

i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 Dnr I2021/02884

Norrbottens Kommuner är ett förbund som ägs av de fjorton kommunerna i länet. Norrbottens Kommuner är inte ombedd att komma med synpunkter på förslaget men frågan är angelägen för länets samtliga kommuner och därför har förbundet valt att inlämna ett yttrande.

Sammanfattande synpunkter

Viktiga investeringar som är tidskritiska i den snabba samhällsomställningen

Norrbottens Kommuner menar att regeringen har all anledning att se över prioriteringar i förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 utifrån den industriutveckling som på kort tid ritat om kartan. Långsiktig och förutsägbar transportplanering är avgörande för att kommunerna ska kunna utvecklas positivt utifrån den möjlighet den nya industriutvecklingen med dess kringeffekter.

Förslaget innehåller mycket viktiga investeringar på Malmbanan och kritiska åtgärder för att öka kapaciteten mellan Luleå-Boden samt Luleå C. Åtgärder som redan utifrån dagens kapacitetsbehov är nödvändiga att genomföra i närtid. Tyvärr kommer inga av dessa åtgärder att slutföras fram till 2033. Samtidigt investerar näringslivet mer än 1070 miljarder kronor för en grön omställning och större delen sker av dessa investeringar sker nu i Norrbotten med full produktion till 2030. Planförslaget behöver möta den nya industrins transportbehov med kritiska åtgärder i närtid och en utveckling av järnvägen i norra Sverige som stärker svensk konkurrenskraft. Först med investeringar som leder till sammanhängande järnvägsstråk får vi mer klimatsmarta och kostnadseffektiva järnvägstransporter.

Norrbottens Kommuner välkomnar planförslagets farledsåtgärder till Luleå hamn som är en viktig prioritering för att möta industrins transportbehov i den gröna omställningen och det är därför glädjande att Trafikverket föreslår att objektet ska finansieras under planperioden.

Norrbottens Kommuner ser att länstransportplanerna behöver ökad tilldelning då risk att uteblivna satsningar på sikt kan innebära ett ökat tryck på anspråken i länstransportplanerna vilka kan komma behöva finansiera större ombyggnationer av nedslitna regionala vägar.

Ett snabbt genomförande av föreslagna åtgärder enligt regeringsuppdraget avseende Norrbotten och Västerbotten är tidskritiskt

Trafikverkets redovisning av kapacitetsbehovet med anledning av de då kända etableringarna är tydligt. Utan de mest kritiska åtgärderna på Malmbanan, Luleå-Riksgränsen, kommer inte industrins transportbehov på järnvägen att kunna tillgodoses. Finansieringen behöver därför säkerställas för ett snabbt genomförande och är av högsta prioritet då H2 Green Steel beräknar vara i gång produktionen redan 2024.

Norrbottenbanan är en förutsättning för en hållbar samhällsutveckling i den gröna industriomställningen

Planförslaget saknar åtgärder för intensifiering av planering och bygge av Norrbottenbanan i dess hela sträckning, i stället föreslår Trafikverket en senareläggning av sträckan (Umeå) Dåva- Skellefteå med ett färdigställande efter 2033. För en lyckad grön omställning av industrin är kompetensförsörjningen en stor utmaning. Ett färdigställande av Norrbottenbanan långt efter planperiodens slut riskerar att hämma den gröna omställningen.

Norrbottens Kommuner vill se åtgärder för en intensifiering av planering och byggande och efterfrågar målår för ett färdigställande av hela banan. Ett färdigställande av Norrbottenbanan långt efter planperiodens slut riskerar uppenbart att hämma den gröna omställningen och möjligheterna att ta vara på de möjligheter som den medför.

E10 är en pulsåder i den gröna omställningen där framkomlighet och säkerhet behöver säkerställas

Trafikverket föreslår att de planerade mötessepareringsobjekten på väg E10 fullföljs vilket är glädjande, liksom välkomna trimnings- och miljöåtgärder. Den gröna industriutvecklingen innebär stora satsningar i Malmfälten och E10 är en viktig och i dag enda länken för vägtransporter. Ökade transporter, såväl gods- som persontransporter innebär att åtgärder för att säkerställa framkomligheten och säkerheten behöver fortsätta. Därför anser Norrbottens Kommuner att Trafikverkets förslag inom det så kallade 10-procentsalternativet, mötesseparering E10 Mertainen–Kauppinen, inkluderas i den ordinarie planen.

Norrbottens Kommuner

Övergripande synpunkter på planförslaget

Norrbottens Kommuner anser att en välintegrerad bebyggelse- och transportplanering är en grundförutsättning för att skapa en hållbar samhällsutveckling och understryker behovet av samverkan mellan kommuner, regioner, Trafikverket och andra aktörer för att uppnå detta. Utöver industrin investeringar görs satsningar inom besöksnäring, biltestnäringen och tjänsteföretag i länet vilka också ställer krav på transportsystemet.

Utvecklingen går i ett extremt högt tempo vilket också är nödvändigt för att nå de klimatmål som driver utvecklingen i den önskade riktningen. Nya etableringar och utveckling av befintliga kräver ökad kapacitet i transportsystemet som redan idag har en hög nyttjandegrad. Om Sverige menar allvar med att nå klimatmålen behöver satsningar i nationella planen möta näringslivets behov av gröna transporter. Såväl godstransporter som persontransporter.

Norrbottens Kommuner välkomnar det regeringsuppdrag, med anledning av de stora industrietableringarna och industriutvecklingen som sker i Norrbotten och Västerbotten, som Trafikverket har redovisat. Glädjande nog så visar näringslivet ett fortsatt stort intresse för den gröna omställningen och driver på utvecklingen i högt tempo med nya satsningar i Norrbotten.

Trafikverkets redovisning av kapacitetsbehovet med anledning av de då kända etableringarna är tydligt. Utan de mest kritiska åtgärderna på Malmbanan, Luleå-Riksgränsen, kommer inte industrins transportbehov på järnvägen att kunna tillgodoses. Ett snabbt genomförande är därför av högsta prioritet då produktionen beräknas vara i gång redan 2024.

För en lyckad grön omställning av industrin är kompetensförsörjningen en stor utmaning. För Norrbotten och Västerbotten kommer Norrbotniabanan vara möjligheten till större arbetsmarknadsregioner och ökad attraktivitet för boende i regionerna som bidrar till en hållbar utveckling. Ett färdigställande av Norrbotniabanan långt efter planperiodens slut riskerar att hämma den gröna omställningen. Därför är Norrbottens Kommuner mycket bekymrad över att Trafikverkets förslag innehåller en senareläggning av Norrbotniabanan.

Norrbottens Kommuner anser att systemperspektivet är avgörande för konkurrenskraften. Därför är ett snabbt färdigställande av hela Botniska korridoren, som består av Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, avgörande för den nya industrin och för att Sverige ska nå målet att bli den första fossilfria välfärdsnationen. En kustjärnväg Gävle-Luleå för 250 km/h är den gröna infrastrukturen som kan möta utvecklingen av gröna industrin när näringslivet investerar mer än 1 070 miljarder i norra Sverige. Därtill är en kustjärnväg en av EU:s viktigaste prioriteringar och är därför beredd att medfinansiera 30-50 procent.

Trafikverket föreslår att finansiera påbörjandet av tre etapper på nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige för 104 miljarder kronor inom den ekonomiska ramen för kommande planperiod. Norrbottens Kommuner ifrågasätter inte behovet av mer järnvägskapacitet i södra Sverige utan förordar i stället att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg finansieras och organiseras i särskild ordning utanför den nationella planen. Andra redan planerade, viktiga och mogna objekt kan då finansieras och färdigställas inom kommande planperiod samtidigt som de nya stambanorna kan planeras, finansieras och byggas sammanhållet och rationellt.

Norrbotten är centrum för grön industriomställning och Sverige kan bli världens första fossilfria välfärdsland

Industrin ställer om och på kort tid ska stora investeringar ske i ny grön och hållbar teknik för att möta de globala miljömålen. Trafikverkets analys visar på kraftigt ökade godsflöden och nya investeringar och företagsetableringar tillkommer ständigt. Att säkerställa de kritiska åtgärderna för att möta den gröna omställningens transportbehov i närtid är högst prioriterat. Norrbottens Kommuners uppfattning är att åtgärder enligt planförslaget inte kan möta den industriutveckling som sker i Norrbotten och Västerbotten, och anser att åtgärdsförslaget som presenteras för Malmbanan i regeringsuppdraget avseende Norrbotten och Västerbotten är helt nödvändigt. Den fortsatta utvecklingen och en samhällsomvandling ställer stora krav på en robust och kapacitetsstark järnväg i nord-sydlig riktning liksom behov av öst-västliga förbindelser i anslutande stråk, både för godstransporter och personresor.

Kompetensutmaningen är en avgörande pusselbit för att lyckas med den gröna omställningen. Med en förväntad befolkningsökning i Norrbotten och Västerbotten för att klara kompetensbehovet är effektiva persontransporter en viktig förutsättning. Norrbotniabanans färdigställande är helt avgörande för en hållbar samhällsomvandling som tillsammans med ett färdigställande av Nya Ostkustbanan skapar möjlighet till attraktiva och effektiva persontransporter längs hela Norrlandskusten.

I dag är arbetspendling mellan de större orterna längs Norrlandskusten begränsat på grund av långa restider då en kustjärnväg saknas. 10 år med Botniabanan Örnsköldsvik- Umeå vittnar om fantastiska effekter för arbetsmarknaden och regionens utveckling.

Att Norrbotniabanan, i sin helhet, nu föreslås ingå i den nationella infrastrukturplanen är mycket glädjande. Dessvärre är Norrbottens Kommuner mycket oroad över den ofullständiga finansieringen

som enligt förslaget innebär en senareläggning av etappen Umeå-Skellefteå och ett färdigställande av hela banan långt efter EUs målår 2030.

Regeringen har under nuvarande planperiod tagit ett antal beslut som bidragit till en effektiv framdrift av Norrbotniabanans planering vilket Norrbottens Kommuner är mycket glad för. Utifrån regeringens tydlighet är därför Trafikverkets förslag till genomförande i den nationella infrastrukturplanen förvånande. Ett senareläggande av sträckan (Umeå)Dåva-Skellefteå med färdigställande efter planperioden slut överensstämmer inte med regeringens direktiv om ett genomförande under planperioden. Norrbottens Kommuner välkomnar en tidigareläggning med 1-2 år enligt regeringsuppdraget men saknar samtidigt en analys om möjligheten att intensifiera färdigställandet av Norrbotniabanans i hela dess sträckning. Norrbottens Kommuner anser att sträckan Skellefteå-Luleå saknas i uppdragets analys, som en del av nu gällande plan då planeringsarbetet för sträckan är påbörjat.

Norrbottens Kommuner vill också uttrycka glädje över att Trafikverket föreslår att medel avsätts till Länsstyrelserna för att de ska ha tillräckligt med resurser för sitt arbete med Norrbotniabanans och inte bli en bromskloss i den fortsatta processen. Dessvärre har de synpunkter som lämnats från landets länsstyrelser inte hörtsammats. Trafikverkets förslag, att pengarna endast kan användas till miljöbalksrelaterade ärenden, riskerar ändå att bromsa tillståndsprocessen då länsstyrelsernas arbete är mer omfattande än bara kopplingen till miljöbalken.

En sammanhållen transportinfrastruktur för stärkt konkurrenskraft

Investeringarna i norr är beroende av ett transportsystem som är sammanhållet och därför behöver analysen om hur transportinfrastrukturen påverkas av de stora investeringarna även göras på systemnivå. Produkterna ska exporteras ut till marknaden med klimatsmarta och kostnadseffektiva järnvägstransporter. Tillgången på grön transportinfrastruktur, kapacitet och logistik kommer vara viktiga förutsättningar för konkurrenskraften där ett sammanhållet järnvägssystem kopplas ihop med sjöfart och övriga transportslag.

För att möjliggöra för och stimulera till mer överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart behöver staten, utöver att färdigställa Norrbotniabanans och hela Botniska korridoren, i framtiden ta ett större ansvar och öka sin medfinansiering till utbyggnader av allmänna och kommunalt ägda hamn- och terminalbyggnader.

EU:s mål är att stomnätet i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ska vara utbyggt till 2030 och Sverige har en överenskommelse med EU att bygga Botniska korridoren som en del av TEN-T. I Trafikverkets förslag blir varken Norrbotniabanans eller Nya Ostkustbanans färdigställd, trots regeringens tydliga intention att intensifiera bygget av Norrbotniabanans och utbyggnaden av järnvägen i norra Sverige.

Som en del av TEN-T har bygget av Norrbotniabanans, liksom övriga delar av Botniska korridoren, möjlighet till medfinansiering från EU med 30-50 procent av den totala kostnaden. Målåret för färdigställande är 2030 och då behöver Norrbotniabanans vara fullt finansierad i kommande plan. Tillsammans med investeringar för att färdigställa Nya Ostkustbanans och Godsstråket genom Bergsslagen nås full effekt i hela Botniska korridoren.

Norrbottens Kommuner ser mot bakgrund av Industrietableringar och ökat godsflöde att Trafikverket fortsätter att utreda upprustning av Inlandsbanans. Stråket kan komma att få betydelse både för lagring och transport av vätgas men även för omledning och godstransporter vid framtida etableringar längs sträckningen.

Gränsöverskridande stråk och trafikering säkrar klimatomställningen

Norrbottnens Kommuner vill dessutom tydliggöra vikten av att utveckla de gränsöverskridande transporterna som en förutsättning i den gröna omställningen som även sker i norra Norge och Norra Finland.

I norra Sverige finns gränsöverskridande transport till två grannländer som dessutom är några av våra största import- och exportländer. Gränsövergången Haparanda – Torneå korsas av två av EU:s nio stomnätsskorridorer, Skandinavien – Medelhavet och Nordsjön – Östersjön. I Bottenviken ligger Luleå hamn som är en av EU:s prioriterade stomnätshamnar som via Malmbanan/Ofotenbanan kopplas ihop med Narviks hamn i Norge, där ScanMed-korridorens ena förgrening slutar. EU är tydlig med att det europeiska stomnätet ska stå klart 2030 och därför finns stora möjligheter till medfinansiering med 30-50 procent för genomförandet.

I förslag till nationell infrastrukturplan saknas en tydlighet kring Sveriges avsikter om samplanering av åtgärder med grannländerna samt beaktandet av att gränsövergångarna är en del av såväl stomnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet som stomnätsskorridoren Nordsjön-Östersjön.

Utveckling av infrastrukturen sker i både Norge och Finland och därför bör det i Sveriges nationella infrastrukturplan vara tydligt hur Sverige avser att samplanera sina åtgärder med grannländerna. Detta för att undvika administrativa och tekniska hinder när ett land genomfört investeringar som är till fördel för de gränsöverskridande transporterna samt möjlighet att samordna ansökan om medfinansiering från EU.

Planering av dubbelspår mellan Narvik och Luleå är på sikt nödvändigt i ett systemperspektiv när såväl satsningar på fossilfritt stål som exporten av sjömat från norra Norge ställer krav på ökad kapacitet. Gränsterminalen i Haparanda är ett annat exempel av nationell och internationell betydelse som måste utvecklas för att hantera alla sorter gods och lastbärare med ökad effektiviteten för transporter i båda stomnätsskorridorerna. På samma sätt knyter gränsövergången Haparanda – Torneå ihop två länders kollektivtrafiksystem. Ytterligare en viktig fråga inom transportnätets kopplingar med våra grannländer är de säkerhetspolitiska aspekterna och frågan om militär mobilitet.

Europaväg 45 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. Planförslaget anger kapacitetshöjande åtgärder på väg 95 med koppling till Skellefteå. Norrbottens Kommuner vill påtala att det även är viktigt att följa utvecklingen för hela väg 95 på samma sätt som samtliga vägar med gränsöverskridande trafiken mot annat land i länets i öst-västlig- samt nordligriktning, det avser godstransporter, besöksnäring och persontransporter. Ett exempel är att följa upp hur trafikflödet utvecklas på riksväg på hela sträckan för väg 95 som en konsekvens av byggande Norska Tjernfjellstunneln.

Försämring av redan eftersatt vägunderhåll och det arktiska klimatet

Trafikverkets beskrivning av ett försämrat tillstånd i det statliga vägnätet oroar och att anslagsnivåerna inte är tillräckliga för att upprätthålla dagens standard i det statliga vägnätet är bekymmersamt. Med en yta 25 procent av Sveriges, är och kommer vägarna alltid vara helt avgörande för tillgängligheten i Norrbotten. Långa avstånd mellan bostad, arbete, skola och annan samhällsservice präglar vardagen för stor del av befolkningen med vägen som enda alternativet. Att vårda och underhålla infrastruktursystemet är grunden i fyrstegsprincipen och därför anser Norrbottens Kommuner att underhåll av befintlig väginфраstruktur inte kan prioriteras bort.

Den i planförslaget föreslagna fortsatta anpassningen av vägnätet till bärighetsklass 4 (BK 4) för lastbilar upp till 74 ton är positivt enligt Norrbottens Kommuner. Det är en viktig del i att effektivisera transporterna på väg och i kombination med ett införande av 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 samt genom vår nationsgräns till Finland där såväl tyngre som längre fordon redan är tillåtna.

Även Norrbottens arktiska klimat och stora årstidsvariationer påverkar vägarnas funktion och standard. Redan idag är det en utmaning att kunna säkra underhållsstandard året runt på det lågtrafikerade vägnätet och i krävande fjällmiljö med stora snömängder, snöskred och laviner som påverkar framkomligheten. Återkommande trafikavbrott vid gränspassagerna i fjällvärlden får konsekvenser för basnäringen.

Enligt klimatanalyser framgår att det arktiska klimatet kommer att få störst förändring med mer nederbörd och störst ökning av temperaturen. Redan idag finns utmaningar med ökade snömängder, höga vattenflöden, översvämningar, utökad tjallossningsperiod samt nya rörelsemönster hos ren och vilt som påverkar framför allt vägnätet där underhållsbehovet riskerar att eskalera. Därtill är exempelvis Malmbanan och E10 norr om Kiruna särskilt utsatt då stabiliteten minskar i och med permafrostens upptining.

Sammantaget så medför detta behov av särskilda klimatanpassningsåtgärder och ökade kostnader för infrastrukturprojekt i länet.

Norrbottens Kommuner vill också poängtera vikten av att fortsätta arbetet med mötteseparering längs det statliga vägnätet men också andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder för boende på landsbygden. Norrbottens Kommuner är därför glad att satsningar på gång- och cykelvägar längs E10 och E45 finns med i förslaget men även åtgärder för ren och vilt. Trafikverket föreslår också att de planerade möttesepareringsobjekten på väg E10 fullföljs vilket är glädjande, liksom välkomna trimnings- och miljöåtgärder. Den gröna industriutvecklingen innebär stora satsningar i Malmfälten och E10 är en viktig och enda länken för vägtransporter. Ökade transporter, såväl gods- som persontransporter innebär att åtgärder för att säkerställa framkomligheten och säkerheten behöver fortsätta. Därför anser Norrbottens Kommuner att Trafikverkets förslag inom det så kallade 10-procentsalternativet, mötteseparering E10 Mertainen–Kauppinen, inkluderas i den ordinarie planen.

Norrbottens Kommuner ser också med oro på ytterligare hastighetssänkningar som en följd av ökade trafikmängder på såväl nationella som regionala statliga vägnätet. Med små ekonomiska ramar i länstransportplanen kommer inte kraven på möttesepareringsåtgärder att kunna tillgodoses samtidigt som behovet av en utvidgad arbetsmarknadsregion är viktigare än någonsin för kompetensförsörjningen.

Länstransportplanernas behöver utökad tilldelning för att möta samhällsomställningen

Av det omfattande statliga vägnätet i länet är det endast E4, E10 och E45 som inte faller under länstransportplanens ansvarsområde vad gäller utvecklande åtgärder i form av tillgänglighetsförbättringar och trafiksäkerhet. Länstransportplanen fyller därför en mycket viktig uppgift för landsbygdens utveckling och trafiksäkerhet då de statliga vägarna ofta är både lokalgata och genomfartsled genom såväl kommunhuvudorter som mindre samhällen samt för att motverka den försämrade tillgängligheten som följer av Trafikverkets ständigt pågående hastighetsöversyn. Länstransportplanens uppgift ökar dessutom i en tid då stora resurser krävs för samhällsomvandling till följd av framför allt de nya industriella etableringarna med förväntningar om ett ökat hållbart resande och social inkludering. Men med de tilldelade medel som finns för länstransportplanen i Norrbotten för perioden 2022–2033 så kommer inte detta vara möjligt då det i princip helt saknas medel till ovanstående förrän efter 2028.

Enligt Norrbottens Kommuner är detta inte en acceptabel situation i det läge som länet just nu befinner sig med större behov av offensiva åtgärder än någonsin på såväl statlig- och kommunal transportinfrastruktur som kollektivtrafikåtgärder. Detta bekräftas också delvis i Trafikverkets regeringsuppdrag avseende Norrbotten och Västerbotten där Trafikverket redovisar behov av lokala åtgärder i det statliga regionala vägnätet i Boden och Gällivare kopplat till industriinvesteringarna till följd av byggtrafik, arbetspendling och befolkningsökning. Kostnaderna uppskattas till drygt 200 miljoner kronor som förväntas finansieras av länstransportplanen och då har ingen hänsyn tagits till behovet av att stötta kommunerna med bidrag till det kommunala vägnätet för trafiksäkerhets-, miljö- och cykelåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder. Eftersom etableringar av såväl industri som anslutande vägar är i en inledande fas på dessa orter finns all anledning att anta att kostnaden för dessa åtgärder dessutom kommer att öka. Utöver detta kan konstateras Trafikverkets analys i detta avseende avgränsats till etableringarna i Boden och Gällivare men Norrbottens Kommuner ser ett tydligt behov att inkludera fler orter som tydligt kommer att påverkas, exempelvis Luleå. Därför anser Norrbotten Kommuner, precis som Trafikverket konstaterar, att en extra satsning till länstransportplanen behövs.

Norrbotten är beroende av flyget

Flyget har en viktig funktion för tillgängligheten till länet och för de långväga resorna saknas relevanta alternativ. En exportberoende industri är också beroende av att kunna nå och ta emot kunder från olika delar av världen. De regionala flygplatserna har stor betydelse för näringslivet som dessutom har 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.

Norrbottens Kommuner anser att tillgängligheten till välfärd måste säkerställas för hela landet. I dag tar kommuner och regioner ett stort ansvar för såväl näringslivets förutsättningar till utveckling som tillgängligheten och samhällsberedskap. 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.

Norrbottens Kommuner står också bakom följande yttranden

Avslutningsvis vill Norrbottens Kommuner hänvisa till och ställa sig bakom yttrandena från Norrbotnibanegruppen/ Norrbotniabanan AB, Botniska korridoren, Tillväxtberedningen i Norrbotten samt Region Norrbottens.

Remissyttrandet har även tagits fram i samråd med Länsstyrelsen i Norrbotten samt Norrbottens Handelskammaren.

För Norrbottens Kommuner



Claes Nordmark
Styrelseordförande

