

Norrlandsförbundets remissvar på

Trafikverkets nationella plan för transportsystemet  
2014 – 2025.

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## **Innehåll**

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Inledning .....                 | 3  |
| Sammanfattning .....            | 4  |
| Bakgrund .....                  | 5  |
| Diskussion .....                | 6  |
| Sammanfattande synpunkter ..... | 9  |
| Avslutande kommentar .....      | 10 |

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## Inledning

Norrlandsförbundet är en politiskt obunden intresseorganisation som grundades 1952 med syftet att sprida upplysning om norrländska förhållanden och främja Norrlands ekonomiska, kulturella och sociala utveckling. Föreningen samlar såväl privatpersoner och företag som kommuner och organisationer i de fem norrlandslänen. Verksamheten finansieras genom medlemsavgifter och sponsring.

Remissynpunkter lämnas enbart angående järnvägsinfrastrukturen. Vi är övertygade om att föreliggande nationella plan för transportsystemet inte ger Norrland, och därmed inte heller Sverige som helhet, de infrastrukturella förutsättningar som krävs för tillväxt och utveckling under planeringsperioden fram till 2025.

Förslaget till nationell plan belyser förvisso Norrlands betydelse för EU:s råvaruförsörjning och regionens produktivitet och tillväxtpotential. Tyvärr saknas de satsningar som står i rimlig proportion till behoven.

Det är mot den bakgrunden Norrlandsförbundet lämnar remissynpunkter.

Norrlandsförbundets styrelse har vid sitt möte 2013-09-26 beslutat om innehållet i detta remissvar och gett förbundsordförande Ewa Back i uppdrag att slutföra ärendet genom skrivelse till regeringskansliet.

För Norrlandsförbundet

Ewa Back  
Förbundsordförande

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## Sammanfattning

Vi har principiella invändningar mot hur materialet disponerats i remissversionen 2013-06-14. Det finns ett antal underlagsrapporter (10), länskartor, hänvisning till regeringsuppdrag och tre övriga rapporter, men i remissversionen framkommer inte hur den sammantagna informationen format det konkreta förslag som nu lagts. Med andra ord: Remissversionens 145 sidor leder inte fram till svaret på namngivna investeringsåtgärder och brister i bilaga 1. Remissversionen är föredömlig som beskrivning av arbetsprocessen, metoder, angreppssätt, men det är en annan sak.

Vi tvingas konstatera att järnvägssatsningarna för Norrland är synnerligen få och magra. Det är bekymmersamt av främst fyra skäl.

- Investeringsåtgärderna uppfyller inte skogsnäringens och den tunga industriproduktionens behov av järnvägsinfrastruktur. Inlandsbanan behöver också rustas för att säkra transporter från och till Norrland, inte minst vid transportstörningar på norra stambanan.
- Aktuellt förslag tar inte tillräcklig hänsyn till de långa avstånd som finns i Norrland. En geografisk utvidgning av de funktionella arbetsmarknadsområdena med rimliga pendlingsmöjligheter stärks inte av förslaget till nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025.
- Förslaget stödjer inte utvecklingen av turistnäringen i Norrland. Vi vet att människor hellre åker tåg än bil om det finns möjlighet. En utökad satsning på turism är en del av Norrlands framtid.
- Den fjärde och kanske allvarligaste invändningen är demokratiaspekten. Låt oss ge exempel. Vi vet att stora delar av Norrland avfolkas i allt snabbare takt. Vi vet också att Stockholm ökar sin befolkning med 35 – 40 000 personer per år, vilket ger stora påfrestningar på infrastruktur och därmed människorna. Men skall detta fortsätta under den kommande planperioden? Vi menar i stället att ett större antal offentliga arbeten borde förflyttas från Stockholm till andra delar av landet för att minska trycket på bl.a. infrastrukturen i Stockholm. Planen tycks

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

utgå ifrån att den utveckling som varit skall fortsätta på samma sätt, men det bör väl vara avhängigt de politiska beslut som kommer att fattas under kommande år. Paradoxen är alltså att det blir Trafikverket som genom sina förslag till prioriteringar för bl.a. järnväg kan komma att styra var människor kan bo och arbeta. Det förefaller rimligare att Riksdagen uttrycker dessa bedömningar, om det ännu inte är gjort.

## Bakgrund

För åren 2014 – 2025 har Riksdagen beslutat om 522 miljarder SEK för åtgärder i transportsystemet. Sammantaget överskrider önskemålen, kraven och behoven 522 miljarder SEK vilket betyder att prioriteringar och effektiviseringar hela tiden behöver göras.

På regeringens uppdrag redovisar Trafikverket "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025". Planen bygger på regeringens infrastrukturproposition och direktiv samt Trafikverkets kapacitetsutredning. Den har tagits fram i samverkan med andra myndigheter, kommuner, näringsliv och regionala företrädare.

Trafikverket vill prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykling samt ökade möjligheter till trafikslagsövergripande användning av transportsystemet. Internationella stråk ingår i förslaget. En grundläggande tillgänglighet i hela landet har eftersträvat.

I kapitel 12 (s.86) redovisas "Åtgärder som förbättrar resor, transporter och tillgänglighet – norra Sverige", vilket omfattar Norrbotten och Västerbotten. I avsnittet redovisas också risker vid avbrott på Stambanan genom övre Norrland, och behov av alternativa transportmöjligheter som t.ex. Inlandsbanan.

I kapitel 13 (s.93) redovisas "Åtgärder som förbättrar resor, transporter och tillgänglighet – mellersta Sverige", vilket i Norrland omfattar Jämtland, Väster-norrland och Gävleborg.

"Åtgärder som förbättrar resor, transporter och tillgänglighet – Stockholm", redovisas i kapitel 15 (s.109). Där framkommer att Stockholmsregionen spelar en central roll för hela Sveriges ekonomi. Länet förväntas år 2030 ha en halv

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

miljon fler invånare än idag, det vill säga 2,6 miljoner invånare. Den växande befolkningen ger förutsättningar för fortsatt god ekonomisk tillväxt, näringslivsutveckling och innovationsförmåga.

De största enskilda åtgärderna, som också står för stora effekter, genomförs i eller i anslutning till storstadsområdena, särskilt Stockholm och Göteborg. Det är också i dessa regioner som efterfrågan på persontransporter är störst. Vi noterar att det finns "storstadspaket" (s.10).

Vidare framkommer (s.11) hur Trafikverkets teoretiska plattform för urvalsprocessen ser ut och de åtgärder som ska inrymmas i den nationella planen för transportsystemet.

## Diskussion

Det är förenat med stora svårigheter (i praktiken omöjligt) att utifrån remissdokumentet begripa hur Trafikverket kommit fram till de ställningstaganden som främst framkommer av bilaga 1, "Namngivna investeringsåtgärder och brister". Konkret är däremot den mycket magra utdelningen för Norrland.

Vi tycker inte att Trafikverket tar de strukturella grepp som behövs för att säkra framförallt skogs-, verkstads och gruvnäringens behov av ett väl fungerande transportsystem. Det är förvånande eftersom 90 % av Europas malm bryts i norra Norrland till ett vidareförädlat värde på 500 miljarder SEK. Skogsnäringens behov av järnvägstransporter är också mycket stort. Norrlands industriella produktionsvärde är mycket högt och ger betydande intäkter i statskassan. Det är inte möjligt att utläsa hur de industriella järnvägstransporterna från Norrland värderas mot annat, t.ex. satsningarna i mellersta, södra och västra Sverige. Det är heller inte möjligt att utifrån remissversionen sätta de olika beroenden, samband och motstridande intressen som finns i förslaget i relation till varandra. Det tycker vi är en brist.

Transportverket förefaller ta stor hänsyn till invånarantal när anslag ska fördelas, och inte till hur många som faktiskt trafikerar vägar och järnvägar. Följden blir att satsningar på infrastrukturen i Norrland uteblir, trots att turismen är en erkänt stabil och växande näring. Det satsas idag miljarder på förbättringar och utbyggnad av boende på många av inlandets turistanläggningar, vilket i sin tur kommer leda till ytterligare påfrestningar på infrastrukturen. Viktigt är

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

här att man ser det framtida behovet, som kan ge Sverige en unik position som ett ledande turistland och ge nya möjligheter för en levande landsbygd. Uteblivna investeringar innebär att den resurs regionens näringsliv är för riket inte kommer att kunna nyttjas till sin fulla potential.

Inlandsbanan behöver investeringar, bland annat för ökad bärighet och fler godsterminaler. En satsning på Inlandsbanan skulle innebära att den tunga trafiken på vägarna minskar. Samtidigt blir järnvägsnätet mindre sårbart när tågtrafik kan dirigeras om via Inlandsbanan vid oförutsedda stopp. Slutligen anser vi att kapacitetsbedömningarna för Norrland förefaller något mera schematiskt gjorda jämfört med objekten söder om Dalälven. På något sätt får vi känslan att Trafikverket först och främst gjort alla de satsningar som ska göras söder om Dalälven (s.34). De återstående medlen används därefter till satsningar i Norrland.

Avstånd och restider för personresor som arbetspendling och turistresor är ofta långa i Norrland, vilket är problematiskt i de geografiskt glesa arbetsmarknaderna där alternativa vägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet är andra brister. Förbättrad tillgänglighet med järnväg är därför mycket viktigt för Norrlands utveckling. Därför behövs större satsningar i Norrland än vad som planeras i nu lagt förslag. Norrlänningarnas möjligheter till arbetspendling och skapandet av större funktionella arbetsmarknadsområden begränsas radikalt genom detta Trafikverkets förslag till nationell transportplan.

De långa avstånden kan ge högre kostnader för både ny- såväl som ombyggnation eftersom det blir fler spårkilometer. Detta trots att det i vissa fall, som t.ex. Norrbottenbanan, är låga investeringskostnader per kilometer. Att avstånden spelar roll borde märkas i satsningar på järnvägen. Det som inte diskuteras särskilt ofta är att avstånd och restider till samhällsservice och arbetstillfällen ofta blir långa även i de mer tätbefolkade kustregionerna i Norrland. Det tycker vi inte speglas i Trafikverkets nationella plan.

När det gäller bedömningen om befolkningsutvecklingen i Sverige i perspektivet 2025, och var dessa människor ska bo och jobba undrar vi hur Trafikverket resonerat. Om planeringen utgår från att Stockholm ska växa med upp mot 40 000 personer per år, då borde detta sägas i klartext och inte framföras indirekt genom någon av de många tabellerna som finns i utredningen?

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Norrlandsförbundet föreslår bl.a. att fler offentliga jobb ska decentraliseras från Stockholm för att minska de infrastrukturproblem som redan finns i och i anslutning till staden. Det innebär bättre resursutnyttjande genom användning av befintliga anläggningar.

Det kan uppfattas som att Trafikverket genom sina infrastrukturprioriteringar bestämmer hur utvecklingen av Norrland kommer att gestalta sig fram till 2025. Visserligen kommer flera mellanliggande regeringsbeslut att ge vägledning, men som metod betraktat finns risk för påtagligt demokratiunderskott. Planer arbetas fram på tjänstemannanivå med hög detaljeringsgrad som gör det svårt för beslutsfattare att tränga in i den komplexa infrastrukturproblematiken. Trafikverkets nationella plan för transportsystemen 2014 – 2025 borde stärka Norrlands, och därigenom Sveriges, utveckling? Vi ser inte det.

Järnvägsinfrastrukturen borde knyta ihop Norrland med resten av Sverige och världen. Kapacitetsproblemen gör emellertid att strömmen av människor, idéer och viktigt gods stryps. Med rimliga satsningar på främst sträckan Gävle till Härnösand skulle restiderna kunna förkortas högst väsentligt. Följande restider är fullt möjliga:

- Gävle – Sundsvall: 1 timme (idag 2 timmar 10 minuter)
- Sundsvall – Härnösand: 20 minuter (idag 50 minuter)
- Stockholm – Sundsvall: 2 timmar (idag 3 timmar 40 minuter)
- Sundsvall – Umeå: cirka 2 timmar

För Norrbotniabanan, etappen Umeå – Luleå, bedöms restiden kunna halveras. Kodioxidutsläppen minskar med cirka 80 000 ton/år. Norrbotniabanan har också betydelse för den s.k. Botniska korridoren, men den frågan utvecklas inte i detta remissvar.

Rent allmänt kan sägas att förslaget till nationell plan är ambitiöst utformad, men det är också en svaghet eftersom de många orden ibland får en oprecis innebörd. På sidan 6 sägs bl.a.:

”Vi bygger om och bygger nytt för att utveckla samhället.”

Det låter väl bra, men frågan är om detta gäller för järnvägsinfrastrukturen i Norrland? I rapporten finna många exempel där orden är de rätta, men



Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

resultatet – vad som faktiskt planeras bli effekterna av satsningarna – är inte tillnärmelsevis fullt lika tydligt!

På sidorna 37 – 39 redovisas Trafikverkets syn angående:

Miljökonsekvenser, klimatfaktorer, människors hälsa, befolkning, luft, vatten, mark, materiella tillgångar, landskap – i form och rumslighet, biologisk mångfald, växtliv och djurliv, forn- och kulturlämningar, annat kulturarv samt bebyggelse.

Allt skrivet är säkert rätt, men den viktigaste frågan måste väl ändå vara hur dessa delar värderas i sitt sammanhang och vilken viktning/prioritering som delarna har i helheten.

### Sammanfattande synpunkter

Det är positivt att det görs vissa satsningar, men sammantaget satsas det alldeles för lite på Sverige i Norrland. Sverige behöver exportintäkter från skogsprodukter, malm mm. Det återspeglas inte i den nationella planen för transportsystemen.

Investeringsåtgärderna uppfyller inte skogsnäringens och den tunga industriproduktionens behov av järnvägsinfrastruktur. Inlandsbanan behöver också rustas för att säkra transporter från och till Norrland, inte minst vid transportstörningar på norra stambanan.

Aktuellt förslag tar inte tillräcklig hänsyn till de långa avstånd som finns i Norrland. Att geografiskt utvidga de funktionella arbetsmarknadsområdena med rimliga pendlingsmöjligheter stärks inte av förslaget till nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025.

Förslaget stödjer inte heller utvecklingen av turistnäringen i Norrland. Vi vet att människor hellre åker tåg än bil om det finns möjlighet. En ökad satsning på turismen i Norrland är en viktig del av Sveriges framtid.

Vi har också synpunkter kring demokratiaspekten. Låt oss ge exempel. Vi vet att stora delar av Norrland avfolkas i allt snabbare takt. Vi vet också att Stockholm ökar sin befolkning med 35 – 40 000 personer per år som ger stora påfrestningar på infrastruktur och därmed människorna. Planen tycks utgå

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

ifrån att den utveckling som varit skall fortsätta på samma sätt, men det bör väl vara avhängigt de politiska beslut som kommer att fattas under kommande år? Vi menar i stället att ett större antal offentliga arbeten borde förflyttas från Stockholm till andra delar av landet för att minska trycket på bl.a. infrastrukturen i Stockholm. Paradoxen är att det blir Trafikverket som genom sina förslag till prioriteringar för bl.a. järnväg kan komma att styra var människor kan bo och arbeta. Det förefaller rimligare att Riksdagen uttrycker dessa bedömningar, om det ännu inte är gjort.

### **Avslutande kommentar**

Genom det lämnade förslaget medverkar Trafikverket till att avfolka Norrland. Det är inte rimligt. Det behövs större satsningar i Norrland, inte mindre.