



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

1 (10)

Datum

Ärendebeteckning

2024-04-11

340-531-2024

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, rapport 2024:003

Bakgrund

Er beteckning: LI2023/03919

Länsstyrelsen Västerbotten, här nedan benämnd Länsstyrelsen, har fått möjlighet att yttra sig över Trafikverkets inriktningsunderlag.

Sammanfattning

- I norra Sverige sker nu enorma gröna satsningar inom bland annat förnybar energi, batteritillverkning och fossilfritt stål. Investeringarna kommer i förlängningen att förändra hela näringslivet i norra Sverige. En sådan explosionsartad utveckling ställer stora krav på infrastrukturen och Länsstyrelsen ser ett stort behov av förstärkningar av vägnät och järnvägsinfrastruktur.
- Regeringen har i en serie beslut uppdragit åt Trafikverket att analysera vilken påverkan de stora företagsetableringar och företagsexpansioner som pågår eller planeras i Västerbotten och Norrbotten har för transportinfrastrukturen. Trafikverket har då visat på behov av att tidigarelägga Norrbottenbanan i sin helhet samt en tidigareläggning av E4 förbifart Skellefteå.
- Mot bakgrund av den utveckling som sker i norra Sverige och de uppdrag som Trafikverket tidigare haft är det anmärkningsvärt att Trafikverket i inriktningsunderlaget baserar sina beräkningar och prognoser på SCB:s trendframskrivningar som pekar mot minskad sysselsättning och minskad befolkning i de två nordligaste länen.

- Länsstyrelsen stödjer Trafikverkets huvudinriktning i inriktningsunderlaget av vidmakthållande av väg och järnväg. Länsstyrelsen ser med oro på det skenande underhållsbehovet på våra vägar och järnvägar och instämmer i att detta måste hanteras.
- Den utveckling som vi nu ser i Västerbotten kräver bättre infrastruktur som binder ihop de växande städerna. Västerbotten har för små arbetsmarknadsregioner för att göra det attraktivt att flytta hit. Umeå som kunskapsstad med ett av landets största universitet och Skellefteå i den gröna omställningens epicentrum med stort behov av arbetskraft måste kopplas ihop för att klara kompetensförsörjningen.
- Länsstyrelsen anser att Trafikverket i allt för liten utsträckning beaktar det nya geopolitiska läget. Natointräde ställer nya krav på vår infrastruktur och det gäller inte minst de öst-västliga stråken i norra Sverige som är oerhört viktiga att förstärka för att kunna tillfredsställa behovet för militära transporter och säkerställa in och utflödet av varor. Länsstyrelsen tycker att behoven på grund av Nato-medlemskapet behöver ingå i såväl inriktningsunderlaget som i den nationella planen. Även de delar av Försvarsmaktens behov som kan utgöra en del av det allmännas infrastruktur behöver inkluderas.
- Att prioritera vidmakthållande får dock inte leda till framskjutna eller uteblivna investeringar därför måste kraftigt ökade resurser skjuts till. Länsstyrelsen menar att staten måste matcha de historiskt stora investeringarna som nu genomförs i norra Sverige genom att bygga ut infrastrukturen för att långsiktigt säkra vår gemensamma välfärd. Anslagen till transportinfrastrukturplanerna måste öka i sådan omfattning att funktionen i befintlig transportinfrastruktur kan återupprättas och vidmakthållas
- Det enskilt viktigaste objektet för Länsstyrelsen är att färdigställa hela Norrbottenbanan i närtid och med ett tydligt målår. Ett målår är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner, operatörer och näringsliv ska kunna planera och genomföra sina investeringar som krävs för en fungerande helhetslösning.
- Länsstyrelsen anser att det behövs utökade ekonomiska ramar för länsplanerna på regional nivå. Länsstyrelsen anser att Länsplanernas möjlighet att bidra till att utveckla transportsystemet, landsbygden och samhällen i en hållbar riktning har stora begränsningar utifrån de givna ekonomiska ramarna.
- Länsstyrelsen konstaterar med stor förvåning att Trafikverket tyvärr inte svarat på regeringens direktiv om att beakta Sveriges

åtaganden avseende EU:s TEN-T förordning. Den innebär bland annat att Sverige har åtagit sig att bygga ut stomnätet till 2030. I stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet ingår bland annat Norrbotniabanan.

- Idag går E4 utanför alla större städer utom Örnsköldsvik och Skellefteå. Detta är anmärkningsvärt och Länsstyrelsen anser att dessa förbifarter behöver färdigställas inom kommande planeringsperiod.
- Det är positivt att Trafikverket uppmärksammar frågan om konfliktlösning med rennäringen i inriktningsunderlaget. Länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten har tidigare tillskrivit regeringen om att Trafikverket borde få ett uppdrag att ta fram en modell för att kunna erbjuda fler skyddsåtgärder för att mildra den negativa påverkan på rennäringen i väg- och järnvägsprojekt. Det skulle kunna minska konflikterna och antalet överklagningar.

Yttrande

Norra Sveriges historiska utveckling

Västerbotten har stora möjligheter och utmaningar kopplade till efterfrågan på befintliga och nya produkter baserade på länets råvaror, ökad global handel och växande besöksnäring. Bra transportinfrastruktur och transportlösningar är en av de viktigaste förutsättningarna för att stärka samspelet mellan orter, förstora och utveckla befintliga arbetsmarknader och tillgängligheten till utbildning. Det är också en förutsättning för att göra det attraktivt för företagande och boende i hela regionen. För detta krävs framkomliga och säkra vägar samt ett utvecklat resande på järnväg.

Norra Sverige är en mycket viktig del av Sveriges ekonomi, bland annat genom den omfattande råvaruförsörjningen till såväl den nationella som den europeiska industrin. Sverige är starkt beroende av att Norrbottens och Västerbottens transportintensiva näringsliv har ett robust och kapacitetsstarkt transportsystem för att bidra till övriga Sveriges och Europas välfärd.

I norra Sverige sker nu enorma gröna satsningar inom bland annat förnybar energi, batteritillverkning och fossilfritt stål. Investeringarna kommer i förlängningen att förändra hela näringslivet i norra Sverige. Sammantaget beräknas detta innebära ett behov av 100 000 nya invånare i Norr- och Västerbotten. Norra Sverige har förutsättningarna att bli ledande i den globala klimatomställningen. Genom att ligga i framkant med ny innovativ hållbar teknik finns konkurrensfördelar för svenskt näringsliv och företagande. Men en sådan explosionsartad utveckling

ställer stora krav på infrastrukturen och Länsstyrelsen ser ett stort behov av förstärkningar av vägnät och järnvägsinfrastruktur.

Den utveckling som vi nu ser i Västerbotten kräver bättre infrastruktur för att binda ihop de växande städerna, integrera arbetsmarknaderna och skapa regionförstoring. Aktuell forskning visar att det finns en kritisk gräns på en timme för pendling men redan på sträckor som kräver längre än 45 minuters restid noteras en dramatiskt avtagande pendlingsintensitet. I dag tar det två timmar att pendla med bil eller buss mellan länets två största städer Umeå och Skellefteå men med en utbyggd Norrbotniabana 45 minuter. Västerbotten växer i dag snabbt och är norra Sveriges befolkningsmotor men vi har för små arbetsmarknadsregioner för att göra det attraktivt att flytta hit. Umeå som kunskapsstad med ett av landets största universitet och Skellefteå i den gröna omställningens epicentrum med stort behov av arbetskraft måste kopplas ihop för att klara kompetensförsörjningen.

Regeringen har i en serie beslut uppdragit åt Trafikverket att analysera vilken påverkan de stora företagsetableringar och företagsexpansioner som pågår eller planeras i de två länen har för transportinfrastrukturen. I september 2023 presenterade Trafikverket sitt regeringsuppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län kopplat till dessa etableringar. Man kommer till slutsatsen att det är tidskritiskt att få till infrastruktur för att bistå den gröna industriomställningen i norra Sverige. Trafikverket visade på behov av att tidigarelägga Norrbotniabanan i sin helhet för att möta kommande behov av arbetspendling i området samt att öka godskapaciteten mellan norra och mellersta Sverige. Av utredningen framgick även att en tidigareläggning är möjlig. Trafikverket föreslog även en tidigareläggning av åtgärd E4 förbifart Skellefteå.

Natomedlemskapet innebär nya förutsättningar

Det är inte bara den gröna omställningen som ställer krav på vår infrastruktur. Med ett förändrat geopolitiskt läge i kombination med Finlands och Sveriges Nato-inträden förändras förutsättningarna i grunden och ställer ytterligare krav på transportinfrastrukturen i norra Sverige med våra landgränser mot Norge och Finland. Vårt transportsystem måste ses i ett helt nytt ljus där norra Sverige kan bli avgörande för Finlands försörjning vid en större konflikt i Östersjöområdet.

Med ett förändrat säkerhetsläge i omvärlden och inte minst i vårt närområde blir den militära mobiliteten i Sverige och Europa allt viktigare. Länsstyrelsen anser att Trafikverket i allt för liten utsträckning beaktar det nya geopolitiska läget. Natointräde innebär nya krav på att samhället ska kunna stå emot kriser. Transportsystemet är ett av de områden som är särskilt utpekad för behov av upprustning för öka motståndskraften. Åtskilliga händelser har under senare år visat hur

störningskänsliga infrastruktursystem är som på Malmbanan där trafiken stått stilla under långa perioder i vinter.

Länsstyrelsen ser att de öst-västliga stråken är oerhört viktiga att förstärka för att kunna tillfredsställa behovet för militära transporter inklusive material och personal från öst till väst såväl som att säkerställa in och utflödet av varor. Transportlederna i öst-västlig riktning i norr är direkt undermåliga och Sverige står inför stora investeringsutmaningar för att möta de mest nödvändiga infrastrukturella behoven de kommande åren. Ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv behöver områdesöverskridande prioriteringar genomföras, vilka med fördel kan samordnas med övriga nordiska länder för att skapa så stor nytta som möjligt. Dessutom finns möjligheter till finansiering via EU och Nato, vilka måste vägas in och nyttjas maximalt. Länsstyrelsen ser att det öst-västliga stråket från Finland genom Västerbotten till Atlantkusten i Mo i Rana ökar i betydelse och måste förstärkas. Sverige behöver komplettera vårt nord-sydliga fokus i infrastrukturutvecklingen med ett öst-västligt.

Länsstyrelsen anser att behoven på grund Nato-medlemskapet och utvecklingen av världsstödet behöver ingå i såväl inriktningsunderlaget som i den nationella planen. Även de delar av Försvarsmaktens behov som kan utgöra en del av det allmänna infrastrukturen behöver inkluderas.

Prognosstyrning och bilden av norra Sverige

Mot bakgrund av denna utveckling och de uppdrag som Trafikverket har fått är det anmärkningsvärt att de beräkningar och prognoser som görs i detta dokument så tungt baseras på SCB:s trendframskrivningar. Dessa framskrivningar har fått mycket kritik för att de inte tar hänsyn till snabba förändringar som de vi nu ser i norra Sverige. I underlagsrapporten till Trafikverkets inriktningsunderlag framgår att sysselsättningen i de fyra nordligaste länen kommer att minska med mellan 3–7 % fram till år 2040, befolkningen minskar och efterfrågan på skog, trä, malm och stål kommer att minska med en nedgång i efterfrågan av godstransporter som följd.

Länsstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att Trafikverket i inriktningsunderlaget i så stor utsträckning utgår från dessa siffror, Inte minst när man för några månader sedan presenterade rapporten ”Tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län” där man förutspår en kraftig befolkningstillväxt, ökat transportarbete på väg samt ökade godsvolymer i Västerbotten fram till år 2040.

Utvecklingen är inte densamma överallt i landet vilket framgår i inriktningsunderlagets alternativa prognoser men detta kunde uttryckas tydligare på fler ställen i rapporten. Annars riskerar vi att cementera redan befintliga strukturer i stället för att styra mot ett önskat scenario om framtiden för att klara samhällsutmaningarna, inte minst klimatet.

Järnvägssatsningar avgörande för utvecklingen men det eftersläpande underhållet måste hanteras

Trafikverkets huvudinriktning i inriktningsunderlaget utgörs av vidmakthållande av väg och järnväg. Länsstyrelsen ser med oro på det skenande underhållsbehovet på våra vägar och järnvägar och instämmer i att detta måste hanteras. Inte minst norra Sverige är hårt drabbat av ständiga infrastrukturella fel i järnvägsanläggningen och senast med historiens längsta avstängning av Malmbanan väster om Kiruna. Även vägunderhållet, inte minst av det lågtrafikerade vägnätet, är i stort behov av förbättringar då det annars innebär en försämrad robusthet, komfort och att vägkapitalet påverkas negativt. I Västerbottens län, som upptar en åttondel av Sveriges yta, så kommer vägarna alltid vara helt avgörande för tillgängligheten och grunden för landsbygdsutveckling. Långa avstånd mellan bostad, arbete, skola och annan samhällsservice präglar vardagen för stor del av befolkningen där vägen är enda alternativet.

Trafikverkets huvudinriktning med fokus på vidmakthållande innebär däremot framskjutna och uteblivna investeringar om inte kraftigt ökade resurser skjuts till, vilket enligt Länsstyrelsen mening är en ohållbar situation. Detta inte minst i norra Sverige med ett redan överbelastat järnvägsnät i kombination med pågående och kommande investeringar i regionen som kommer generera såväl nya godstransporter som ett stort behov av persontransporter för att säkra kompetensförsörjning och attraktivitet. Vi behöver även mer kapacitet för att klara vidmakthållandet av dagens järnväg. Länsstyrelsen menar att staten måste matcha de historiskt stora investeringarna som nu genomförs i norra Sverige genom att bygga ut järnvägen och för att långsiktigt säkra vår gemensamma välfärd.

Norrbottenregionen

Det enskilt viktigaste objektet för Länsstyrelsen är att färdigställa hela Norrbottenregionen i närtid och med ett tydligt målår. Ett målår är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner, operatörer och näringsliv ska kunna planera och genomföra sina investeringar som krävs för en fungerande helhetslösning.

Med ett redan överbelastat järnvägsnät i kombination med pågående och kommande gigantiska investeringarna i regionen måste det finnas en tydlighet om att Norrbottenregionen, i sin helhet, ska finansieras och byggas, vilket inte inriktningsunderlaget ger.

Norrbottenregionen kommer medföra kraftigt utökade arbetsmarknadsregioner och en ökad attraktivitet för boende i stråket. Järnvägen kommer att innebära helt nya resmöjligheter och den är därmed den viktigaste pusselbiten i att skapa en attraktiv och dynamisk region. Vilket är en grundläggande förutsättning för att möjliggöra den

förväntade befolkningsökningen och skapa ett hållbart resande som tryggar kompetensförsörjning och attraktivitet i regionen.

Länstransportplaner

Trafikverket framhåller i inriktningsunderlaget att länsplanerna har en viktig funktion med god potential att genomföra lönsamma investeringar med god måluppfyllelse på regional nivå. Länsstyrelsen anser att Länsplanernas möjlighet att bidra till att utveckla transportsystemet, landsbygden och samhällen i en hållbar riktning har stora begränsningar utifrån de givna ekonomiska ramarna. Länsplanen för Västerbottens län är i sammanhanget väldigt begränsad med tanke på de uppgifter den ska fylla på ett mycket omfattande statligt vägnät. Länsstyrelsen anser därför att det generellt behövs utökade ekonomiska ramar för länsplanerna och specifikt en ökad andel av ramen till Västerbottens länsplan. Nuvarande modell för fördelning av de ekonomiska ramarna till länstransportplanerna bygger till övervägande del på antalet folkbokförda invånare i respektive region. Denna modell väger inte in omfattningen av det statliga vägnätet i respektive region eller omfattningen på den trafik som bedrivs på vägarna i tillräcklig omfattning.

Finansiering

Som framgått ovan så ser Länsstyrelsen med oro på hur uteblivna eller försenade viktiga transportinfrastrukturinvesteringar kan komma att påverka de historiskt omfattande investeringarna samt de konsekvenser detta kan få för hela samhällsbygget och kompetensförsörjningen, om inte de ekonomiska ramarna utökas kraftigt. Anslagen till transportinfrastrukturplanerna måste öka i sådan omfattning att funktionen i befintlig transportinfrastruktur kan återupprättas och vidmakthållas samtidigt som behov av investeringar för att utveckla infrastrukturen kan prioriteras i viktiga nationella gods- och pendlingsstråk.

Utifrån de underlag som Trafikverket redovisat så kan Länsstyrelsen inte se något annat alternativ än att det är nödvändigt med en förstärkning i enlighet med minst 20 procents alternativet. Detta samtidigt som de mest tidskritiska infrastrukturinvesteringarna hanteras genom lånefinansiering i enlighet med Trafikverkets förslag i tidigare nämnda regeringsuppdrag om åtgärder i infrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län, för att inte riskera att tappa tempo. Utöver det är det viktigt att Sverige jobbar för en ökad andel medfinansiering från EU, inte minst inom EU:s utpekade stomnätsskorridor.

TEN-T

I regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram inriktningsunderlaget så trycker regeringen i flera avseende på att planeringen ska ske i ett systemperspektiv för längre stråk som ökar

samhällsnyttan av transportinfrastrukturen och att detta också sker i dialog med övriga nordiska länder för gränsöverskridande stråk. I sammanhanget ombads även Trafikverket att särskilt beakta Sveriges åtaganden gentemot EU och att genomföra utbygganden av stamnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön.

Även om Länsstyrelsen ovan huvudsakligen lyft fram järnvägssatsningar i Västerbottens län så vill vi poängtera att dessa också är en avgörande del i det långväga sammanhållna och gränsöverskridande stråk som EU lyft in som en del av stamnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet. Det innebär i praktiken att Sverige därmed har åtagit sig att uppfylla kraven i EU:s TEN-T förordning genom att bygga ut stornätet till 2030. Vi vill också poängtera, att förutom de tidigare nämnda åtgärderna på Norrbottenbanan är det av stor vikt att övriga åtgärder i Botniska korridoren, Malmbanan inklusive Luleå-Boden, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen färdigställs för att åstadkomma det långväga sammanhållande stråk som är av stor betydelse för Västerbotten, Sverige och EU.

Länsstyrelsen konstaterar med stor förvåning att Trafikverket tyvärr inte svarat på regeringens direktiv om att beakta Sveriges åtaganden avseende EU:s TEN-T förordning utan bara poängterar att EU-kommissionen kan medge undantag om åtgärder inte kan motiveras samhällsekonomiskt. Det vore ett bra tydliggörande om Trafikverket uppfyllde regeringens direktiv och räknade på vad en full utbyggnad av stamnätskorridorerna skulle kosta, hur mycket medfinansiering från EU som det skulle kunna uppbringa samt när korridorerna kan anses vara klara.

Rennäringen

Det är positivt att Trafikverket uppmärksammar frågan om konfliktlösning med rennäringen i inriktningsunderlaget. Som Länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten tidigare tillskrivit regeringen så anser vi att Trafikverket borde få ett uppdrag att ta fram en modell för att kunna erbjuda fler skyddsåtgärder för att mildra den negativa påverkan på rennäringen i väg- och järnvägsprojekt. Länsstyrelsens föreslår även att Trafikverket får i uppdrag att ta fram en modell för ekonomisk ersättning till rennäringen i väg- och järnvägsprojekt. Detta skulle kunna minska konflikterna och antalet överklagningar i samband med den fysiska planeringen av transportinfrastrukturprojekt.

Länsstyrelsen tycker att Trafikverket förmedlar en felaktig bild i inriktningsunderlaget och på ett onödigt sätt pekar ut en viss grupp när man skriver att ”idag överklagas i regel alla nya infrastruktursatsningar av samebyar”. Det sker många andra överklagningar i dessa processer av andra än samebyar, men såklart av andra orsaker.

Flyg

Länsstyrelsen 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 är idag en del av en global marknad och utvecklingen av basindustrin kräver alltmer specialistkompetens. Den exportintensiva industrin i Västerbotten 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.

Elflyget lämpar sig bra i norra Sverige eftersom avstånden är långa och passagerarmängderna små. De mindre flygplatserna i Västerbotten kan få en större betydelse tack vare mindre elflygplan och nya linjer kan utvecklas som i dag inte går att få lönsamhet i med stora flygplan

Övriga synpunkter

Länsstyrelsen är positiv till den föreslagna fortsatta anpassningen av vägnätet till bärighetsklass 4 (BK4) för lastbilar upp till 74 ton. Det är en viktig del i att effektivisera transporter på väg och i kombination med ett utökat nät för längre lastbilar upp till 34,5 meter innebär det lägre klimatpåverkan och transportkostnad per transportvolym. Dessa åtgärder är särskilt viktiga i norra Sverige där skogsindustrin och gruvnäringen är beroende av transporter i områden där det saknas järnväg. BK4 ger lägre klimatpåverkan per transportvolym och stärker samtidigt näringslivet.

Idag går E4 utanför alla större städer utom Örnsköldsvik och Skellefteå, med lägre hastighet, ökad restid och barriäreffekt för städerna som följd. Med framför allt betydande problem med avgaser och miljöproblem som ger allvarliga konsekvenser för både natur och människor. Att utformningen av E4:an, som står för en betydande del av Sveriges nord-sydliga vägtrafik, ska bidra till god luftkvalitet, bullerfri miljö, snabba transporter, ökad framkomlighet och möjlighet till regionförstoring är självklart. Länsstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att Trafikverket ännu inte byggt dessa förbifarter som behöver färdigställas inom kommande åtgärdsplaneringsperiod. Länsstyrelsen välkomnar därför Regeringens uppdrag till Trafikverket att verka för finansiering av en tidigareläggning av genomförandet av objekt E4, förbifart Skellefteå, LI2024/00654 och ser fram emot ett snabbt färdigställande.

De som medverkat i beslutet

Samråd i detta ärende har skett med Region Västerbotten, Länsstyrelsen Norrbotten och Region Norrbotten.

Beslutet har fattats av landshövding Helene Hellmark Knutsson med handläggaren för ledningsstöd Mikael Bergström som föredragande.



Helene Hellmark Knutsson



Mikael Bergström