finland. De öst-västliga trafikförbindelserna är avgörande för konkurrenskraftiga transporter för stor del av länets exportindustri. Både för att kostnadseffektivt nå viktiga marknader och för import av insatsvaror. Just nu satsar kommunerna och regionen omkring 1,4 miljarder genom byggande av ny innovativ färja, ut- och ombyggnad av färjeterminalområdet samt andra följdinvesteringar för att möjliggöra en fortsatt utveckling av denna koppling av TEN-systemet. För att nå full effekt av de investeringar som näringslivet nu genomför tillsammans med de satsningar som kommunerna och regionen svarar för, måste staten möta upp med prioriterade satsningar på ovan utpekade åtgärder.

Under 2020 har behovet av strategisk planering för transportsystemets roll i civil beredskap och försörjning visats tydligt. Transportkopplingarna till grannländer och att säkra importmöjligheterna av viktiga varor måste förstärkas långsiktigt. Från Finlands sida har man prioriterat bl.a. Kvarkestrafiken mellan Vasa och Umeå som en sådan strategisk förbindelse. Sverige bör också fortsättningsvis uppmärksamma möjligheterna som ligger i att säkra denna förbindelse och medverka genom att förbättra de nationella anslutningarnas kapacitet och effektivitet i ”Kvarken”-länken.

Förändrade och hållbarare trafikmönster med järnväg och sjöfart som bärande transportslag kan bara skapas genom långsiktigt strategiska investeringar i samspel mellan de infrastrukturansvariga aktörerna, på statlig, regional och kommunal nivå. En radikal förändring av transportmönstren är nödvändig av både miljö- och klimatskäl. Då krävs hårda prioriteringar av dessa transportslag.

Våra gemensamma prioriteringar

Sammanfattningsvis anser vi – utan rangordning - att följande är av största vikt:

- Tvärbanan Hällnäs- Storuman (”Västerbotniabanan”) elektrifieras.
- Ett sammanhängande järnvägsnät för 250 km/h på sträckan Gävle–Luleå gynnar hela Sveriges utveckling. Se till hela systemet!
- Färdigställ Norrbotniabanan i dess fulla sträckning Umeå–Luleå för att banan ska nå sin fulla potential.
- Genomför identifierade åtgärder på Ostkustbanan och Ådalsbanan för att kunna höja hastighet och kapacitet och därmed minska restiderna mellan norra och södra Sverige.
- Säkra en hög framkomlighet och god trafiksäkerhet på Europavägarna i Norra Sverige. E4 och E12 är ryggraden i den infrastrukturen i Norra Sverige.
- E4 i Örnsköldsvik behöver få en ny sträckning utanför stadskärnan.
- Hög tillförlitlighet i järnvägssystemet är väsentligt för att kunna flytta transporter från väg till järnväg.
- En klimatomställning som baseras på antagandet om höga drivmedelspriser kommer att slå mycket ojämnt över landet.

Bjurholms kommuns tillägg till prioriteringar

Bjurholms kommun anser även att följande prioritering är av största vikt:

- Öppna upp för persontrafik på Norra stambanan. Detta skulle avsevärt öka möjligheterna till att resa kollektivt i hela Umeåregionen.

Bakgrund till Bjurholms kommuns tillägg

2020-12-03 fastställde Umeåregionrådet Umeåregionens gemensamma landsbygdsutvecklingsstrategi där följande text är hämtad:¹

”En gemensam strategi för Umeåregionens landsbygder är viktig som utgångspunkt för samarbete, samverkan och samordning mellan kommunerna i det fortsatta arbetet för att tillsammans stärka landsbygderna i Umeåregionen. En strategi för samarbete kring landsbygderna är viktig eftersom landsbygderna är stora både till ytan och befolkningsmässigt, men också för att levande landsbygder är av stor betydelse för en attraktiv närings- och arbetsmarknadsregion. Umeåregionens landsbygder bidrar i mångt och mycket till kommunernas utveckling, attraktivitet och tillväxt, vilket sker i växelverkan med våra städer och tätorter. Att fokusera på Umeåregionens landsbygder ligger även i linje med samhällsintressen och trender i samhället.”

”Persontågstrafiken i Norrland fick ny kraft i och med att Botniabanan togs i bruk, men innebär samtidigt att persontrafiken på en stor del av stambanan flyttades ut till kusten. Genom att öppna upp för persontrafik på Norra stambanan skulle möjligheterna att resa kollektivt öka avsevärt i Umeåregionen. Idag står många hus, lägenheter och industrilokaler tomma längs stambanan samtidigt som flera kommuner upplever ett allt högre tryck på bostadsmarknaden. En öppning för persontrafik på stambanan skulle öka attraktionskraften avsevärt. Även besöksnäringen och det lokala näringslivet skulle gynnas positivt om det åter igen blev möjligt med persontrafik på norra stambanan.”

Med anledning av detta är det av stor vikt att även Norra Stambanan finns med i **Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för kommande nationell transportplan.**

¹ Umeåregionens gemensamma landsbygdsutvecklingsstrategi. Sid.1,18