



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

1 (12)

Datum

Diarienummer

2022-02-17

341-11253-2021

Infrastrukturdepartementet

I2021/02884

Yttrande på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Inledning

Västerbotten och Norra Sverige upplever näringslivsetableringar av sällan skådad omfattning. Detta ställer höga krav på ett sammanhållet infrastruktursystem. Trafikverket försöker möta dessa utmaningar men ansatserna räcker inte anser Länsstyrelsen. Det går för sakt att bygga ut den infrastruktur som behövs för att möta industriutvecklingen, befolkningstillväxten och regeringens intentioner.

Sammanfattning

Länsstyrelsens yttrande kan sammanfattas i följande punkter:

- Den föreslagna planen försöker möta upp mot de stora företagsetableringar och den samhällsomvandling som vi ser i norra Sverige men lyckas tyvärr inte med denna ambition.
- Det är glädjande att Norrbotniabanan tydligt pekas ut som prioriterad av regeringen men den nationella planen tar allt för liten hänsyn till detta. Länsstyrelsen ställer sig frågande till hur Trafikverket i så liten utsträckning tagit fasta på att intensifiera arbetet med Norrbotniabanan.
- Den planerade långsamma byggtakten av Norrbotniabanan äventyrar de mervärden som näringslivets gigantiska investeringar skapar samt även möjligheterna till medfinansiering från EU. Det är oacceptabelt att Norrbotniabanan Umeå-Skellefteå inte kommer att vara klar till 2033
- Regeringen har gett tydliga direktiv att Norrbotniabanan sträckan Skellefteå- Luleå ska ha byggstart under planperioden. Det är därför anmärkningsvärt att bara medel som räcker till visst planeringsarbete samt ett symboliskt spadtag 2033 finns med i planen. I den här takten kommer Norrbotniabanan inte att vara framme i Luleå förrän framåt 2050. I dag tar det nämnare fem timmar att åka kollektivt de 27 milerna mellan Umeå och Luleå.

- Länsstyrelsen delar Trafikverkets prioritering att sätta järnvägen i fokus. Om Sverige ska klara omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer måste järnvägen prioriteras och därför är det positivt att drift, underhåll och reinvesteringar i järnväg ökas med hela 25% jämfört med befintlig plan vilket gör att det underhåll som i många år halkat efter nu på allvar kan börja åtgärdas.
- Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att med en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer utbyggnaden att ta lång tid samt utgör en betydande del av det totala anslaget. De nya stambanorna riskerar att tränga ut många andra finansieringar i flera planperioder framåt. Länsstyrelsen anser att stambanorna bör lyftas ur planen och finansieras utanför den nationella planen alternativt att anslaget ökas.
- Det är bra att det nya signalsystemet ERTMS införs på hela det svenska järnvägsnätet. Men kostnaden för att utrusta fordonet med detta system kan inte läggas på operatörerna.
- Länsstyrelsen noterar att elektrifieringen av tvärbanan Hällnäs-Storuman inte längre finns med i planen, den fanns tidigare med i +10 alternativet. Det är anmärkningsvärt då den är samhällsekonomiskt lönsam, prioriteras i Länstransportplanen samt är ett viktigt stråk som kopplar samman inlandsbanan med stambanan.
- Äntligen har E4 förbifart Skellefteå kommit in i planen efter att i många år lämnats utanför. Men bygget ligger långt fram i tiden och har inte full finansiering. Med tanke på de stora industrisatsningar som sker i Skellefteå måste denna investering flyttas till närtid och få full finansiering.
- Det är mycket bra att nästan alla de återstående flaskhalsarna på E4 mellan Umeå och Skellefteå åtgärdas. Länsstyrelsen hade dock gärna sett att även de sista tre milen till Bureå hade fått plats.
- Det finmaskiga vägnätet kan inte tillåtas att försämrats under planperioden, vilket enligt Trafikverket blir fallet när allt för lite medel läggs här. En försämring av ett vägnät i Sverige 2022–2033 är inte acceptabelt.
- För att Sverige ska fortsätta ta kliv framåt i klimatarbetet måste transporterna effektiviseras. Satsningen på Bärighetsklass 4 vägnätet för att möjliggöra tyngre lastbilstransporter är bra men Länsstyrelsen anser att denna åtgärd dessutom ska kompletteras med att tillåta längre fordon.
- Det är viktigt att man bygger ett sammanhållet transportsystem. Därför är det inte acceptabelt att utbyggnaden av Nya

Ostkustbanan samt E4 förbifart Örnsköldsvik skjuts framåt i tiden. E4, Ostkustbanan och Norrbotniabanan är viktiga för samhällets omställning och skapandet av gröna jobb som nu sker i svensk industri i norra Sverige.

- Planeringsramen bör ökas med minst tio procent för att få ett robustare transportsystem. Då skulle även mötesseparering längst återstående sträckor av E4 Umeå – Skellefteå och E12 Umeå-Vännäs få plats i planen.
- Länsstyrelsen välkomnar förordningen som möjliggör att berörda länsstyrelser ska kunna få ersättning för arbete med stora och komplexa projekt. Men Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att man inte kan få ersättning för allt arbete, exempelvis inte för arbete med fornlämningar.
- Den planeringsram som tilldelats Region Västerbotten för Länstransportplanen 2022–2033 är drygt 10 procent högre än planeringsramen för föregående period. Samtidigt har dock kostnaderna ökat med 20 procent. Att i realiteten minska Länstransportplanens ramar samtidigt som vi har en historisk industrisatsning i länet är inget annat än anmärkningsvärt.
- Länsstyrelsen stödjer Region Västerbottens förslag om att en del av de medel som finns i den nationella planen för trafiksäkerhetshöjande åtgärder tillförs länsplanerna. Gäller till exempel väg 95, 363, 364 och 372. På så sätt blir det möjligt att åtgärda de sträckor på det regionala vägnätet som fått hastighetssänkningar. Som det ser ut i dag finns det ingen möjlighet att åtgärda dessa vägar då det finns alldeles för lite pengar i den regionala transportplanen.
- Länsstyrelsens anser att förslaget till nationell plan för infrastrukturen 2022–2033 i allt för liten omfattning tar fasta på de enorma utmaningar som finns i norra Sverige för att möta de industrietableringar som sker. Endast ett fåtal objekt kommer att färdigställas till 2033 samtidigt som näringslivet investerar mer än 1070 miljarder kronor i åtgärder för grön omställning.
- Länsstyrelsen anser att om Trafikverket inte prioriterar de nödvändiga satsningar som behövs i norra Sverige är planförslaget under all kritik. Som planförslaget ligger nu är det allt för obalanserat med tanke på de satsningar som sker i norr. Länsstyrelsen uppmanar regeringen att antingen omfördela medel inom planen alternativt öka budgetramen.
- Länsstyrelsen föreslår ett Skellefteåpaket för att möta det behov som finns av infrastrukturinvesteringar kopplat till de stora företagsetableringar som sker. På så sätt kan de utpekade infrastruktursatsningarna lyftas ur de nationella och regionala transportplanerna. Det gäller till exempel E4 förbifart Skellefteå, mötesseparering E4 samt åtgärder på väg 95, 372 och 827.

Yttrande

Utvecklingen i Norra Sverige

Norra Sverige upplever för närvarande en historiskt omfattande industrialisering med mycket stora pågående och aviserade investeringar som till stora delar handlar om en världsledande grön omställning. Dessa industriinvesteringar drivs fram i ett högt tempo. Några exempel är Hybrit Development AB, Northvolt AB, H2 Green Steel, LKAB:s omvandlingsplan, och utvecklingen av Bolidens återvinningsanläggning i Rönnskär men utvecklingen väntas också ge upphov till många andra etableringar och verksamheter. I norra Sverige skrivs nu europisk industrihistoria.

Dessa företagsetableringar och företagsexpansioner har stor påverkan på transportinfrastrukturen i de två nordligaste länen. Regeringen är mycket medvetna om detta och har gett Trafikverket i uppdrag att analysera behovet av åtgärder för att förbättra transportinfrastrukturen, i främst Norrbottens och Västerbottens län, som kan väntas uppstå med anledning av samhällsomställningen. Regeringen har även varit tydliga med att Norrbottensbanan ska prioriteras av denna anledning. Länsstyrelsen kan med glädje notera att aldrig tidigare har en nationell transportplan haft så mycket fokus på de två nordligaste länen. Men det sker alldeles för lite och för långsamt för att möta det behov som finns.

De historiskt stora investeringsvolymerna inom näringslivet kommer såklart generera såväl nya godstransporter som ett stort behov av persontransporter för att bland annat säkra kompetensförsörjningen. Godsvolymerna kommer behöva transporteras på järnväg och via sjöfart så att transporterna precis som produkterna blir så gröna och hållbara som möjligt, vilket är en stor utmaning på ett redan idag överbelastat järnvägsnät.

Transportsystemet kommer därför att ha en avgörande betydelse i samhällsbygget för att åstadkomma en attraktiv region med ett hållbart resande på i första hand järnväg. Denna samhällsomvandling pågår just nu och det är därför mycket viktigt att det kommer tydliga beslut och målår kring transportinfrastrukturens utveckling så att övrig samhällsplanering kan anpassa sig till de förutsättningarna.

Järnväg

Länsstyrelsen delar Trafikverkets prioritering att sätta järnvägen i fokus. Om Sverige ska klara omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer måste järnvägen prioriteras. Länsstyrelsen är positiv till att drift, underhåll och reinvesteringar i järnväg ökas med hela 25%

jämfört med befintlig plan vilket gör att det underhåll som i många år halkat efter nu på allvar kan börja åtgärdas.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att med en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer utbyggnaden att ta lång tid samt utgör en betydande del av det totala anslaget. De nya stambanorna riskerar att tränga ut många andra finansieringarna i flera planperioder framåt. Länsstyrelsen anser att stambanorna bör lyftas ur planen för att vi ska kunna utveckla hela landet. Av den totala ramen på 799 miljarder i planförslaget utgör stambanor för höghastighetståg 107 miljarder. Det ville säga nästan lika mycket som tre Norrbotniabanor mellan Umeå och Luleå kostar. Länsstyrelsen ifrågasätter inte behovet av mer järnvägskapacitet i södra Sverige utan förordar istället att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg finansieras och organiseras utanför den nationella planen och att ramen om 799 miljarder kronor lämnas intakt. Alternativt att budgetramen ökas. Länsstyrelsen vill även påminna om att när vi yttrade oss på den nu gällande planen föreslog vi att högsta tillåtna hastighet på dessa banor sänks från 320 km/h till 250 km/h. Trafikverket hade räknat ut att på hela sträckningen skulle man därmed spara 100 miljarder kronor. Även Trafikverket ansåg att det inte gick att motivera att köra 320 km/h på grund av kostnaderna men det blev ingen ändring då.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. Det är välkommet att Trafikverket nu föreslår att den gamla signalanläggningen ska bytas ut mot en ny ERTMS anläggning. För att underlätta införandet av ERTMS föreslår Länsstyrelsen att Trafikverket ska utreda möjligheterna att medfinansiera ombord utrustning för ERTMS. Länsstyrelsen påminner om erfarenheterna från Botniabanen som haft det nya ERTMS systemet sedan den byggdes. Det har visat sig mycket dyrt för operatörerna att investera i denna utrustning med följden att man väljer att inte göra det och i stället köra en annan väg. ERTMS bör bekostas av staten eller EU och inte operatörerna då det annars riskerar att snedvrider konkurrensen. Den EU finansiering som finns i dag är för liten för att täcka det svenska behovet.

En utbyggd järnväg längs västerbottenskusten skapar bättre förutsättningar för resor och transporter längs anslutande stråk med bland annat skogsnäringen och en starkt växande besöksnäring. Tvärbanan Storuman -Hällnäs och vidare till Umeå är en mycket viktig järnvägssträcka i öst-västlig riktning som kopplar samman inlandsbanan med kustjärnvägen och Umeå hamn. Tvärbanan saknar idag

elektrifiering på sträckan Hällnäs-Storuman och trafikeras med diesellok vilket rimmar illa med Sveriges ambition att vara ett föregångsland i den gröna omställningen. En elektrifiering av etapp 1 Hällnäs-Lycksele ligger med i +10 alternativet i nu gällande transportplan. Att den inte alls finns med i planförslaget för perioden 2022–2033 finner Länsstyrelsen märkligt då den enligt kalkyler är samhällsekonomiskt lönsam och dessutom bidrar till att flytta gods från väg E12 som i stora delar håller en undermålig kvalitet och. Tidvis är hårt trafikerad av besöksnäringens gäster. Järnvägen prioriteras av Region Västerbotten i deras förslag till ny Länstransportplan där medel finns medfinansiering av elektrifiering.

Väg

Länsstyrelsen är positiv till att nästan alla de återstående flaskhalsarna på E4 mellan Umeå och Skellefteå finns med i planen. Denna sträcka har länge varit den längsta sträckan i landet av E4 som inte varit mötesfri. Det innebär att Västerbotten i många år haft en europaväg med nedsatt hastighet på grund av bristfällig standard. Det åtgärdas nu genom att vägen byggs om till 2+1 väg med mitträcke. Ombyggnationerna bidrar till en tryggare trafikmiljö för alla trafikanter, såväl bosatta som pendlare och yrkesförare. Länsstyrelsen hade dock gärna sett att även de sista tre milen hade fått plats. Dessa sträckor kommer endast att byggas inom planperioden om Trafikverket får ytterligare 10% i statlig planeringsram. En av dessa sträckor ligger längst norrut, mot Skellefteå. Med tanke på den trafikökning som utvecklingen i Skellefteå kommer att innebära är detta högst anmärkningsvärt. Det är den sträcka som påverkas mest av den ökade trafiken kopplad till Northvolt.

Länsstyrelsen kan med tillfredsställelse konstatera att E4 förbifart Skellefteå antligen kommit in i planen efter att i många år lämnats utanför. Tyvärr så ligger bygget långt fram i tiden och har inte full finansiering. Med tanke på att sträckan redan är utredd samt de stora industrisatsningar som sker i Skellefteå måste denna investering flyttas till närtid och få full finansiering. E4 förbifart Skellefteå är även mycket välkommen ur miljösynpunkt. För närvarande har Skellefteå kommun stora svårigheter med att klara av de höga halterna av partiklar i luften i centrala staden. Ur denna synpunkt är det brådskande att få en förbifart på plats. Örnsköldsvik och Skellefteå är de enda städerna längst E4 norr om Stockholm som fortfarande har E4 genom städerna så beslutet är välkommet. Länsstyrelsen konstaterar dock samtidigt att förbifart Örnsköldsvik bara finns med om Trafikverket får en 10% ökning av budgetramen. Vi kan inte ha flaskhalsar på E4 som Örnsköldsvik och Skellefteå om vi ska klarar gods och arbetspendling kopplat till den gröna omställningen.

Den kanske viktigaste pusselbiten för att fortsätta ta kliv framåt i klimatarbetet är effektivisering, transportsystemet måste bli effektivare. Länsstyrelsen är därför positiv till förslaget på en särskild satsning på BK4 vägnätet för att möjliggöra tyngre lastbilstransporter, från 60 till 74 ton. Länsstyrelsen välkomnar den fortsatta anpassningen av vägnätet i den nya planen och målet att 70%-80% av de vägar som är viktigast för näringslivet ska kunna öppnas för BK4 till 2029. Försök med längre fordon har gjorts på ett flertal platser i landet och har visat sig vara framgångsrikt. Sverige har för många år sedan insett att längre lastbilar kan köra mer gods med färre antal fordon, och därför tillåtit längre lastbilar än många andra länder. Flera länder har nu följt efter Sverige, som exempelvis Finland, Danmark, Tyskland och Nederländerna. Längre fordon är effektivare, och sparar in på den sammanlagda bränslekonsumtionen och håller därför nere på CO₂-utsläppen. Länsstyrelsen anser nu att tiden är mogen för Sverige att ta ytterligare ett steg och tillåta ännu längre fordon än dagens 25,25 meter. Med längre och tyngre lastbilar höjer vi den svenska åkerinärings och basindustris konkurrenskraft. Det gods som går att flytta över från bil till järnväg ska göra det men det finns stora kapacitetsproblem på järnvägen och stora delar av landet som saknar järnväg och därför ska ett utbyggt järnvägssystem kompletteras med längre och tyngre lastbilar.

Länsstyrelsen är kritisk till nedbrytningen av det finmaskiga vägnätet. Trafikverket beskriver att det lågtrafikerade vägnätet kommer att få ett succesivt försämrat tillstånd under planperioden vilket innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt. Västerbottens län har många mil av finmaskigt vägnät, ett vägnät som är mycket viktigt för boende, turism och skogsindustrin. Vägnätet på landsbygden får inte försummas. Det kan medverka till utglesning av inlandet då det oftast är enda alternativet för boende inom glesbygden att färdas på. Bra infrastruktur kan skapa en positiv utveckling för ett attraktivt boende på landsbygden samt minska utflyttningstendenser. En försämring av ett vägnät i Sverige 2022–2033 är inte acceptabelt.

För att få ett robustare transportsystem och betala tillbaka den infrastrukturskuld som Sverige har instämmer Länsstyrelsen i Trafikverkets förslag om att den nationella planen ska ökas med 10%. Då skulle även mötesseparering längst återstående sträckor av E12 Umeå-Vännäs, och E4 Umeå – Skellefteå få plats i planen.

Länsstyrelsen föreslår ett Skellefteåpaket för att möta det behov som finns av infrastrukturinvesteringar kopplat till de stora företagsetableringar som sker. På så sätt kan de utpekade infrastruktursatsningarna lyftas ur de nationella och regionala

transportplanerna. Det gäller till exempel E4 förbifart Skellefteå, mötesseparering E4 samt åtgärder på väg 95, 372 och 827.

Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser

Länsstyrelsen välkomnar förordningen som möjliggör att berörda länsstyrelser ska kunna få ersättning för arbete med stora och komplexa projekt. Länsstyrelsen har drivit denna fråga länge och det är nu bra att vi kan få ersättning för arbete med stora och komplexa projekt.

Länsstyrelsen kan dock konstatera att de synpunkter som inkommit från landets länsstyrelser i samband med Trafikverkets rapport våren 2021 *Uppdrag att analysera resursbehov för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar*, inte har hörtsammats i samband med att förslaget till den nationella planen nu presenteras.

Länsstyrelsen ifrågasätter än en gång att ersättningen endast är kopplad till Miljöbalken. Länsstyrelsen anser att ersättning ska utgå för länsstyrelsens samlade arbetsinsats utifrån all lagstiftning som berörs av omfattande transportinfrastrukturinvesteringar och inte enbart för de uppgifter som följer av miljöbalkens bestämmelser. Med nuvarande förslag utgår ingen ersättning för handläggning kopplat till exempelvis plan- & bygglagen eller Kulturmiljölagen. När Länsstyrelsens prövningar enligt dessa lagar inte kan ersättas riskerar Trafikverkets förslag att missa målet då Trafikverkets tidplan ändå bromsas på grund av Länsstyrelsens brist på resurser till hantering av dessa prövningar. Till exempel kommer det att finnas områden med fornlämningar på Norrbottensträckan Dåva-Skellefteå som berörs av Kulturmiljölagen och som Länsstyrelsen beräknar inte kommer att kunna hanteras förrän 2033. Trafikverket beräknas få markåtkomst på övriga delar av sträckan många år tidigare.

Länsstyrelsen anser att det finns en otydlighet i grunden för fastställande av beloppsgräns 5 Mdkr samt vilka kriterier som gäller för projekt under detta belopp. Det finns även en otydlighet i fastställandet av den maximala ersättningen av 0,1% av totalkostnaderna. Länsstyrelsen är angelägen om att inte ha ett system där stora insatser krävs för att beräkna/uppskatta länsstyrelsernas kostnader. Istället förordas en enkel, förutsägbar och tillitsbaserad finansieringsmodell. Länsstyrelsen ser fram emot kommande dialog med Trafikverket runt ersättningar för objekt som innebär ett behov av särskilda resurser till Länsstyrelserna.

Länsstyrelsen befarar slutligen att en otillräcklig eller utebliven ersättningsnivå till länsstyrelsen för vissa objekt riskerar att betydligt fördröja genomförandet av dessa.

Norrbotniabanan

Det är glädjande att regeringen gett Trafikverket tydliga direktiv att arbetet med Norrbotniabanan ska intensifieras och att sträckan Skellefteå – Luleå ska ha byggstart under planperioden. Idag ingår Norrbotniabanan som ett prioriterat projekt i den största av EU:s nio utpekade stamnätsskorridorer som medlemsstaterna beslutat ska stå klara till år 2030 vilket innebär möjlighet till medfinansiering från EU.

Norrbotniabanan kommer att innebära de största strukturella förändringarna på över 100 år i Norr- och Västerbotten. De långa avstånden mellan kommuncentra kommer att överbryggas med snabb och effektiv trafik och näringslivet kan behålla konkurrenskraften genom att de blir tillgängliga genom tillförlitlig och tillräcklig transportkapacitet. Kommuner med stationer i orter längs kusten får förutsättningar att i strategiska lägen planera för utbyggnad av nya bostäder, service och arbetsplatser mm. Förutom järnvägskapacitet finns ett stort behov av rätt kompetens. Längst Norrbotniabanan finns tre universitet, attraktiva orter och ett starkt näringsliv, inte minst med de industrisatsningar som nu sker. Umeå som kunskapskluster i norra Sverige behöver snabba och klimatsmarta förbindelser med andra städer och universitet. Men de långa avstånden gör att det inte alltid hänger ihop. Skellefteå som ligger mitt emellan de tre universiteten har lägre högskoleutbildning än de båda universitetsstäderna Umeå och Luleå, vilket hänger samman med de långa pendlingsavstånden. Detsamma gäller arbetspendlingen där vi i Norr- och Västerbotten arbetspendlar kortare sträckor än i övriga Sverige då avstånden mellan kommuncentra är allt för långa.

När nu Länsstyrelsen tar del av planförslaget visar det sig att bygget av Norrbotniabanan Dåva-Skellefteå har senarelagts och inte kommer att vara klart under planperioden. Dessutom finns bara 3 miljarder till bygget Skellefteå – Luleå under planperioden och då sent i perioden. Vilket räcker till planeringsarbete och ett symboliskt spadtag 2033 för att markera byggstart. Målår för banans färdigställande saknas. Detta rimmar mycket dåligt med regeringens direktiv om att intensifiera byggandet. I den här takten kommer Norrbotniabanan att vara framme i Luleå närmare 2050 vilket är helt oacceptabelt. Länsstyrelsen ställer sig mycket frågande till hur Trafikverket kunnat missuppfatta regeringens direktiv om att intensifiera arbetet. Detta äventyrar de mervärden som näringslivets gigantiska investeringar, i Norrbotten och Västerbotten, skapar samt även möjligheterna till medfinansiering från EU.

Länsstyrelsen yrkar på att arbetet intensifieras genom att bygget påbörjas från båda hållen eller längs flera delsträckor. Ett snabbt färdigställande

av banan i sin helhet ger de nyttor som efterfrågas i samband med näringslivets stora investeringar och säkrar de klimatomställningar som sker i norr genom ökad järnvägskapacitet både för godstransporter och persontrafik, varav den sista är en förutsättning för att klara utmaningarna med kompetensförsörjningen.

Av utomordentligt stor vikt är nu att finansiering av fortsatt planering och byggande för sträckan Skellefteå–Luleå säkerställs så att planeringen kan ske utan avbrott och bedrivs med stor intensitet. Avsaknaden av färdiga planer får inte sinka fortsatt finansiering och fysiskt byggande av denna sträcka. Färdiga planer öppnar upp möjligheten för att bygget till Luleå kan påbörjas i direkt anslutning till att bygget står klart till Skellefteå. Målet bör vara ett färdigställande av hela banan i närtid till år 2030, som EU har angett som målar för färdigställandet av det europeiska stornätet. Investeringar i en hållbar infrastruktur måste gå hand i hand med basindustrins gigantiska investeringar i hållbar produktion, som sker i Norrbotten och Västerbotten just nu.

Det är viktigt att man ser den Botniska korridoren som en sammanhållen järnvägskorridor. Det är därför inte acceptabelt att utbyggnaden av Nya Ostkustbanan skjuts framåt i tiden. Utbyggnadstakten för Nya Ostkustbanan och hela den Botniska korridoren måste öka så att kustjärnvägen mellan Stockholm och Luleå (Nya Ostkustbanan och Norrbottenbanan) byggs ut i sin helhet under planperioden 2022–2033. Ostkustbanan och Norrbottenbanan är viktiga för samhällets omställning och skapandet av gröna jobb som nu sker i svensk industri i norra Sverige

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen saknar i stort en beskrivning och en analys av social hållbarhet. Med social hållbarhet menas att transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av landet oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning. Åtgärder i transportsystemet som tillgodoser dessa gruppers transportbehov bidrar till en bättre integrering och delaktighet i samhället. Länsstyrelsen skulle gärna se en tydligare koppling till Trafikverkets inriktning för jämställdhetsintegrering 2022–2025 i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen. I inriktningen framgår det tydligt hur Trafikverket har stor påverkan och kan därmed bidra till att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Men i planen saknar Länsstyrelsen en beskrivning om hur ett jämställt transportsystem ska

utformas med tanke på att kvinnor och män inte är homogena grupper utan har olika förutsättningar och prioriteringar när det gäller utformandet och möjligheten till och nyttjande av hela transportsystemet.

Länsstyrelsens bedömning är att stora delar av landet inklusive Västerbotten skulle missgynnas om Trafikverkets förslag till plan skulle antas i sin helhet av regeringen och sedan genomföras. Förslaget innebär att cirka en tredjedel av de drygt 150 objekten i planen skulle slutföras fram till 2033 och endast ett fåtal av dessa i landets norra hälft samtidigt som näringslivet investerar mer än 1070 miljarder kronor i åtgärder för grön omställning och stärkt svensk konkurrenskraft.

Länsstyrelsens övergripande synpunkter på förslaget till nationell plan för infrastrukturen 2022–2033 är att den i allt för liten omfattning tar fasta på de enorma utmaningar som finns i norra Sverige för att möta de industrietableringar som sker. De satsningar som finns på Norrbotniabanan, förbifart Skellefteå, vägnätet runt Skellefteå och mötesseparering på E4 ligger alla sent i planperioden och i för liten omfattning så att det kommer att ta lång tid att färdigställas. Som planförslaget ligger nu är det allt för obalanserat med tanke på de satsningar som sker i norr. Länsstyrelsen uppmanar regeringen att antingen omfördela medel inom planen alternativt öka budgetramen.

Trafikverket har uppmärksammat detta i sitt svar på regeringsuppdraget om företagsetableringar och transportinfrastruktur i Norrbotten och Västerbottens län. I den rapporten visar Trafikverket på vad som borde göras i norra Sverige och föreslår därmed dessa satsningar utanför den nationella planen. Detta innebär att Trafikverket väljer att inte göra de nödvändiga prioriteringarna i den nationella planen utan överlåter till regeringen att lösa detta genom att skjuta till mer medel eller lånefinansiera satsningarna. Detta resonemang saknas helt i den nationella planen. Länsstyrelsen anser att om Trafikverket inte prioriterar de nödvändiga satsningar som behövs i norra Sverige är planförslaget under all kritik.

Det finns enligt Länsstyrelsen tydliga besked om att godstransporterna, kompetensförsörjningen och klimatomställningen måste lösas med högsta prioritet utifrån den industriutveckling som på kort tid ändrat förutsättningarna. Därmed anser också Länsstyrelsen att regeringen har all anledning att se över prioriteringarna i förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033.

En hel del av den infrastruktur som pekas ut i regeringsuppdraget om företagsetableringar faller under den regionala transportplanen.

Västerbottens Länstransportplan är hårt ansträngd och kan omöjligt rymma dessa investeringar. Länsstyrelsen föreslår därför att Länstransportplanen tillförs mer medel eller att ett särskilt Skellefteåpaket skapas som ligger utanför både den nationella och den regionala transportplanen.

Den planeringsram som tilldelats Region Västerbotten för perioden 2022–2033 är drygt 10 procent högre än planeringsramen för föregående period 2018–2029. Under de senaste åren har kostnaderna för investeringar i transportinfrastrukturen skenat och medfört att de objekt som genomförts blivit i genomsnitt 20 procent dyrare än vad kalkylerna visat.

De som medverkat i beslutet

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

Beslutet har fattats av landshövding Helene Hellmark Knutsson med kommunikationsdirektör Mikael Bergström som föredragande.



Helene Hellmark Knutsson



Mikael Bergström