

Från:

Region Västerbotten

Till:

Infrastrukturdepartementet

Region Västerbottens yttrande avseende Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen perioden 2022–2033 och 2022–2037

Region Västerbotten har av Infrastrukturdepartementet getts möjlighet att inkomma med ett remissvar avseende Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag. Inriktningsunderlaget ligger till grund för Regeringens bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037.

Region Västerbotten har lämnat ett gemensamt remissvar via samarbetet Botniska korridoren, där utöver Region Västerbotten även regionerna Norrbotten, Västernorrland, Jämtland Härjedalen, Gävleborg, Dalarna och Örebro ingår.

Region Västerbotten anser att det gemensamma remissvaret via Botniska korridoren väl beskriver de principiellt viktiga aspekterna som vi, tillsammans med övriga regioner anser väsentliga att beakta inför kommande transportinfrastrukturplanering.

Utöver det gemensamma inspelet vill Region Västerbotten särskilt lyfta fram följande:

Region Västerbotten har ett transportintensivt näringsliv som är beroende av ett robust och kapacitetsstarkt transportsystem. Därför är transportinfrastruktur och transportlösningar bland de viktigaste förutsättningarna för att stärka samspelet mellan orter, arbetsmarknader och tillgängligheten till utbildning. De är också en förutsättning för att göra regionen attraktiv för företagande och boende.

Norra Sverige står för ett betydande bidrag till den svenska varuexporten dels genom sina naturtillgångar, dels genom produkter från tillverkningsindustrin och tjänstebolag. Näringslivet är diversifierat och har många olika bredd- och spetskompetenser. Över 90 procent av företagen i Norra Norrland tillhör kategorin mikro- och småföretag och under de senaste åren har vi sett en stark nyindustrialisering i regionen. Etableringen av batterifabriken Northvolt i Skellefteå och utbyggnaden av SCA i Obbola är exempel på mycket stora industriprojekt som sker i Västerbottens län under de kommande åren. En förändrad arbetsmarknad, snabbt växande besöksnäring, de gröna näringarna och digitaliseringen bidrar också till högre krav på både funktion och kapacitet i transportsystemet. För att uppfylla regionala, nationella och europeiska mål för klimatet och för tillväxt och sysselsättning, krävs konkurrenskraftiga transportlösningar som bygger på långsiktig hållbarhet.

Region Västerbotten är positiv till fokuset på klimatomställningen och instämmer i att tillståndet på landets vägar och järnvägar behöver förbättras, vilket kräver tillräckliga medel till både drift och underhåll för att inte redan gjorda investeringar ska förfalla och få allt försämrad funktion. Samtidigt är det lika uppenbart att det i såväl Västerbottens län som i övriga delar av landet krävs satsningar som möter medborgarnas och näringslivets behov samtidigt som frågan om klimatet hanteras. Detta kräver en väsentligt utökad ekonomisk ram för såväl nationell plan som de regionala transportplanerna.

Region Västerbotten anser:

- De befolkningsprognoser som redovisas för norra Sverige baseras på kraftigt förenklande antaganden
- Färdigställ HELA Norrbottenbanan Umeå-Luleå skyndsamt
- Elektrifiera tvärbanan Hällnäs-Storuman
- Utveckla Inlandsbanan genom vätgas
- Satsa både på det lågtrafikerade vägnätet och pendlingsstråken för att ge förutsättningar för en attraktiv landsbygd och växande städer
- Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen behöver göras om
- Mer nytta för tillgängliga medel
- Utöka trimnings- och miljöåtgärder jämfört med gällande plan

De befolkningsprognoser som redovisas för norra Sverige baseras på kraftigt förenklande antaganden

De befolkningsprognoser som redovisas för norra Sverige baseras på kraftigt förenklande antaganden om minskande befolkning i regionen, vilket riskerar att underminera satsningar som behövs för att möjliggöra den utveckling som sker i regionen. Flera av norra Sveriges städer har en stor befolkningstillväxt, ett expansivt näringsliv och en basindustri som blir allt viktigare i perspektiv av en växande marknad för biobaserade energikällor och en växande mineralsektor.

De nuvarande beräkningsmodeller som Trafikverket använder sig av för såväl befolkningstillväxt som samlade effektbedömningar riskerar att medföra ett förfall av infrastrukturen i landsbygds- och glesbygdskommuner. Det skulle påverka kommunernas attraktivitet och innevånarnas livskvalitet, men även basindustrins utveckling.

Färdigställ HELA Norrbotniabanan Umeå-Luleå skyndsamt

Med ett begränsat kapital för investeringar är det viktigt att satsa smart och göra det ur ett systemperspektiv. Inget system är bättre än sin svagaste länk. Färdigställandet av hela Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå är av yttersta vikt för Norrland och hela Sverige. Först när hela sträckan är färdigställd kan den fulla effekten av Norrbotniabanan uppnås. Med halverade resetider krymper tidsavståndet längs Norrlandskusten och det blir lättare att resa mellan orter i regionen. Det gör att invånarna kan nå en större arbetsmarknad vilket i sin tur näringslivets utveckling och bidrar till en attraktiv, växande och hållbar region.

Norrbotniabanan ingår i ett kustnära järnvägssystem och för att dess fulla potential ska kunna uppnås är det viktigt att åtgärda identifierade brister på Ostkustbanan för att kunna höja hastigheten och öka kapaciteten och därmed minska restiderna mellan norra- och södra Sverige. Kortare restider främjar en överflyttning av resor från flyg till tåg och ger en ökad kapacitet i hela järnvägssystemet för såväl person- som godståg. Även Ådalsbanan bör åtgärdas så en bättre funktionalitet uppnås och tunga tåg kan trafikera banan. Först när detta är åtgärdat kan den fulla kapaciteten av Botniabanan och Norrbotniabanan uppnås.

För närvarande pågår bygget av etappen Umeå-Skellefteå och det är självklart att den kommande planen omfattar resterande delar finansiellt. På samma sätt är det mycket viktigt att det i planen tydligt anges när bygget mellan Skellefteå och Luleå ska påbörjas samt att det i planen även avsätts medel för detta. I annat fall har Trafikverket inte de legala förutsättningarna att påbörja arbetet med järnvägsplaner för denna etapp vilket riskerar att leda till en orimlig tidsmässig förskjutning när Norrbotniabanan blir helt klar och därmed få full funktion.

Elektrifiera tvärbanan Hällnäs-Storuman

Det förs en intressant och viktig diskussion om elektrifiering av transportsystemet, främst inriktad på elvägar och elflyg. Detta är positivt, men det krävs också en satsning på de järnvägar som saknar elektrifiering trots omfattande gods- och eller persontrafik. Tvärbanan mellan Hällnäs och Storuman är en sådan. Idag trafikeras delen Umeå-Lycksele med dieseldrivna persontåg, vilket hämmar både effektivitet, funktion och ekonomi för trafik huvudmannen. Längs hela bandelen fraktas också stora mängder skogsråvara till olika produktionsanläggningar i norra Sverige. En elektrifiering av Tvärbanan mellan Hällnäs och Storuman skulle gynna hela Sverige samtidigt som kust och inland knyts ihop på ett betydligt bättre sätt än idag. Region Västerbotten har på olika sätt försökt bidra till att det ska vara möjligt att genomföra en elektrifiering så skyndsamt som möjligt, till exempel har omfattande förberedelser gjorts avseende järnvägsplan. Då det finns mycket goda skäl att inleda en elektrifiering tidigt i kommande nationell plan innebär dessa förberedande insatser att detta också är praktiskt genomförbart.

Utveckla Inlandsbanan genom vätgas

Inlandsbanan sträcker sig från Mora till Gällivare och trafikeras idag uteslutande av dieseltåg. Inlandsbanan går genom ett mycket rikt råvarulandskap där gruv- och metallbaserade samt skogsbaserade näringar dominerar. Förutom skogen och gruvnäringen är besöksnäringen inlandets tunga basnäring. Inlandsbanan har god potential att i framtiden erbjuda hållbara och koldioxidfria gods- och persontransporter för att framtidssäkra basindustrin och besöksnäringen i norra Sveriges inland. Ny teknik öppnar upp för utveckling av fossilfria bränslealternativ och

Region Västerbotten anser att Inlandsbanan skulle med fördel kunna utgöra ett pilotprojekt och testbädd för att utveckla ett vätgasdrivet framdrivningskoncept för befintliga dieseldrivna lok.

Satsa både på det lågtrafikerade vägnätet och pendlingsstråken för attraktiv landsbygd och växande städer

För norra Sverige är det viktigt att både satsa på det lågtrafikerade vägnätet och pendlingsstråken för att ge förutsättningar för en attraktiv landsbygd och växande städer. Norra Sveriges infrastruktur behöver både drift och underhåll av befintligt vägnät, och investeringar.

Vägnätet i regionen har flera viktiga transportstråk. Ryggraden är E4 och E12 i samspel med det regionala och mer finmaskiga vägsystemet. Vägnätet i stora delar av norra Sverige är av undermålig kvalitet och standard vilket skapar tillgänglighetsproblem. Det finns därför ett stort behov av vägförbättrande åtgärder som ökar såväl tillgänglighet som miljö- och trafiksäkerhet. Vägnätets kvalitet är nära sammankopplat med utvecklingsmöjligheterna inom bland annat besöksnäringen och skogsindustrin. På grund av de långa avstånd som finns i norra Sverige medför hastighetssänkningarna på E4, E12 och viktiga pendlingsstråk en kraftig försämring av tillgängligheten då restiderna förlängs. På de sträckor som fått sänkt hastighet är det av yttersta vikt att åtgärder skyndsamt genomförs för att åter kunna höja hastigheten.

Underhållet på de lågtrafikerade vägarna i regionen är i många fall kraftigt eftersatt vilket leder till försämrade trafiksäkerhet. Det behövs riktade satsningar på vägunderhållet på det lågtrafikerade nätet för att trygga och förbättra framkomligheten och möjliggöra för hela norra Sverige att leva.

Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen behöver göras om

Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen behöver göras om. Under de två senaste planeringsomgångarna har anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade samtidigt som anslagen till nationell plan ökat kraftigt. Det behövs en översyn av hur de olika formerna av statlig medfinansiering kan samverka i större utsträckning och hur tidsbegränsade satsningar kan minimeras. Efter den senaste planeringsomgången har även stadsmiljöavtalen vuxit stort, motsvarande en miljard kronor per år under planperioden, med medel till åtgärder som normalt hör hemma i länsplanerna. Det behövs en översyn av hur de olika formerna av statlig medfinansiering kan samverka i större utsträckning och hur tidsbegränsade satsningar kan minimeras. Strukturen med statlig medfinansiering via länsplanerna och statsbidrag genom bland annat stadsmiljöavtalen och klimatklivet gör det svårt att överblicka finansieringen och genomföra en långsiktig och sammanhållen bebyggelse- och transportplanering. Statsbidrag borde i högre utsträckning kopplas till de regionala planerna. På så vis får kommuner och regioner bättre möjligheter att tillsammans utforma en sammanhållen planering. Länsplaneupprättarna bör i enlighet med det regionala utvecklingsuppdraget ha rådighet över de beslut som tas om statlig medfinansiering inom respektive län.

Den nuvarande beräkningsmodellen för fördelning av de ekonomiska ramarna till länstransportplanerna bygger till stor del på antalet folkbokförda innevånare i respektive region. Modellen väger inte in omfattningen av det statliga vägnätet i respektive region, eller omfattningen på den trafik som bedrivs på vägarna, i tillräcklig grad. Bebyggelsestrukturen innebär långa avstånd mellan boende och arbete och att möjligheten till kollektivt resande på många platser är begränsad. I

norra Sverige har vi ett betydligt högre antal kilometer väg per innevånare än vad man har i många andra delar av landet. Västerbotten är, till ytan, Sveriges näst största län och har cirka 10 procent av det statliga vägnätet. Nuvarande anslag till länsplanen räcker inte till för att hantera vägnätet och en utökning av ramarna är därför nödvändig om en acceptabel standard ska kunna upprätthållas.

Mer nytta för tillgängliga medel

Då utrymmet för investeringar är begränsat är det viktigt att få ut maximal nytta för de medel som finns avsatta i nationell- och regional transportplan. Det finns ett behov av att se över de regler och förordningar som styr infrastrukturplaneringen för att öka effektiviteten och anpassningen till nationella- och regionala behov. Kostnadseffektivitet och samhällsmål skulle också främjas av att steg 1- och 2-åtgärder möjliggjordes inom ramen för de regionala transportplanerna i de fall dessa åtgärder mest effektivt löser bristen. Det kan ibland vara åtgärder som inte innebär någon förändring i varken den fysiska transportinfrastrukturen eller dess IT-miljö.

Utöka trimnings- och miljöåtgärder jämfört med gällande plan

Region Västerbotten är kollektivtrafikmyndighet och ställer sig frågande till beräkningarna att förbättrade alternativ till biltrafik skulle ha så liten effekt på utsläppsminskningen som inriktningsunderlaget anger. Beskrivningen och graden av förenkling i de exempel som studerats ger inte intrycket av en omsorgsfull bedömning av möjligheterna att med förbättrade alternativ till vägtransporter bidra till klimatmålet. Eftersom Trafikverket ser utmaningar med snabb elektrifiering och tillräcklig produktion av hållbara biodrivmedel, och på grund av de stora övriga samhällsnyttorna med alternativ till biltransporter, så skulle en omsorgsfull bedömning vara befogad. Eftersom beräkningarna framför allt använts som underlag för en basprognos, och Trafikverket bedömer att en annan biltrafikutveckling inte nämnvärt skulle påverka de tänkbara inriktningarna, så är det inte väsentligt att beräkningarna i sig ses över ur det hänseendet – men nog gällande antaganden om befolkningsutveckling som nämndes ovan. Region Västerbotten ser dock en stor potential att med förbättrade alternativ till vägtransporter - både transportinfrastruktur och trafikering - bidra till klimatmålet. Förbättrade alternativ till biltrafik skapar samtidigt stora samhällsnyttor lokalt och i regionerna. Av detta skäl förordar Region Västerbotten också en planeringsram där Trimnings- och miljöåtgärder ökas jämfört med gällande plan.

Richard Carstedt (s)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande