

2023-10-30

[li.registrator@regeringskansliet](mailto:li.registrator@regeringskansliet)

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Inspel till regeringens uppdrag till Trafikverkets arbete att ta fram inriktningsunderlag för planperioden 2026-2037 (LI2023/02737) från Tillväxtberedningen i Norrbotten,

Tillväxtberedningen i Norrbotten är ett gemensamt politiskt organ för Norrbottens Kommuner och Region Norrbotten i strategiska tillväxtfrågor och agerande rörande transporter och infrastruktur i länet.

Tillväxtberedningen synpunkter vill med detta inspel bidra med synpunkter på inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 som är ett viktigt underlag i arbetet med att beskriva inriktningen för det framtida transportsystemet.

Tillväxtberedningen kan konstatera att regeringens uppdrag att ta fram inriktningsunderlag innehåller flera viktiga och välkomnande utgångspunkter.

### **Övergripande kommentarer och inspel**

- Det är helt avgörande att de ekonomiska ramarna utökas kraftigt för att Sverige ska kunna leva upp till såväl nationella som europeiska åtaganden och samtidigt klara av den gröna omställningen. Tillväxtberedningen ser därför 20-procentsalternativet som ett minimum för att klara regeringens prioriteringar, målsättningar och åtaganden.
- Den pågående gröna omställningen av industrin är särskilt påtaglig i norra Sverige där investeringarna nu är långt mer än 1070 miljarder. Investeringar i infrastrukturen är avgörande och tidskritiskt i omställningen vilket också Trafikverket konstaterar i regeringsuppdraget att analysera åtgärder i Transportinfrastrukturen i Norrbotten och Västerbotten (I2023/02196).
- Tillväxtberedningen 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. Att Försvarsmakten ska

växa med bland annat nyetablering av regementen och flottiljer i närtid kommer också behov öka behovet av transporter.

- Arbetet med att bygga färdigt de påbörjade och utpekade korridorerna måste ske parallellt med underhåll och trimning av befintlig infrastruktur för att klara de ökade transportbehovet. Mer medel kommer att krävas och en god kostnadskontroll i alla skeden är avgörande.
- För att uppnå tidskritiska investeringar behöver Sverige bli ännu bättre på att söka och säkra medfinansiering från EU.
- Åtagandet om genomförandet av TEN-T är tydligt i regeringens uppdrag där stamnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön namnges. Tillväxtberedningen uppskattar en sammanhållen utbyggnad i stråk där Trafikverket måste arbeta utifrån tydliga målår för färdigställande.
- Det är särskilt välkommet att regeringens utgångspunkt är att transportinfrastrukturen ska utvecklas i hela landet och att villkoren för att leva, bo och verka ska stärkas. Den regionala tillgängligheten tillsammans med tillgängligheten till Stockholm och Arlanda har stor betydelse för utvecklingen av ett hållbart samhälle. Att uppdraget även tydliggör betydelsen av gränsöverskridande transporter för jobb och tillväxt är glädjande för Norrbotten där närheten till våra grannländer är av stor betydelse.
- Det förändrade säkerhetsläget i Europa och i vårt direkta närområde är en viktig utgångspunkt för transportinfrastrukturplaneringen och behöver inkluderas och förtydligas i inriktningsplaneringen.

### **Ökade ekonomiska ramar är avgörande för att Sverige ska kunna klara den gröna omställningen**

Vi bedömer att 20-procentsalternativet bör vara en huvudsaklig inriktning för den fortsatta processen med revideringen av den nationella planen 2026–2037.

De ekonomiska ramarna måste utökas för att betala av underhållsskulden samt för att stärka den svenska konkurrenskraften genom utbyggnad av stamnätskorridorerna. Regeringen är tydlig i inriktningsuppdraget att det statliga transportsystemet ska utvecklas och förvaltas i hela landet, vilket också avspeglas i beslutet att prioritera underhåll av befintlig infrastruktur samt slutförandet av redan påbörjade investeringar innan nya och historiskt stora och omfattande projekt påbörjas.

### **De ekonomiska ramarna behöver stärkas med alternativa finansieringslösningar och extern medfinansiering**

I inriktningsunderlaget är regeringen tydlig med åtagandet att genomföra EUs prioriterade stamnätskorridorer Skandinavien- Medelhavet och Nordsjön-Östersjön och nämner särskilt möjligheten att erhålla medfinansiering från EU. Sverige behöver därför, tillsammans med regionerna och kommunerna stärka arbetet med att kvalificera oss och säkra mer och extern medfinansiering, inte minst från EU:s finansieringsverktyg CEF (Connecting Europe Facility). Utformning av kommande förordningen för TEN-T i kombination med ett Sverige som medlem i NATO borde dessutom ytterligare underlätta möjligheterna till annan finansiering i olika delar av infrastrukturen

Precis som Trafikverket redovisar i analysen till regeringen avseende möjligheterna att intensifiera kritiska objekt för att stödja den gröna omställningen i Norrbotten och Västerbotten behöver

alternativa finansieringslösningar prövas. Lånefinansiering kan vara en möjlighet att kunna påskynda planering och utbyggnad.

En annan möjlighet är medfinansiering från kommuner och regioner för planering och byggande av statlig infrastruktur i större utsträckning. Med ökade krav på regional och kommunal medfinansiering, förskottering och samfinansiering från länstransportplaner riskerar dock möjligheten till att utföra grunduppdraget att urholkas. I grunden bör staten ta fullt ansvar för åtgärder inom nationell plan. Flera kommuner står redan inför gigantiska investeringar i välfärd, service, bostäder och infrastruktur som kommer med de nya industrisatsningarna. Näringsdepartementet har också uppmärksammat utmaningen och startat ett arbete för att stötta berörda kommuner. Ett arbete med att ta fram en strategi för norra Sverige har också startat.

### **Att få till infrastruktur för att bistå den gröna industriomställningen i norra Sverige är tidskritiskt**

Den historiska utvecklingen i norra Sverige riskerar bromsa in eller delvis utebli om den inte matchas med omfattande utbyggnad av transportinfrastrukturen. Ett stort antal företagsexpansioner och nyetableringar har rapporterats om och idag överstiger de samlade investeringar till långt mer än de 1 070 miljarder kronor som rapporterades om för drygt två år sedan.

I regeringsuppdraget har Trafikverket pekat ut de infrastrukturinvesteringar som är mest tidskritiska för att möjliggöra den gröna omställningen i Norrbotten och Västerbotten, och föreslår även tidigareläggning av åtgärder.

Tillväxtberedningen har förståelse för att den givna tidsramen för uppdraget skapar begränsningen men understryker vikten av att nuvarande uppdrag tydliggör systemperspektivet och behovet av ett fortsatt analysarbete med utgångspunkt i såväl industriutvecklingen som samhällsomvandlingen. Vi ser därför ett behov av att uppdraget även inkluderar eventuella behov av åtgärder för andra objekt än de nu utpekade för att i närtid klara industrins behov såväl för godstransporter som persontransporter. I det fortsatta arbetet med transportplaneringen behöver också samhällsperspektivet inkluderas i större utsträckning i den gröna omställningen.

I den fortsatta planeringen av de tidskritiska åtgärderna är det också viktigt att Trafikverket kan säkerställa att såväl godstransporter som persontrafiken kan fungera på järnvägen då utvecklingen både är beroende av effektiva godstransporter och attraktiv arbetspendling.

### **Påbörjade och utpekade stråk behöver byggas klart parallellt med nödvändigt underhåll och trimning av befintlig infrastruktur**

En prognos med kraftigt ökande godsvolymer och dessutom historiska investeringar och etableringar som bara delvis kan fångas in den tilläggsprognos som Trafikverket redovisar, i kombination med en omfattande underhållsskuld är utmaningarna flera.

Transportplaneringen behöver utgå från att skapa förutsättningar för att underhåll, trimning och nyproduktion ska kunna ske samtidigt och parallellt. Nya samverkansformer och utvecklade arbetsmetoder är en förutsättning för att använda befintliga resurser på bästa sätt samtidigt som arbetet med att stärka extern medfinansiering från exempelvis EU och alternativt utförande behöver utvecklas.

Regeringens inriktning om att prioritera stråk är avgörande och skapar goda planeringsmässiga förutsättningar för Trafikverket och övriga samhället. Regeringens beslut är också en tydlig signal om att prioritera europeiska och nordiska stråk som är avgörande för pendling, godstransporter, handel och säkerhet. Regeringens inriktning om att prioritera stråk kan också underlätta för Trafikverket att göra

färre men större ansökningar till EU. Näringslivet, regioner, kommuner och samhället i stort ges också bättre planeringsförutsättningar med denna inriktning. Att bygga snabbt och att bygga klart är dessutom en viktig faktor för den samhällsekonomiska nyttan.

Sverige och EU har som sagt en överenskommelse om att stamnätsskorridorerna Nordsjön-Östersjön och Skandinavien-Medelhavet ska vara färdigbyggda till 2030 samt att det övergripande nätet ska vara utbyggt till 2050, vilket också tydligt behöver återges och framgå i den pågående processen med planrevideringen och i regeringens beslut om att fastställa nationell plan 2026–2037.

Tillväxtberedningen efterfrågar också en tydlighet kring målår för färdigställande av Norrbottenbanan. Fortfarande saknas ett målår då banan ska stå klar till Luleå, vilket är av stor betydelse för att kommuner, regioner och operatörer ska kunna stå klara med sina åtaganden som exempelvis resecentrum och nya tåg. Ett målår är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner och inte minst näringslivet ska kunna planera och genomföra sina investeringar. Frågan om organisation för fortsatt byggande av Norrbottenbanan behöver också analyseras.

### **Regional tillgänglighet för en attraktiv region.**

Länstransportplanen är en del av ett sammanhängande transportsystem och ett verktyg för en regional utveckling. Kompetensförsörjning en avgörande del av den gröna omställningen. Med länstransportplanens begränsade ekonomiska ram kan varken åtgärder för nya etableringar eller utvecklingen för en attraktiv och hållbar region tillgodoses.

Med nya etableringar av industrier, nya bostadsområden och samhällsservice följer behov av investeringar i vägsystemet. Redan idag är behovet på åtgärder i det regionala vägnätet stora och väntetiden orimligt lång för att genomföra efterlängtade åtgärder såsom gång- och cykelvägar och trafiksäkerhetshöjande. Samtidigt visar Trafikverkets prognos på ökade transporter på våra vägar när befolkningen ökar. Möjligheten att kunna tillgodose nya behov av investeringar i det regionala vägnätet med dagens länstransportplan är mycket begränsade. För en hållbar samhällsutveckling och att villkoren för att leva, bo och verka i regionen ska stärkas har länstransportplanen har en viktig roll att fylla.

Tillväxtberedningen understryker också behovet av gränsöverskridande kopplingar till våra grannländer som en del i den regionala tillgängligheten. Att uppdraget då tydliggör betydelsen av gränsöverskridande transporter för jobb och tillväxt är glädjande för Norrbotten där en gränsöverskridande arbetsmarknad är av stor betydelse.

### **Flyget betydelse för tillgängligheten till övriga Sverige, Norden och Europa.**

Länet som helhet är extremt beroende av goda resmöjligheter med flyg som är det enda rimliga alternativet idag för långväga resor då andra resmöjligheter saknas. Såväl god tillgänglighet till regionen från Arlanda som till Arlanda, är avgörande för att kunna resa i Sverige och vidare ut i Europa. Tillgängligheten till våra grannregioner i norra Norge och norra Finland har mer att önska när flygresan går via våra huvudstäder.

Under pandemin blev flygets roll i krisberedskap uppenbar och vikten av våra regionala flygplatser tydlig. För att klara grundläggande service och välfärd är regionen beroende av tillgänglighet med flyg. Att staten idag inte har rådighet över kritisk flyginfrastruktur riskerar att få nationella konsekvenser både i fred, kris och krig. Trots att regeringens har aviserade om ökade anslag har våra kommunägda flygplatser en stor ekonomisk utmaning för att kunna upprätthålla en nödvändig infrastruktur för samhället och att kunna leva och bi i hela landet.

Med elektrifiering av flyget skapas nya möjligheter, både inom regionen och tillgängligheten i östvästlig riktning till våra grannländer och behöver vara en del i det framtida transportsystemet.

**Det förändrade säkerhetsläget i Europa och i vårt direkta närområde är en viktig utgångspunkt för transportinfrastrukturplaneringen och behöver inkluderas och förtydligas i inriktningsplaneringen.**

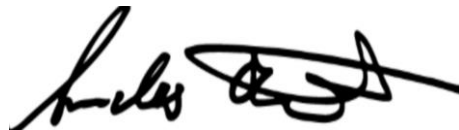
Med det förändrade världsläget har också intresset för gränsöverskridande samarbeten ökat. Flera initiativ pågår för att stärka samverkan mellan norra Sverige, norra Finland och norra Norge. Transportinfrastrukturen är i fokus och tillgängligheten till hamnar i synnerhet utifrån ett säkerhetsperspektiv.

I redovisning av regeringsuppdraget kopplat till åtgärder i Norrbotten och Västerbotten beskriver Trafikverket ambitionen att etablera en gränsöverskridande plattform, Plattform Norr, som ett verktyg för ett större systemperspektiv. Tillväxtberedningen välkomnar initiativet och ser fram mot en dialog kring utformning och etablering av Plattform Norr.

För Tillväxtberedningen



Claes Nordmark  
Ordförande  
Norrbottens Kommuner



Anders Öberg  
Regionråd  
Region Norrbotten