



Till Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

Referens TRV: I2020/02739

## **Remissvar Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037.**

### **Om Norrbottens Handelskammare**

Norrbottens Handelskammare är en oberoende, opolitisk medlemsägd näringslivsorganisation. Vi är helt privata och ägs, styrs och finansieras av våra medlemmar. Norrbottens Handelskammares uppdrag är lika viktigt som tydligt – att driva ett aktivt och synligt påverkansarbete för att Norrbotten ska utvecklas till Sveriges mest attraktiva tillväxtregion. Våra fokusområden är infrastruktur, internationell handel samt kompetens. Vi ingår i ett av världens största och äldsta affärsnätverk med nära 50 miljoner medlemsföretag och 12 000 handelskamrar i hela världen. Norrbottens Handelskammare grundades 1904 och är landets näst äldsta. Idag har vi ca 300 medlemsföretag i regionen och dessa medlemsföretag har totalt 25 000 anställda och en omsättning på 125 miljarder kronor tillsammans.

### **Ekonomi växer**

Norrbotten står inför de största och mest omfattande investeringarna någonsin. Dessa investeringar som saknar motstycke i Sverige, nämns överhuvudtaget inte i Trafikverkets analys och förslag. Detta trots att de starkt kommer att påverka tillväxten inte bara i Norra Sverige utan i hela Europa och världen. Fram till 2040 kommer över 700 miljarder kronor att investeras i regionen. Det är inte bara inom basnäringarna som investeringarna sker utan även de nya branscherna går igenom en stor och omfattande omstrukturering där investeringsviljan är stor. Investeringarna beräknas skapa 3000 arbetstillfällen/år i 20 år i Norrbotten. Detta är ett innovativt teknikskifte där hållbarhetsarbetet är centralt. Fram till år 2040 förväntas inrikes varuproduktion, samt export och import av varor öka med 50 procent, vilket leder till att inrikes transportarbete i tonkilometer ökar med ungefär lika mycket. (Trafikprognoser 2020:187) Med dessa enorma pågående och kommande investeringar och utifrån Trafikverkets analys är det klart att en planeringsram på +20% är en miniminivå inför kommande planeringsperiod. Det krävs att investeringarna inom transportinfrastruktur intensifieras och påbörjade infrastrukturinvesteringar påskyndas för

att skapa hållbara och kostnadseffektiva transporter för att företagen i Norr ska vara konkurrenskraftiga idag och om 20 år. Samtidigt behöver transportsystemet utvecklas för att vi ska klara av våra klimatmål. Utan hållbara infrastrukturinvesteringar i länet når inte övriga investeringar på 700 miljarder sin fulla potential. Ökad transporteffektivitet är ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkan och samtidigt öka näringslivets konkurrenskraft. Exempel på åtgärder för ökad transporteffektivitet är längre och tyngre fordon samt överflyttning till mer energieffektiva trafikslag som sjöfart och järnväg.

Att Norrbotten står för Europas skattkista vad gäller naturresurser som skog, mineraler, grön energi har länge varit känt och understryks av att ca 65% av Sveriges råvaruexport kommer från norra Sverige. Därför måste det internationella perspektivet få större utrymme i nationella planen, genom fokus på korridorer, noder och flöden. Riksdagen har beslutat att Sverige ska vara klimatneutralt 2045. Det innebär att transportsystemet i huvudsak behöver vara fossilfritt. För att det ska ske måste det satsas på ny infrastruktur, automatisering, elektrifiering och hållbara godstransportlösningar. Norra Sverige sitter på lösningen på hållbarhetsfrågan vilket leder till att handelsströmmarna utvecklas och påverkar våra godsflöden i nord-sydlig riktning och i öst-västlig riktning inom såväl som utanför Europa. Bygg färdigt infrastruktursatsningar, korridorer, stråk och noder som har påbörjats för att få ut maximal nytta av företagsinvesteringarna, öka konkurrenskraften och för att uppnå klimatmålen. Detta skulle minska kostnaderna och vi får mer infrastruktur för pengarna.

I dagsläget kompletteras bilden genom stora innovationskluster med globalt ledande testbäddar inom rymd och flyg, skogsindustrin, gruv- och mineral, transporter och utveckling av morgondagens fordon, telecom och ICT, energi, e-hälsa och samhällsplanering. Dessa kluster stöds av Luleås tekniska universitet som utmärker sig som Sveriges främsta universitet vad gäller närhet till företagens innovationsutveckling och snabba förändring av behov av spetskompetenser inom de olika utvecklingsområdena. Samverkan mellan näringsliv, det offentliga och universitet, så kallad Triple Helix, blir extra effektiv med regionens globala samverkansnätverk vilket visar på vikten av en ständig och uppdaterad omvärldsbevakning och omvärldsanpassning. Genom de bransch överskridande klustersamverkan ser vi att framtidens innovationer kommer att utvecklas i Norr. Detta styrks av investeringarna på 700 miljarder i länet som till stor del satsas inom framtidens hållbara produktion.

Pandemin kommer att påverka framtidens resande och människor är mer intresserade av att vara ute i naturen, på platser med stora ytor och få människor. Naturen och friheten kommer att ha ett än större värde för framtidens resenärer. "Jag skulle säga att turismen i Norrbotten kommer att fortsätta växa efter pandemin, som den gjort det senaste decenniet. Om bra infrastruktur ges tror jag att Norrbotten kan vinna på det här". (Harald Pechlaner, professor i turism på universitetet i Eichstaett-Ingolstadt)

## Internationalisering

Sverige är ett handelsberoende land i toppen av Europa med långa transportavstånd. Vi på Norrbottens Handelskammare anser att Trafikverket särskilt bör lyfta fram hur inriktningsunderlaget skall sättas i ett internationellt perspektiv främst inom EU:s transportpolitik/TEN-T. Riksrevisionens väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige -saknas ett EU-perspektiv, RiR 2017:27) pekade även på detta i sin granskning 2017, därför är det högtid att inriktningsunderlaget bör harmonisera med EU:s strategier.

Norrbottens Handelskammare anser även att utgångspunkten skall ha ett trafikövergripande förhållningssätt och med klimatmålen som ledstjärna. Att jämlikhetsaspekterna skall finnas med oavsett var i landet investeringar och åtgärder tas och hur vikten av att se hur och på vilket sätt teknikutvecklingen kommer kräva justeringar och uppdateringar av en lagd plan.

Vi understryker vikten av en dimensionering av transportkorridorerna så de möter industrin och handels behov. Det kan till exempel handla om att tillåta tyngre fordon i gränsöverskridande trafik. För näringslivet är dimensioneringen av korridorerna en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt.

Att Norrbotten som enda region med fysisk landsgräns mot två länder, ett inom EU och ett som tredje land, ges särskilda möjligheter för samsyn och harmonisering av transnationella infrastruktursatsningar. Dessa möjligheter har ytterligare stärkts då både Norge och Finland nu jobbar med liknande tidshorisonter i sina transportplaner.

## Vägnätet

Norrbotten är 25% av Sveriges yta och präglas av långa avstånd och ett glest vägnät som oftast saknas alternativ parallella vägsträckor. Norrbottens Handelskammare anser därför att fortsatta satsningar på mötesseparering i vägsystemet genomförs för att inte riskera att Trafikverkets hastighetsöversyn försämrar tillgängligheten ytterligare. Norrbottens Handelskammare ser även positivt på en fortsatt utbyggnad av BK4 vägnätet, som möjliggör transporter med tyngre lastbilar men också för att minska transporternas miljöpåverkan, som Trafikverket föreslår. I inriktningsunderlaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd är ett effektivt sätt att både förbättra näringslivets godstransporter och minska klimatpåverkan. Finland införde längre lastbilar upp till 34,5 meter i januari 2019. En snabb elektrifiering av transportsektorn är avgörande för att vi ska klara våra klimatmål, hålla ihop landet och säkra näringslivets konkurrenskraft – inte minst med tanke på vägtrafikens betydelse för glesbygden. Trafikverket räknar med att drivmedelskostnaderna kan behöva höjas till upp mot 50 kr per liter till 2030 för att nå klimatmålet. Det är ett scenario som skulle göra det omöjligt för näringslivet inklusive vår starka basindustri och boende i stora delar av landet. Istället behöver vi säkerställa att

övergången till fossilfrihet sker snabbare genom utbyggd laddinfrastruktur och tankinfrastruktur detta också med särskild hänsyn till biltestverksamheten i länet.

E45 är av betydelse för gods- och besöksnäringen och anslutande riksväg 95 är idag en viktig transportled för både person- och godstransporter mellan regioner och länder. Vägverkets egen mätning visar att trafikflödet på 95:an är motsvarande närmaste gränsövergång, E12:ans. Dessutom märks en stadig ökning av trafikflödet längs 95:an. Riksväg 95 bör klassas om till Europaväg då den är minst lika viktig som E12:an för kommunikation och transport samt en av de grundläggande förutsättningarna för person- och godstransport i norr. Nu när norska Tjernfjellstunneln har öppnat (hösten 2019) förväntas den interregionala/ gränsöverskridande trafiken, framförallt tunga trafiken, öka så att en stor del av de godstransporter som idag går via väg E12 och E10 kommer att välja den genare vägen via 95:an.

#### **Vägnätet, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:**

- Vägnätet är en förutsättning för utveckling i hela regionen. Vi vill se fortsatta satsningar på de statliga vägarna i Norr och utbyggnaden av BK4.
- Delen av E45:an mellan Göteborg och Gällivare ingår i Trans- European Transport Network, TEN-T. Både E45:an och 95:an borde ingå i detta nät p.g.a. dess regionala, nationella och internationella vikt.
- E10 är ett strategiskt stråk och sträckan mellan Kiruna och Gällivare är enda förbindelseleden vilket kan innebära stora konsekvenser och ett allvarligt hot mot samhällsviktiga funktioner och näringslivets konkurrenskraft vid blockering av vägen.
- Högre bränslepriser påverkar konkurrenskraften negativt för industrin, handel och människor. Hänsyn till hela Sveriges internationella konkurrenskraft och likvärdiga förutsättningar måste tas i beaktning när åtgärder väljs.
- Viktigt med fortsatta satsningar på mötesseparering för att motverka den försämrade tillgängligheten som följer av Trafikverkets ständigt pågående hastighetsöversyn.
- Tillgång till laddinfrastruktur är enligt underlaget den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för snabb elektrifiering och staten bör ta ett stort ansvar för att säkra utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet.

## Sjöfart

Sjöfart är ett energieffektivt trafikslag som behöver förstärkas. Cirka 90% av all import och export till och från Sverige sker sjövägen men knappt 10% av godset fortsätter med sjöfart nationellt. Här finns en stor potential att nyttja sjöfarten i ännu större omfattning. För att sjöfarten ska fungera och utvecklas måste samspelet med övriga delar av transportsystemet stärkas eftersom nästan allt gods kommer till eller ska vidare från hamn med andra transportslag. Det innebär att anslutningar, terminaler och hamnar behöver utvecklas parallellt med den övriga transportinfrastrukturen. Detta ansvar ligger idag i hög grad på kommunerna. Det kan därför finnas ett behov av ett ökat statligt ansvar för att säkerställa anslutningar och drift av omlastningsnoder för att andra statliga investeringar ska få avsedd effekt och bidrag till omställningen av transportsystemet. Ett tydligt exempel är Luleå Hamn med projekt Malmporten som är en mycket omfattande och angelägen investering för att stärka sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft med tydliga nyttor för hela landet. Där tar staten ansvar för den statliga farledsförbättringen, men investeringen innebär samtidigt krav på omfattande och nödvändiga åtgärder i hamnområdet som kajer, terminaler samt kostnadseffektiva lastnings- och lossningslösningar. En annan stor osäkerhet handlar om finansieringen av Sjöfartsverket verksamhet. Finansieringen sker i huvudsak genom farledsavgifter och lotsavgifter som kontinuerligt höjs och betalas av handelssjöfarten, det vill säga svensk industri och handel. Detta sänker sjöfartens konkurrenskraft och företagets internationella konkurrenskraft.

Isbrytning är en viktig del av sjöfartens infrastruktur för stora delar av Sverige, och för Norra Sverige är samarbetet med Finland av högsta vikt. Detta kan kräva nytt tänk kring regleringsbrev, nationella planen och om Trafikverket ska äga hela investeringen. Därför behövs relativt omgående en investeringsplan för nya isbrytare och att anskaffning och finansiering för nya isbrytare tas med i den nationella planen för transportsystemets utveckling.

Transporter ska kunna säkerställas året om i hela landet. Viktiga faktorer för tillgänglighet i hela landet är väl fungerande vinterväghållning både på landsväg, järnväg och till sjöss. Industrin fraktar idag mycket stora mängder varor via sjövägen från norra Sverige, oavsett årstid. Därför är det av högsta vikt att vinterväghållning på sjövägen, det vill säga isbrytning alltid fungerar. Transportvägarna till sjöss vintertid bör likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och även finansieras på samma sätt, finansiering via Trafikverkets anslag för drift och underhåll.

Fjärrlotsning som ska utföras på prov bör ha en genomförandeplan. Detta skulle råda bot på lotsbrist i norra Sverige och sänka kostnaderna för sjöfarten samt öka tillgängligheten. Även förbättring av den transportslagsövergripande infrastrukturplaneringen bör ske för att tydligare innefatta sjöfart och hamnar/terminaler. Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela

investeringsbehovet. De olika huvudmännens investeringar måste synkroniseras. Inför en näringslivspott för åtgärder även för sjöfart (finns idag enbart järnväg)

### **Sjöfarten, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:**

- Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet. De olika huvudmännens investeringar måste synkroniseras.
- Genomför investeringen fullt ut i den nordligaste Core Net hamnen, Malmporten Luleå
- Fjärrlotsning behöver en genomförandeplan
- Investeringen av nya isbrytare tas med i kommande Nationell plan.
- Skapa incitament för omlastning till mer energieffektiva trafikslag genom att utveckla hamnar, terminaler och samlastning samt anpassa regelverk och avgiftssystem för de olika trafikslagen.

### **Järnväg**

Sverige behöver en ny målbild för järnvägen och förslaget är en järnväg för 250 km/h för hela landet som också innebär ett ökat fokus på TEN-T nätet och de gränsöverskridande stråken. Därför måste TEN-T och det europeiska perspektivet integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. Vi på Norrbottens Handelskammare ser positivt på Trafikverkets redovisning med stor potential och mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Tillsammans med en utvecklingsplan för de övriga prioriterade stråken skapas bra förutsättningar för ett hållbart transportsystem som är klimatneutralt till 2045. Med möjligheterna till 750 meter långa godståg kommer kostnaderna för tågtransporter att understiga kostnaden för vägtransporter. Vilket ger längre transportkostnader, ökad konkurrenskraft och möjlighet att uppnå hållbarhetsmålen till 2045. Det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS måste införas på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar.

Med EU:s förlängning av stomnätskorridoren, Scan-Med korridoren från Stockholm och Norrut via Luleå och förslaget med en förlängning av North Sea Baltic Corridor från Helsingfors via Luleå och Norrut berörs Luleå och Norrbotten av två stomnätskorridorer som överlappar varandra från Luleå till Haparanda och vidare till Narvik och Oulu. Detta innebär att Norrbottenbanan, Malmbanan och Haparandabanan blir viktiga delar i stomnätskorridoren och de internationella kopplingarna.

### **Järnväg, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:**

- Slutför hela Norrbottenbanan Umeå-Skellefteå-Luleå under planperioden, 2030.
- Malmbanans kapacitet måste stärkas med dubbelspårssträckor och högre hastigheter, som en del av EU:s stomnätsskorridor och som tydligt är prioriterat av EU.
- Haparandabana måste erhålla en rationell och elektrifierad gränsövergång för såväl gods- som persontrafik inom planperioden.
- Nya stambanor måste finansieras utanför nationella planen.
- Godstransportflödet kommer enligt Trafikverkets egna prognoser att öka med 50% fram till 2040. För att Sverige ska kunna nå klimatmålen måste en stor del av dessa volymer transporteras över järnväg. Detta förutsätter kapacitetsökningar genom strategiska, hållbara infrastrukturinvesteringar.
- Tydliga direktiv krävs från Regeringen för en proportionerlig och effektiv miljölagstiftning som säkerställer hållbar utveckling i hela Sverige. Klimatsmarta råvaror måste även kunna transporteras på ett hållbart sätt.

### **Flyg**

Den arktiska regionen genomgår en kraftig expansion där stora råvarutillgångar och unika naturresurser är drivkrafter för turism och industri. Området är glest befolkat med långa avstånd vilket kräver tillgång till snabba och smarta transporter där flyget många gånger är det enda alternativet. Ett särskilt fokus bör sättas på utvecklingen av elektrifiering av inrikesflyg. En elektrifiering av flyget har potential att bidra till att i huvudsak på kortare distanser minska flygets utsläpp och kan på sikt spela en viktig roll för inrikesflyget. För att ta vara på dessa möjligheter behöver staten ta ett större ansvar för upphandlat flyg. Det är viktigt att använda upphandlat flyg som en drivkraft för flygets omställning.

Tillförlitliga kommunikationer är en avgörande del för näringslivet och dess utveckling i norra Sverige. OECD konstaterade i sin granskningsrapport, OECD (2017) Territorial Reviews: Northern Sparsely Populated Areas ISBN 978-92-64-26823-4, att vi idag är ledande inom innovationer och utveckling men att vi utmanas av våra avstånd. Då en stor del av vårt näringsliv har anläggningar, kunder, ägare och leverantörer utomlands är tillgången till fungerande flygförbindelser av särskild vikt. Både den växande besöksnäringen och de globala industrikoncernerna i norr är helt beroende av bra och frekventa flygförbindelser till Arlanda. Vi saknar ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet samt förutsättningar och finansiering. Norrbottens Handelskammare anser att tillgängligheten via flyget måste säkerställas för hela landet. De regionala flygplatserna har dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap. Detta har blivit extra tydligt under pandemin när

tillgången till snabba transporter för både sjukvårdsmaterial, utrustning och inte minst sjukvårdspersonal varit avgörande.

**Flyget, följande punkter pekar Norrbottens Handelskammare särskilt på:**

- De regionala flygplatsernas roll i transportsystemet för tillgängligheten i hela landet samt förutsättningar och finansiering saknas i inriktningsunderlaget. Kommunerna tar idag ett stort ansvar genom att upprätthålla dessa flygplatser och därför behöver statens roll förtydligas.
- De regionala flygplatserna har dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap. Detta har blivit extra tydligt under pandemin när tillgången till snabba transporter för både sjukvårdsmaterial, utrustning och inte minst sjukvårdspersonal varit avgörande

Linda Nilsson

VD, Norrbottens Handelskammare