

i.remissvar@regeringskansliet.se
kopiai.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037 Ert ärendenummer diarienummer I2020/02739

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 då en fungerande trafikinfrastruktur är av yttersta vikt för kommunernas och länets utveckling.

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Norrbotten och Region Norrbotten.

Sammanfattande synpunkter

Fördelningsmodellen behöver ses över för att bättre ta hänsyn till stora och växande volymer gods som produceras i norra Sverige, likaså efterfrågar Norrbottens Kommuner styrmedel som utjämnar skillnaderna mellan stad och land och mellan olika grupper. De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser som föreslås, drabbar vår glest befolkade landsbygd på ett oacceptabelt sätt. Underlaget behöver även utveckla analyserna av regionförstoringens betydelse för jämställdhet och kompetensförsörjning.

Norrbottens Kommuner vill med kraft markera att bristande ekonomiska resurser inte får medföra att trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom sänkningar av hastigheter på det statliga vägnätet. Det ökade behovet av vidmakthållande är oroande och underhållet av väg- och järnvägsnätet måste prioriteras för att inte försämra funktionaliteten.

Grundinriktningen bör vara att uppfylla kraven TEN-T förordningen och viktiga gränsöverskridande stråk. Botniska korridoren behöver byggas klart och för Norrbotten kommuner innebär det åtgärder för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och att planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Detta helt enligt Januariavtalet och Regeringens direktiv till inriktningsunderlag. För att säkerställa gruvnäringens framtida nettoexportbidrag till den svenska ekonomin måste Malmbanans kapacitet utvecklas som en del i stråket, Botniska korridoren/Scan-Med. Sverige behöver dessutom en ny målbild för järnvägen och förslaget är en järnväg för 250 km/h för hela landet.

Norrbottnens Kommuner vill se en ökad prioritering och ett finansiellt engagemang från statens sida för regionala flygplatser vilka är avgörande för exportindustrins behov av utrikesresande, samt samhällets förmåga till skydd och beredskap.

Från Norrbottens Kommuner anser vi att investeringar inte kan skjutas upp då brister i transportinfrastruktur riskerar att bli hinder för kommunernas utveckling och för industrins klimatomställning i Norrbotten. Ett resultat av bristen kan innebära ett hinder för utvecklingen i Norra Sverige såväl som för att uppnå regeringens klimatmål 2045.

Allmänt om Norrbottens utveckling och specifika utmaningar kopplat till transportinfrastruktur

Norbotten är landet största län med en 1/4 del av Sveriges landyta men med endast 2,5% av landets befolkning. Detta innebär långa avstånd mellan kommuncentra men också långa avstånd inom kommunerna. Många hushåll i länet saknar i dag alternativ till biltransporten varför länets innevånare blir extra känsliga för höjda skatter på fossila drivmedel.

Norbottens stora vägnät och särskilda förhållanden exempelvis avseende vinterunderhåll innebär att det behövs rejäla satsningar på bärighetshöjande åtgärder främst på det lågtrafikerade vägnätet.

Trafikverket utgår i sitt inriktningsunderlag att norra och mellersta Sverige ska fortsätta att minska i befolkning. Norra och mellersta Sverige är innovationsledande med investeringar, på gång och planerade, i framtidens industrier och kommer att vara en del i en världsledande grön klimatomställning exempelvis Northvolt batterifabrik i Skellefteå och Hybrit-projektet om fossilfri stålframställning. Ett fungerande transportsystem för godstrafiken är helt avgörande i denna utveckling för norra Sverige och Sverige i sin helhet. I den gröna omställningen är tillgång till forskning och akademisk arbetskraft avgörande och kopplingen till universitetsorterna längs norrlandskusten är med detta behov viktig. Genom förstärkt transportinfrastruktur i norra och mellersta Sverige, möjliggörs kraftigt förstörade arbetsmarknadsregioner vilket också är viktigt för att öka jämlikhet och jämställdhet.

Norbotten, mitt i europeiska Arktis, berörs av förlängningen av två godskorridorer i TEN-T (Transporteuropeiska transportnätet), Scandinavian-Mediterranean stomkorridor och North Sea Baltic stomkorridor till Luleå som är Core hamn (5 st i Sverige). Norrbotniabanan och Haparandabanan är en del i Bottniska korridoren som är ett betydelsefullt godstransportstråk för råvaruförsörjningen inom EU och ingår i det europeiska stomnätverket, Core Network inom TEN-T. Bottniska korridoren har alltså en avgörande betydelse eftersom den binder samman det naturresursrika arktiska norra Europa med de mest tätbefolkade marknaderna inom EU. OECD Territorial Reviews studien för Northern Sparsely Populated Area visar på behov av nödvändiga infrastrukturinvesteringar både i nord-sydliga transportstråk till marknader inom EU samt i öst-västliga transportstråk till marknader i Asien.

Malmbanan kopplas också till stråket, Bottniska korridoren/Scan-Med, som ett mycket viktigt strategiskt godsstråk. För att säkerställa gruvnäringens framtida nettoexportbidrag till den svenska ekonomin måste Malmbanans kapacitet utvecklas. Ett första steg är en utbyggnad av dubbelspår på det norra omloppet Kiruna-Riksgränsen samt på sikt kommer det att behöva finnas dubbelspår hela vägen mellan Luleå och Riksgränsen för att klara det ökade kapacitetsbehovet.

Luleå är en av fem Core hamnar i Sverige och koppling till TEN-T och de två stomkorridorerna. Malmporten en viktig nödvändig investering för industrins konkurrenskraft och gröna omställning, LKAB:s kapacitetsbehov och betydelse för länets utveckling och Sverige. Samt för sjöfartens möjligheter.

Norrbottens geografiska förutsättningar och avstånden till internationella marknader ställer höga krav på goda flygförbindelser. För inlandet som saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider är flyget direkt avgörande för näringslivet exempelvis gruvnäringen, besöksnäringen och biltestnäringen. Besöksnäringen i länet är en av de starkast växande näringarna i hela landet. Stockholm/Arlanda utgör ett strategiskt nav och har en helt avgörande betydelse för tillgängligheten till regionen. Flygtrafiken till icke statliga flygplatser i norra Norrland är helt beroende av upphandlad flygtrafik för tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft. De aktuella flygplatserna (Gällivare, Arvidsjaur och Pajala) och dess trafik är en del i det nationella transportsystemet men har även en viktig funktion för att säkerställa samhällsviktiga funktioner såsom hälso- och sjukvård i länet. I dag tar kommuner och regioner ett stort ansvar för såväl näringslivets förutsättningar till utveckling som tillgänglighet och samhällsberedskap.

Norrbottens flygförbindelser kan i en postpandemisk värld, där vi har bevisat att distansarbete är fullt möjligt, vara viktiga förutsättningar för att bosätta sig i Norrbotten även om man har sin anställning i annan del av landet.

E10 är ett strategiskt stråk och sträckan mellan Kiruna och Gällivare är enda förbindelselänken vilket kan innebära stora konsekvenser och ett allvarligt hot mot samhällsviktiga funktioner och näringslivets konkurrenskraft vid blockering av vägen.

E45 är av betydelse för gods- och besöksnäringen som tillsammans med riksväg 95 är en viktig transportled för både person- och godstransporter inom landet och internationellt. Vägverkets egen mätning visar att trafikflödet på riksväg 95 är motsvarande flödet vid närmaste gränsövergång på E12:an. Norska Tjernfjellstunneln öppnades hösten 2019 och den interregionala/ gränsöverskridande trafiken, framförallt tunga trafiken, har ökat och förväntas öka på riksväg 95.

Synpunkter på inriktning och ambition

- I underlaget framgår att Trafikverket i dag har tämligen trubbiga instrument för beräkning av tillväxteffekter av infrastrukturåtgärder och hänvisar till kommande

planrevideringar för utvecklad modell. Underlaget hänvisar till att det finns modeller som tar hänsyn till relationen till arbetsinkomster.

Utifrån en analys som skulle vara rättvisande för Norrbottens bidrag till BNP och nationell tillväxt behöver en modell tas fram som tar hänsyn till olika produktionssamband och värdekedjor beroende av transportinfrastruktur, snarare än enbart platsspecifika som innevånare och arbetsinkomster. Norrbotten som är glest befolkat bidrar till stora exportinkomster från skog, mineral och besöksnäring vilka genererar trafik och höga godsflöden, både inom och utanför landets gränser. Med ett näringsliv som har ett högt beroende av naturresurser framträder ett mönster där bearbetning, produktion, försäljning samt finansiell och administrativ styrning faller ut på olika geografiska platser vilket får till följd att mätning av arbetsinkomster på en specifik plats inte kommer att spegla behovet eller tillväxteffekten av investeringar/förbättringar.

Nuvarande modell för fördelning av de ekonomiska ramarna till länstransportplanerna bygger till övervägande del på antalet folkbokförda invånare. Denna modell väger inte in storleken av det statliga vägnätet eller flödet av den trafik som bedrivs på vägarna i tillräcklig omfattning. Bebyggelsestruktur med boende och arbetsplatser med långa avstånd inom länet får som en naturlig följd av detta, ett mycket högre antal km väg per invånare än i andra delar av landet. Vägar används av många fler än permanent boende och fungerar i hög grad som ”transitvägar” vilket innebär ett mycket högre nyttjande än befolkningsmängd.

Till stor del sammanfaller industrins, besöksnäringens och skogsnäringens behov när det gäller utveckling av transportinfrastrukturen och att ge dessa förutsättningar att fortsätta utvecklas är av stort nationellt intresse. Behoven sammanfaller också till stor del med behoven av förbättrad infrastruktur för bättre pendlingsmöjligheter till både arbete och studier. Nuvarande länsplaner räcker inte till för att hantera vägnätet. Beräkningsmodellen måste dessutom bättre spegla nyttjandet av och storleken på transportsystemet.

- Regeringen betonar en starkare integration mellan planeringen av transportinfrastrukturen och regionala strategier och planer. Det är ett välkommet synsätt som tar fasta på att transportinfrastruktur samverkar med regionala förutsättningar och annan planering för att skapa hållbar utveckling och bättre planeringsförutsättningar för enskilda kommuner. Att nyttja hela transportsystem för att uppnå effektiviseringar och öka trafikflödet är en god ambition, för ett län som Norrbotten som står inför stora industriella investeringar med tillhörande godsflöden och utmaning i kompetensförsörjning räcker inte enbart förbättringar och effektiviseringar utan reella investeringar måste genomföras.

- Det internationella perspektivet behöver bättre uppmärksammas i den nationella infrastrukturplaneringen, bland annat mot bakgrund av godstransporternas betydelse för Sveriges exportintensiva industri. Norrbotten angränsar till både Finland och Norge och med detta läge är flödet av gods på det nationella vägnätet stort. För att uppnå klimatmålen behöver både en kapacitetutökning och att järnvägsnätet sammanlänkas i både nord-sydlig och öst-västlig riktning.

Persontrafiken på Haparandabanan (Haparanda-Luleå) planeras starta april 2021. För att nyttja Haparandabanans kapacitet fullt ut även för persontrafik behöver staten föra dialog med finska staten för att möjliggöra och binda samman en större och starkare arbetsmarknadsregion från Norrbottens kustkommuner/Tornedalen och nedåt Uleåborg med omnejd.

För kapacitetsförstärkning på Malmbanan behöver dialog med norska staten föras.

- Betydelsen av vägnätet i ett ”järnvägsglest” län som Norrbotten är viktig och där med behöver länstransportplanerna få väsentliga utökade medel för att bland annat kunna motverka den försämrade tillgängligheten som följer av hastighetsnedsättningar. Bra och viktigt med fortsatt utbyggnad av BK4 vägnätet samt att påtala behovet av att säkra infrastrukturen för ett förändrat klimat.
- Bristande ekonomiska resurser får inte medföra att trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom sänkningar av hastigheter på statliga vägnätet. Då mötesseparering är den lösning som Trafikverket valt för att klara både tillgänglighet och trafiksäkerhet anser Norrbottens Kommuner att länsplanernas ramar behöver utökas tillsammans med ökade ramar för trafiksäkerhetsåtgärder (mittseparering) på det regionala vägnätet.
- Norrbottens kommuner 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.
- Ekonomiska styrmedel i form av högre bränsleskatter kan förmå hushåll som kan att minska sina personbilstransporter, medan hushåll utan alternativa transportalternativ och/eller avsaknad av laddinfrastruktur, har svårt att minska utsläppen, och istället betalar skatten, minskningen i utsläpp sker då där det kostar minst. Här bör andra styrmedel övervägas för de som saknar alternativ så att inte beskattning och avgifter ses som enda utvägen till lägre klimatutsläpp. Norrbotten Kommuner 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 nordligaste Sverige.

Synpunkter på planeringsram med olika inriktningar

- Det är viktigt att planeringen för sträckningen av Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå startar utan uppehåll för att nyttja Trafikverkets nu uppbyggda projekt som jobbar med järnvägsplanerna Umeå-Skeå (klara 2021). Järnvägsutredningen för banan innefattar mer eller mindre breda korridorer för den planerade järnvägen. Särskilt märkbart blir det vid passagen av de centrala delarna av Skellefteå, Piteå och Luleå. Korridorerna lägger där kraftiga begränsningar för tänkt bebyggelse för både bostäder och arbetsplatser. För att nordligaste Sverige ska kunna fortsätta utvecklas är det därför viktigt att utredningarna för sträckan Skellefteå-Piteå-Luleå fortsätter så att järnvägsplaner kan tas fram. En fullt utbyggd järnväg med Norrbotniabanan är en förutsättning för att förändra människors beteende genom att erbjuda ett reellt alternativ till fossildrivna transporter.

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. Norrbottens kommuner 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

- Även Malmbanan behöver få hastighetshöjande och kapacitetshöjande åtgärder i kommande nationella plan, som en del av EU:s stomnätskorridor och tydligt prioriterat av EU. Malmbanan kopplas även till stråket, Botniska korridoren/Scan-Med, som ett mycket viktigt strategiskt godsstråk. För att säkerställa gruvnäringens framtida nettoexportbidrag till den svenska ekonomin måste Malmbanans kapacitet utvecklas. Ett första steg är en utbyggnad av dubbelspår på det norra omloppet Kiruna-Riksgränsen samt på sikt kommer det även att behöva finnas dubbelspår hela vägen mellan Luleå och Riksgränsen för att klara det ökade kapacitetsbehovet.
- Det är viktigt att följa utvecklingen på 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 95 som en konsekvens av byggande Norska Tjernfjellstunneln. En ökad samverkan kring infrastrukturprojekt mellan grannländer behöver utvecklas för att kunna planera långsiktigt.

- Luleå är en av fem Core hamnar i Sverige och koppling till TEN-T och de två stomkorridorerna. Malmporten är en viktig nödvändig investering för industrins konkurrenskraft och gröna omställning, LKAB:s kapacitetsbehov och betydelse för länets utveckling och Sverige, samt för sjöfartens möjligheter. 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
- Förbättringsåtgärder i strategiska huvudstråk är nödvändiga, i synnerhet på väg E10 men även på E4, E45 på stråk med otillräckliga omlidningsmöjligheter, vilket även stämmer på länets vägar i allmänhet. Företagens konkurrenskraften drabbas extra hårt, då de förutom dålig vägstandard idag, redan har höga transportkostnader och långt till marknaden. Högratifierade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhetssynpunkt bli utbyggda och mötteseparerade. Speciellt väg E10 är hårt drabbad och de åtgärder som nu är planerade är bra men absolut inte tillräckliga. Sårbarheten avseende transporter för både godstrafik, persontrafik, sjukvårdstransporter samt dagligvaror kommer att kvarstå.
- 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 i Arktis blir utmaningen ännu mer aktuell för att hantera längre tjällossningsperiod, ökade snömängder, höga flöden och översvämningar samt påverkan på viltets rörelsemönster. Norrbottens kommuner ser positivt på 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.
- Inför nya upphandlingar måste ett fördjupat samarbete mellan flygplatserna och Trafikverket förbättras. Det måste till en utvecklad modell för samverkan som omfattar arbetet såväl inför upphandling som förbättrad uppföljning. Kritik som framkommit de senaste åren från de icke statliga flygplatserna i Norr- och Västerbotten är att kraven på tillförlitlighet och kvalitén hos operatörer av flygtrafiken inte upprätthålls. Därtill behövs en ökad prioritering och ett finansiellt engagemang från statens sida för regionala flygplatser vilket är avgörande för exportindustrins behov av utrikesresande, samt samhällets förmåga till skydd och beredskap

Synpunkter på tidsperspektiv och specifika planeringsförutsättningar.

- Det krävs effektivare planeringsprocesser där Länsstyrelserna måste få bättre förutsättningar för att kunna hantera miljö- och tillståndsprövning i samband med de stora investeringarna som planeras. Om inte riskerar staten att bli en flaskhals i arbetet med de statliga investeringarna.
- Norrbotten Kommuner 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.
- Det behövs en översyn av hur de olika formerna av statlig medfinansiering och EU-finansiering kan samverka än mer.
- Transportpolitiska målen måste synkroniseras med nationella och regionala utvecklingsmål.

För Norrbottens Kommuner



Claes Nordmark
Styrelseordförande