

Yttrande från Föreningen Blå Vägen över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037
(dnr I2020/02739)

Föreningen Blå Vägen består av kommunerna Storuman, Lycksele, Vindelns, Vännäs samt Umeå längs Europaväg 12 genom Västerbottens län. Vi samarbetar för en positiv utveckling i hela E12-stråket, från norska Atlantkusten, genom Sverige, över Kvarken till Vasa och vidare in i Finland. Vi vill lämna följande yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför kommande nationella och regionala infrastrukturplaner.

Vi delar Trafikverkets bild av att åtgärder för att ställa om transportsystemet till fossiloberoende samt att vårdandet och underhållet av den befintliga infrastrukturen är två mycket angelägna frågor. Det är dock ytterst bekymmersamt att Trafikverket bedömer att medlen inte räcker till investeringar och förbättringar i systemet, varken nya eller ens de som redan finns namngivna i befintlig plan. Detta i en tid då offentliga investeringar behövs mer än på länge för att få fart på samhällsekonomin.

Vi vill komplettera perspektiven i inriktningsunderlaget med följande:

- Västerbottens näringsliv är diversifierat med många typer av bredd- och spetskompetenser.
- En planering som utgår från befolkningsprognoser baseras på tidigare utveckling men tar inte hänsyn till framtida möjligheter och en disruptiv utveckling på det sättet vi ser idag.
- 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. Västerbottens infrastruktur behöver både drift och underhåll av befintligt vägnät och nya investeringar.
- Det är mycket viktigt att satsa på åtgärder som ökar förutsättningar för överflyttning till hållbara färdmedel - en omställning som har sin utgångspunkt i ökade bränslekostnader kommer dock att slå mycket snett mellan landets delar.
- Tillgängligheten till norra Sverige behöver satsningar för laddningsinfrastruktur för elflyg på regionens flygplatser.
- Trots den spännande utvecklingen kring elflyg och elvägar får man inte glömma ett annat trafikslag som behöver elektrifieras fullt ut – järnvägen. Det är orimligt att relativt vältrafikerade bandelar fortfarande är helt beroende av dieseltåg.
- 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

Västerbottens näringsliv är diversifierat med många typer av bredd- och spetskompetenser. Det råder stora variationer inom länet där städerna vid kusten är viktiga tillväxtmotorer, medan inlandet inrymmer värdefulla naturtillgångar och en expansiv besöksnäring. Den historiskt sett nära kopplingen till regionens naturtillgångar har över tid utvecklats till en bredd av sektor inom mineral- och energitillgångar, stålindustrin och skogsresurser. Bolag finns inom flera värdekedjor; brytning, design, förädling och tillverkning, produktion, tjänster och startupbolag. Inom dessa sektorer har regionen starka universitet med världsledande forskning.

Övre Norrland 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 startupbolag från de tre universiteterna 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 regionen.

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 den statliga infrastrukturen. Därtill är den växande besöksnäringen allt mer betydelsefull. Utvecklingen bekräftas till del, men inte fullt ut, i det prognosunderlag som ligger till grund för Trafikverkets basprognoser för gods- och persontrafik 2040 som presenterades i juni.

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 situation av moment 22. Även samhällsekonomiska beräkningar, som bygger på dessa prognoser, kan ge en inlåsnings effekt. 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 tätortsnära 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 lägst medan i regioner med stora avstånd och färre möjligheter till omställning blir kostnaderna höga för invånarna. 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 en inte 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 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 direkt avgörande för näringslivets och invånarnas tillgänglighet 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 förbättrade 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 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. **För Västerbotten är det därför angeläget 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 omställning till hållbara färdmedel behöver det även göras investeringar för att öka effektiviteten i systemet, såsom elektrifiering, mittseparering, planskilda passager, med mera. **Västerbottens 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 än mer angeläget att satsa på rätt ställe. Vi är övertygade om 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.

Färdigställande av Norrbotniabanan hela sträckan är av yttersta vikt för norra Sverige. Dess fulla effekt uppnås först när hela sträckan Umeå-Luleå är färdigställd. Signalerna om att namngivna objekt i nuvarande plan inte kommer att kunna genomföras enligt tidplan är djupt oroväckande. Tvärtom bör ansträngningarna växlas upp i att färdigställa Norrbotniabanan och bygga ut kapaciteten på banorna söderut, så att hela sträckan Stockholm-Luleå kan bli en del om visionen om ett järnvägsnät för 250 km/h i hela landet. Kommunerna har ansvaret för att bygga resecentrum längs banan, men för att tillskapa funktionella och attraktiva anläggningar som till fullo tillvaratar nyttan med järnvägen är möjligheten till statligt stöd av avgörande betydelse.

Från kusten inåt landet sker daglig personbefordran och omfattande godstransporter på en delvis icke-elektrifierad bana. För person- och godstransporter blir beroendet av dieseltåg såväl ineffektivt som sårbart och rimmar illa med att Sverige ska bli världens första fossiloberoende välfärdsland. **Det är hög tid att tvärbanan från Hällnäs mot Lycksele och Storuman elektrifieras, så att den sömlöst kan integreras i järnvägssystemet som stort.**

Säkra en hög framkomlighet och god trafiksäkerhet på Europavägarna i norra Sverige. E4 och E12 utgör ryggraden i Västerbottens vägnät. På grund av 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.

Länstransportplanernas vikt för regionen kan inte underskattas. Länsvägnätet är en viktig del av infrastrukturen i norra Sverige. Det är glädjande att Trafikverket lyfter betydelsen av länstransportplaner, det vore dock välkommet med en genomlysning av hur storleksramarna fördelas mellan länen, då det endast tycks finnas en indirekt koppling till omfattningen av länsvägnätet.

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 åretrunt-förbindelse 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 Kvarkestrafiken mellan Vasa och Umeå som en sådan strategisk förbindelse.

Region Västerbotten, som under lång tid och på flera områden upplevt betydelsen av trafiken, delar den finländska regeringens bedömning. Sverige borde 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 mer hållbara 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 att det är av största vikt att:

- Ett sammanhängande järnvägsnät för 250 km/h på sträckan Gävle–Luleå åstadkoms vilket gynnar hela Sveriges utveckling. Se till hela systemet!
- Norrbotniabanan färdigställa i dess fulla sträckning Umeå-Luleå för att nå sin fulla potential.
- Tvärbanan elektrifieras från Hällnäs till Lycksele och Storuman
- Tillförlitlighet i järnvägssystemet höjs för överflyttning av vägtransporter
- Hög framkomlighet och god trafiksäkerhet säkras på Europavägarna. E4 och E12 är ryggraden i Västerbottens vägnät.
- En klimatomställning inte baseras på antagandet om höjda drivmedelspriser, då det kommer att slå mycket ojämnt över landet.