

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 transportplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

I Trafikverkets förslag på inriktning för transportinfrastrukturens utveckling för kommande 12 till 16 åren framgår att, med befintliga anslag kommer tillståndet i befintlig infrastruktur att försämrats. Därför föreslår Trafikverket att utöka anslagen för vidmakthållande och skjuta investeringar i gällande plan på framtiden.

Det ökade behovet av vidmakthållande är oroande och underhållet av väg- och järnvägsnätet måste prioriteras för att inte försämma funktionaliteten. Samtidigt är en utveckling av infrastrukturen helt avgörande i en tid för omställning och en målsättning att Sverige ska vara det första fossilfria välfärdssamhället. Uteblivna investeringar och utveckling av transportsystemet riskerar att utgöra ett hinder för ett transportsystem som kan bidra till att minska utsläppen från andra delar av samhället, såsom basindustrin och besöksnäringen, när Sverige kan erbjuda gröna platser att besöka, utvecklas och tillverka på. Norra Sverige upplever just nu en kraftig nyindustrialisering med stora investeringar för att möta den nya teknikutvecklingen. Transportsystemet utgör en viktig del i den utvecklingen och behöver möta behoven då det gäller såväl kompetensförsörjning som godstransporter. Bristen på kapacitet i järnvägssystemet riskerar istället att driva på den kraftiga kostnadsutvecklingen och därmed minskar möjligheten att underhålla det vi har. Region Norrbotten ser transportsystemet som ett verktyg för att åstadkomma den förändringsprocess som krävs för att nå klimatmålen och därför behövs mer kapacitet för att vårda det vi har.

Botniska korridoren behöver byggas klart och för Region Norrbotten innebär det åtgärder för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbottenbanan i sin helhet ska intensifieras. Helt

enligt Januariavtalet och Regeringens direktiv till inriktningsunderlagets men också målet att uppfylla kraven i TEN-T förordningen.

Sverige behöver en ny målbild för järnvägen och förslaget är en järnväg för 250 km/h för hela landet som innebär ett ökat fokus på TEN-T nätet och de gränsöverskridande stråken. Region Norrbotten ser därmed positivt på Trafikverkets redovisning av 250 km/h med blandad trafik som ”tänkbara satsningar i ny planperiod” 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 den utgångspunkten är en fortsatt utbyggnad av Botniska korridoren en del i den nya målbilden. Det innebär även att hastighetshöjande och kapacitetshöjande åtgärder på Malmbanan behöver få plats i kommande nationella plan, som en del av EU:s stomnätskorridor och tydligt prioriterat av EU. En järnväg för 250 km/h skulle innebära en regionförstoring för regionerna i norra Sverige och till skillnad från Trafikverkets analys, stärka jämlikheten och jämställdheten när både det långväga och det mer ortsnära resandet gynnas.

Utöver investeringar för att bygga klart Botniska korridoren behöver andra delar i transportsystemet bidra till omställningen. Vägnetet har och kommer att ha en viktig funktion och åtgärder av stor betydelse för såväl klimat- och miljömål som trafiksäkerhetsmål är mötesseparering och bruttovikt på 74 ton (BK4). Alla delar i transportsystemet måste samspela och då är drift och finansiering av terminaler och hamnar viktiga för en utveckling av överflyttning till järnväg och sjöfart. Länsplanerna är ett verktyg i den regionala utvecklingen som behöver utvecklas genom utökad ram för att bättre kunna bidra till en utveckling i önskad riktning.

Region Norrbottens synpunkter sammanfattas i följande punkter:

- Det ökade behovet av vidmakthållande är oroande och underhållet av väg- och järnvägsnätet måste prioriteras för att inte försämra funktionaliteten.
- En utveckling av infrastrukturen är samtidigt helt avgörande i en tid för omställning och en målsättning att Sverige ska vara det första fossilfria välfärdssamhället.
- Botniska korridoren behöver byggas klart och i enlighet med regeringens direktiv och Januariavtalet innebär det åtgärder för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras.
- Hänsyn behöver tas till stora och växande volymer gods som produceras i norra Sverige.
- Förslaget behöver ha ett ökat fokus på målet att uppfylla kraven i TEN-T förordningen och viktiga gränsöverskridande stråk.
- Ny målbild om en järnväg för 250 km/h för hela Sverige kan snabbt ge nyttor som möter efterfrågan på godstransporter och regional tågtrafik.

- Underlaget behöver utveckla analyserna av regionförstoringens betydelse för jämställdhet och kompetensförsörjning.
- Ett prioriterat arbete för Trafikverket bör vara att bromsa in kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder.
- En utveckling av överflyttning till järnväg och sjöfart kräver ett större statligt ansvar för anslutningar, terminaler och hamnar.
- En ökad prioritering och finansiellt engagemang från statens sida behövs för regionala flygplatser som är avgörande för exportindustrins behov av utrikesresande, samt samhällets förmåga till skydd och beredskap.
- De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser drabbar landsbygden på ett oacceptabelt sätt och kan få förödande konsekvenser för landsbygdskommuner i norra Sverige.
- Länsplanernas ramar bör utökas för att kunna möta behovet av trafiksäkerhetsåtgärder i det regionala vägnätet.

## Vidmakthållande och kostnadsutvecklingen

Råvaruförsörjning från Norrbotten kräver både långa och tunga transporter där alternativa transportmöjligheter saknas. En bra funktionalitet i väg- och järnvägsnätet är helt avgörande för näringslivets transporter och robustheten i transportsystemet behöver säkerställas. Region Norrbotten ser positivt på Trafikverkets förslag om utökat anslag till vidmakthållande.

Region Norrbotten ifrågasätter däremot den kostnadsutveckling som Trafikverket räknar med för såväl underhållsobjekt som investeringar. Kraftiga kostnadsökningar mellan planering och beställning innebär att färre insatser blir verklighet samtidigt som anslaget riskerar att urholkas. Bristen på kapacitet innebär ökade kostnader och skapar mindre utrymme för ett ökat underhåll. Region Norrbotten har under nuvarande planperiod justerat den regionala transportplanen på grund av mycket kraftiga kostnadsfördyringar i samband med stora mötessepareringsobjekt vilket resulterat i en undanträngning av andra viktiga objekt, ofta av betydelse för oskyddade trafikanter.

Region Norrbotten anser att målsättningen bör vara att bygga färdigt hela stråk för att så snabbt som möjligt få ut maximal nytta av investeringarna och samtidigt skapa kapacitet i systemet som medger effektivt vidmakthållande.

## Vägnätet är en förutsättning för utvecklingen i hela regionen

Vägarna kommer fortsatt att vara viktiga och åtgärder för att bidra till klimat- och miljömålen men även ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet kommer att vara avgörande. Norrbotten präglas av långa avstånd och ett glest vägnät som ofta saknar alternativa parallell vägsträckor. Tillgängligheten är väsentlig för samhällsservice, utbildning, sjukvård och inte minst blåljusverksamhet. Region Norrbotten anser därför att det behövs fortsatta satsningar på mötteseparering i vägsystemet för att inte riskera att Trafikverkets hastighetsöversyn försämrar tillgängligheten ytterligare i en geografi med

långa restider. Trafiksäkerhetsåtgärder längs de statliga vägarna är också av stor betydelse för landsbygdsutvecklingen. Den statliga vägen är ofta både lokalgata och genomfartsled genom kommunorter och mindre orter. Åtgärder för att bidra till en trafiksäkrare miljö och ökad attraktivitet för boende på landsbygden är viktiga att prioritera men med trafikmängd som prioriteringsgrund är det sällan aktuellt.

Skogsindustrin behöver bärighet på det finmaskiga och lågtrafikerade vägnätet liksom den växande besöksnäringen. Framkomligheten i alla väder under hela året är viktig och i ett arktiskt klimat särskilt utmanande. Med extra tydliga klimatförändringarna Arktis blir utmaningen ännu mer aktuell för att hantera längre tjallossningsperiod, ökade snömängder, höga flöden och översvämningar samt påverkan på viltets rörelsemönster. Region Norrbotten ser positivt till en fortsatt utbyggnad av BK4 vägnätet, i enlighet med Trafikverkets förslag. Med utgångspunkt i hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat bör fördelningen av bärighets- och trimningsåtgärder analyseras.

I Trafikverkets underlag är högre bränslepriser en del i att nå klimatmålen. I sina analyser träffar Trafikverket rätt när det gäller att väsentligt högre bränslepriser ger ojämlika effekter beroende på vart du bor. Effekterna blir ännu tyngre för dem som bor i inlandet med bristande tillgång till ladd- och tankstationer. Region Norrbotten efterfrågar styrmedel som utjämnar skillnader mellan stad och land och mellan olika grupper. De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser drabbar landsbygden på ett oacceptabelt sätt och kan få förödande konsekvenser för landsbygdskommuner i norra Sverige.

## Sjöfartens och järnvägens potential

Stora och växande volymer gods produceras i norra Sverige. Kapacitetsbristen i norra Sverige är redan idag ett hinder för ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Genom att färdigställa våra delar av stomnätskorridorerna och viktiga gränsöverskridande stråk kan Sverige möta det ökade behovet av transporter. I Norrbotten som gränsar mot både Norge och Finland finns viktiga gränsöverskridande transportvägar som behöver ha en god funktionalitet och en kapacitet att möta ökade transporter i öst-västlig riktning när handeln med Ryssland och Kina öka kraftigt.

För en utveckling av överflyttning till järnväg och sjöfart måste alla delar i transportsystemet samspela. Det innebär att anslutningar, terminaler och hamnar behöver utvecklas parallellt med infrastrukturen i stråken. Ansvaret ligger idag framförallt på kommunal nivå. Region Norrbotten ser därför att ett ökat statlig ansvar för att säkerställa anslutningar och drift av omlastningsnoder kan ge ett betydande bidrag till omställningen när det ökade transportbehovet kan ske främst på järnväg och sjöfart. Region Norrbotten anser också att satsningen på en näringslivspott för att snabbt möta förändrade behov behöver utökas för att öka takten på överflyttning av gods från land till sjö eller från väg till järnväg.

## Regionala flygplatser är viktiga för regional utveckling och välfärd

Region Norrbotten saknar ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet samt förutsättningar för finansiering. Idag tar kommuner och regioner ett stort ansvar för såväl näringslivets förutsättningar till utveckling som tillgängligheten och samhällsberedskap.

Näringslivet och företag är idag en del av en global marknad och utvecklingen av basindustrin kräver alltmer specialistkompetens. Den exportintensiva industrin i Norrbotten innebär behov av snabba och frekventa anslutningar till Arlanda för resor vidare ut i världen.

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 extra tydligt. Region Norrbotten anser att tillgängligheten till välfärd måste säkerställas för hela landet.

## Länsplanernas bidrag till transportsystemet

Inriktningsunderlaget beskriver det regionala utvecklingsperspektivet och de olika förutsättningarna och utmaningar som regionerna står inför. Underlaget beskriver också behovet av att utveckla samverkan mellan olika aktörer med anledning av det förändrade regionala planeringsansvaret. Region Norrbotten välkomnar ett ökat inkluderande och förståelse för regionernas möjlighet att bidra till en bättre funktion i transportsystemet.

Länsplanernas möjlighet att bidra till att utveckla transportsystemet har däremot stora begränsningar utifrån de ekonomiska ramar som är givna. Åtgärder längs de regionala statliga vägarna fyller en viktig funktion för trafiksäkerheten men med de ökade kraven och en kraftig kostnadsutveckling kan inte länsplanerna möta förväntningarna på vad planerna kan tillgodose. Norrbotten är ett län med många meter väg, där 85 procent är regional statlig väg. Länsplanernas beräkningsgrund och totala del av nationell plan måste därför arbetas om och befolkningsmängdens betydelse viktas ner.

Då mötteseparering är den lösning som Trafikverket valt för att klara både tillgänglighet och trafiksäkerhet anser Region Norrbotten att länsplanernas ramar behöver utökas.