

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Yttrande på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Region Västerbotten har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 och vill lämna följande synpunkter:

Företagen investerar- infrastrukturen måste matchas

En kartläggning som gjorts av Accelerationskontoret visar att det pågår eller planeras investeringar i svensk industri till ett värde av 803 miljarder kronor i nyetableringar, tekniskiften och expansioner i fossilfri stålproduktion, vätgas, batterifabriker och gruvor. Av dessa 803 mnkr investeras 517 mnkr i de 4 nordligaste länen. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet. Omställning kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering pågår alltjämt i norra Sverige även om vi för tillfället ser en viss inbromsning som en följd effekt av olika faktorer som sker både i Sverige, Europa och resten av världen. Oaktat inbromsningen så fortgår en historiskt stor omställning av industrin som fortsätter att skapa stora utmaningar i transportsystemet. Västerbotten är ett stort län med långa avstånd och ett omfattande näringsliv där exportvärdet under 2024 uppgick till 22,1 miljarder kronor, vilket är en ökning sen 2020 med 55 procent. Västerbottens varuexport som andel av näringslivets omsättning låg på andra plats i Sverige efter Blekinge och tätt följt av Norrbotten. Ett välfungerande transportsystem och transporter av gods och varor är grundläggande för många företag och effektiva transporter är avgörande för konkurrenskraften. Brister i kapacitet, robusthet och redundans i dagens transportsystem skapar stora utmaningar. Planeringsprocesserna för ny infrastruktur tar tid samtidigt som näringslivets etableringar sker här och nu. Osäkra besked och försenade byggnationer av viktig infrastruktur såsom

Norrbotniabanan samt eftersatt underhåll av såväl väg- som järnvägsinfrastruktur påverkar länets utvecklingsmöjligheter negativt.

Utöver de nya etableringarna finns omfattande kompetensförsörjningsutmaningar kopplat till den pågående generationsväxlingen. De största utmaningarna återfinns inom branscherna utbildning, hälsovård, sjukvård och social omsorg, men efterfrågan på kompetens är stor även inom industri och IT-sektorn. För att säkra tillgången på kompetens är det mycket viktigt att erbjuda möjligheter för både personer som behöver höja sin kompetensnivå, såväl som för personer som behöver utöka eller komplettera sina kompetenser. Det är inte bara Västerbotten som upplever en period av minskande befolkning i arbetsför ålder, det gäller samtliga regioner som inte ligger i närheten av storstäder. Små och medelstora företag i Västerbotten har en längre period visat på en stark tillväxt inom såväl befintliga som nya företag. Västerbottens stora företag agerar draglok för tillväxten som i sin tur skapar öppningar och möjligheter men även utmaningar för små och medelstora företag som idag har en unik möjlighet att möta de behov som uppstår och ta position som underleverantörer till dessa, i sig en språngbräda till ytterligare internationella marknader. För Västerbottens verksamheter och organisationer är det viktigt med tillgång till rätt kompetens för ökad konkurrenskraft och för att kunna tillhandahålla samhällsfunktioner i en region glest befolkade områden och långa avstånd. Detta ställer höga krav på ett väl fungerande, robust och kapacitetsstarkt transportinfrastrukturnät som möjliggör för gods- och persontransporter såväl inom- som till och från länet med samtliga transportslag.

Järnvägssystem som länkar samman Västerbotten med världen

Företagens investeringar i mellersta och norra Sverige och ett skärpt säkerhetsläge ställer krav på möjligheten till transporter. Ingående och utgående varor behöver transporteras via järnväg och sjöfart så att transporterna precis som produkterna blir gröna och hållbara. De satsningar som vi ser idag är endast början och redan inom tre till fyra år kommer produktionen inom industrin växla upp för att därefter öka en mer. Budskapet kan inte vara att infrastrukturen ska möta upp dagens transportbehov ett kvarts sekel senare. Mycket av transporterna kommer att gå via sjöfart och vi kommer även se stora behov av en robust och kapacitetsstark järnväg i nord-sydlig riktning, precis som att det kommer att finnas behov av öst-västliga förbindelser i anslutande stråk. Både för godstransporter och personresor.

Regeringen har varit tydlig med att det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och Region Västerbotten finner det mycket glädjande att Norrbotniabanan i sin helhet

Umeå-Luleå finns med i planen och är fullt finansierad fram till Skellefteå. Norrbotniabanan är ett strategiskt viktigt projekt som stärker industrins konkurrenskraft, förbättrar möjligheterna för arbets- och utbildningspendling samt möjliggör klimatsmarta transporter i norra Sverige. Fortfarande saknas fortfarande ett fastställt målår för när Norrbotniabanan ska vara färdigställd till Skellefteå och vidare till Luleå. EU:s mål är att stomnätet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), i vilket Norrbotniabanan ingår, ska vara färdigställt till år 2030. Med Trafikverkets förslag till nationell transportplan blir det inte bara svårt att svara upp mot EU:s mål utan även svårt för kommuner, regioner och operatörer att genomföra sina åtaganden, exempelvis investeringar i resecentrum och nya tåg. Vi kräver därför ett tydligt och gemensamt målår.

Utöver detta finns varken Robertsfors resecentrum eller Skellefteå resecentrum med i planförslaget, trots deras stora nationella och regionala nytta. Denna avsaknad av besked skapar osäkerhet i kommunernas fortsatta planering och riskerar att urholka den regionala transportplanen och tränga undan andra viktiga satsningar i planen. Den regionala transportplanen ska även medfinansiera de regionala resecentrumen i Sävar, Bureå och framgent Byske.

Den intermodala trafiken till och från Umeå har ökat dramatiskt under de senaste tre åren. Förra året med hela 46 %, och vi ser en fortsatt utveckling. Upptagningsområdet för denna trafik sträcker sig från Skellefteå i norr till Örnsköldsvik i söder. Detta innebär tillsammans med övrig järnvägstrafik att det uppstått kapacitetsbrister i noden. För att klara befintlig och framtida järnvägstrafik genom Umeå är det mycket positivt att dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö finns med i planförslaget. Dock saknas utbyggnaden av förlängda plattformar på Umeå C, vilket också är en angelägen åtgärd för att klara kapaciteten på stationen men även för att höja kapaciteten i noden Umeå.

Holmsundsbanan, järnvägen mellan Botniabanan och Umeå hamn (ingår i TEN-T), har stora brister som behöver åtgärdas för att öka konkurrenskraft och funktionalitet. I Umeå hamn har stora investeringar gjorts och än mer planeras framgent. Detta för att möta länets behov men också för att möjliggöra intentionen från europeisk och nationell nivå om en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. I likhet med järnvägskopplingarna till Piteå hamn och Skellefteå hamn bör Holmsundsbanan rustas upp. Insatserna ligger mycket väl i linje med den övergripande inriktning som pekas ut i förslag till ny CEF-förordning 2028–2034 mot infrastruktur som stödjer gränsövergripande samarbete och stärker totalförsvaret. Projekt som bidrar till ökad tillgänglighet i gränsöverskridande regioner och robusthet i

Datum
2025-12-10Diarie nr
RUN 421-2025

Regionala utvecklingsnämnden

transportsystemet bör prioriteras i samverkan mellan den nationella planeringen och EU:s finansieringsinstrument.

En fullt utbyggd järnväg längs kusten skapar bättre förutsättningar för resor och transporter längs anslutande stråk med bland annat skogsnäringen och en starkt växande besöksnäring. Region Västerbotten välkomnar därför Trafikverkets ambition att prioritera järnvägen men ställer sig frågande till att elektrifieringen av Tvärbanan etapp 1, sträckan Hällnäs–Lycksele, inte har inkluderats i det aktuella planförslaget. 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 trafikerar med diesellok vilket rimmar illa med Sveriges ambition att minska utsläppen från fossila bränslen. Längs Tvärbanan transporteras stora mängder timmer från NLC Storumanterminalen till bland annat SCA Obbola. Under hösten 2021 färdigställdes ett triangelspår som avsevärt förbättrar kopplingen mellan Tvärbanan och Inlandsbanan och möjligheten till att flytta över gods från väg till järnväg. Tvärbanan är även mycket viktig för att skapa redundans i järnvägssystemet vilket blev mycket påtaglig då flera järnvägssträckor i Västernorrland under hösten kollapsade till följd av ett regnoväder och norra Sverige var plötsligt avskuret från de södra delarna. Viss godstrafik kunde dock ledas om via Tvärbanan Hällnäs-Storuman och vidare söderut på Inlandsbanan och vice vers.

Det är mycket förvånande att den planerade dubbelspårsutbyggnaden på Ostkustbanan nu föreslås stoppas och ersättas med förlängda mötesspår och sänkt målhastighet. Trafikverkets förslag innebär i praktiken att restiderna längs kusten blir ännu sämre och att en redan hårt belastad järnväg riskerar att tappa ytterligare funktionalitet.

Ostkustbanan har stor betydelse för Sverige, och för Västerbottens näringsliv, exempelvis går huvuddelen av godstrafiken från Västerbotten ned till Göteborgs Hamn och kontinenten via kusten, exempelvis Volvos lasthytter. Det helt avgörande att banan har kapacitet och restider som klarar både nuvarande och framtida trafik. Redan i dag utgör järnvägen en allvarlig flaskhals med väldokumenterade kapacitetsproblem och låga hastigheter – problem som kommer att förvärras när Norrbottenbanan färdigställts. Därtill uppfyller banan inte TEN-T-kraven, något som inte heller åtgärdas i det aktuella planförslaget.

Det är dessutom djupt problematiskt att, efter flera års arbete, föreslå att ett projekt som kommit långt i planeringen ska avbrytas. Arbetet har bedrivits tillsammans med berörda kommuner och regioner med utgångspunkt i avtal som tecknats med staten – avtal som nu

riskerar att brytas. En sådan hantering från statens sida påverkar allvarligt tilltron till den statliga planeringsprocessen och minskar incitamenten för kommuner och andra aktörer att ingå motsvarande samarbeten med Trafikverket framöver.

Ett fungerande, robust och kapacitetsstarkt vägnät

I länet har de två europavägarna E4 och E12 fått sänkta hastigheter till följd av bristande trafiksäkerhet. Båda vägarna är viktiga transportstråk för såväl gods som pendling. E4 mellan Umeå och Skellefteå har trafiksäkerheten länge varit undermålig. Det är därför mycket glädjande att förbifart E4 Skellefteå nu genomförs då den är av yttersta vikt för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 och minska utsläppen genom centrala Skellefteå. Däremot är det oroande att inte samtliga kvarvarande delsträckor på sträckan Skellefteå-Umeå lyfts in i planen. Delsträckor utan 2 + 1 standard och mitträcke innebär kvarstående flaskhalsar och förhöjd olycksrisk. En fragmenterad utbyggnad riskerar att försvaga hela projektets nytta då stråket i sig kan inte uppnå full potential utan att hela sträckan byggs ut enligt säkerhetsstandard. Region Västerbotten anser att det är av yttersta vikt att utbyggnaden av återstående etapper för mitträcke genomförs samlat för att uppnå full funktionalitet i stråket och säkerställa framkomlighet, trafiksäkerhet och långsiktig regional utveckling.

Det är anmärkningsvärt att det inte sker några satsningar alls längs väg E12 där exempelvis delar av sträckan Umeå -Vännäs har en årsdygnstrafik (på 8000-12 000 fordon (källa nationella vägdata-basen (NVDB)). Vägen har en mycket ojämn standard där vissa delar är utbyggda till 2+1 väg med mötesseparering och en hastighet på 110 km/h samtidigt som andra delar fått hastighetssänkningar till 60 km/h vilket gör flödet ojämnt med många hastiga inbromsningar. Tilläggas kan att sträckningen har en hög andel blandtrafik. Endast en sträcka, Kulla-Norrfors, finns med längs väg E12, och då vid en utökad ram om 10 procent. Kommunerna i E12-stråket mellan Umeå och Mo i Rana i Norge har under flera år samverkat för att stärka stråket som en strategisk logistik- och försörjningskorridor mellan Finland, Sverige och Norge. Potentialen för både civil och militär utveckling är stor; den möjliggör för Sverige och allierade att skapa effektiva transportmöjligheter i öst-västlig riktning.

Region Västerbotten finner det mycket positivt att underhållsskulden på vägnätet nu ska återtats och har noterat, och tycker det är mycket bra, att hela BK 1 nätet uppgraderas till BK 4. Uppgraderingen är mycket positivt för näringslivets transporter men fortfarande är en stor del av vägtransportsystemet, framför allt anslutande kommunala- och enskilda vägar, där många transporter startar, inte byggt och dimensionerat för de laster som tillåts i dag. För att

dessas vägar ska få en standard som matchar BK 4 nätet i viktklass behövs en satsning där staten går in och finansierar en uppgradering av dessa.

En robust infrastruktur och god tillgänglighet – avgörande för nordiskt samarbete och beredskap

En robust infrastruktur och god tillgänglighet är avgörande för Västerbottens fortsatta utveckling och för ett fördjupat nordiskt samarbete. Som del av Kvarkenregionen, med cirka en miljon invånare, är länet beroende av långsiktigt hållbara öst–västliga och nord–sydliga transportlösningar, särskilt inom logistik och godsflöden.

Det förändrade globala säkerhetsläget har ytterligare tydliggjort behovet av välfungerande gränsöverskridande infrastruktur, stärkt försvar och civil beredskap samt ökad självförsörjningsförmåga. Sveriges och Finlands NATO-medlemskap har förstärkt kraven på effektiva öst–västliga kommunikationer och säker tillgång till de isfria norska Atlanthamnarna. En fast förbindelse över Kvarken mellan Umeå och Vasa bedöms kunna förbättra transportkapaciteten, minska sårbarheten vid kriser och stärka EU:s TEN-T-nätverk, med breda samhällsekonomiska nyttor för norra Norden och Europa.

På uppdrag av den finska regeringen har en statlig utredning om en fast Kvarkenförbindelse genomförts av finska Trafikledsverket i nära samarbete med berörda regioner på svensk och finsk sida. Utredningen, publicerad i juni 2025, omfattar efterfrågeanalyser och tekniska utvärderingar. Med denna utredning som grund samarbetar Kvarkenrådet EGTS med sina 43 medlemsorganisationer, trafikmyndigheter i båda länderna och ytterligare partners för att ta fram underlag inför kommande beslutsprocesser.

Förbindelsens strategiska betydelse har även tydligt markerats i Finland. Den lyftes i det finska regeringsprogrammets presentation 2023, och Österbottens förbund har pekat ut en fast förbindelse som en central utvecklingskorridor. Det finska försvarsutskottet har vid upprepade tillfällen betonat projektets prioritet. Vid Nordiska rådets möte i oktober 2025 beslutades dessutom att inrätta en parlamentarisk arbetsgrupp med representanter från Finland, Sverige och Norge för att samordna planeringen av en permanent transportkorridor från de isfria norska hamnarna, genom inlandet i Sverige och vidare till sydvästra Finland.

Positivt med ökade ramar till Länsplanerna- men ska räcka till mer

Under de senaste planeringsomgångarna har anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade samtidigt som behovet av, och kostnaderna för infrastrukturåtgärder ökat kraftigt. I tidigare planer har medel funnits avsatta för medfinansiering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder som exempelvis mitträckesseparering och cykelåtgärder längs statliga vägar. Denna möjlighet har nu tagits bort och ramarna för länsplanerna har räknats upp. Det är positivt att pengar i stället tillförs länsplanerna direkt för att möjliggöra den standardhöjning av viktiga pendelstråk som behövs för att åter kunna höja hastigheterna på de sträckor där de nu sänkts följd av undermålig trafiksäkerhet men tyvärr är de ekonomiska ramar som tilldelats länsplanerna för fortfarande otillräckliga för att en utbyggnad av mötteseparering ska kunna ske. Även behoven av gång- och cykelvägar är stort i hela länet och behövs för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna och förbättra framkomligheten längs pendlingsstråken som ofta kantas av byar med randbebyggelse. Att inte tillföra tillräckliga medel till länsplanerna för att möjliggöra erforderliga satsningar på trafiksäkerhetshöjande åtgärder rimmar illa med nollvisionen och riskerar ytterliga sänkningar av hastigheterna på länets vägar samt en otrygg miljö för oskyddade trafikanter som tvingas gå- och cykla bland tunga godstransporter, bussar och bilar.

Det behövs tydliga utbyggnadsplaner och målår för när investeringar ska vara färdigställda

Det behövs en förutsägbarhet med tydliga målår för när saker ska vara färdigbyggda. Många investeringar påbörjas men få saker färdigställs. Region Västerbotten ser i grunden positivt på en förbättrad kostnadskontroll men hyser en stark farhåga att de samhällsekonomiska bedömningarna riskerar att slå hårt mot norra Sverige och främst inlandet- något som rimmar mycket illa med Regeringens infrastrukturproposition "*Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* att hela landet ska leva". För att hela landet ska leva krävs det att satsningar görs även i inlandet och på landsbygden.

Lika viktigt som kostnadskontroll är tidsfaktorn och att sätta upp tydliga måldatum. Att veta när saker ska vara färdigställda kan vara helt avgörande för var ett företag väljer att etablera sig eller för hur kompetensförsörjningen ska tryggas. Ett välfungerande och robust transportsystem är en grundbult för ett välfungerande samhälle och för möjligheten att bo och verka i hela Sverige!

Samverkansavtal och interregional trafik

Region Västerbotten vill understryka vikten av att den interregionala trafik som Trafikverket beställer via samverkansavtal ges långsiktig finansiering och stabila planeringsförutsättningar. Nuvarande ordning innebär att Region Västerbotten bär hela den ekonomiska risken för statligt beställd trafik, vilket är ohållbart och strider mot finansieringsprincipen. Staten för över ansvaret på regionerna utan att ge reella möjligheter att påverka trafikens omfattning på kort sikt.

Trots Trafikverkets uttalade vilja att behålla trafiken saknas medel för 2026, vilket riskerar att leda till kortsiktiga avbrott och långsiktiga negativa konsekvenser för tillgänglighet, arbetspendling och hållbar mobilitet. Vi ser samverkansmodellen som ett kostnadseffektivt och väl fungerande sätt att säkerställa interregional tillgänglighet. Region Västerbotten stödjer därför Trafikverkets ambition att förändra processen och uppmanar regeringen att säkerställa att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planen för transportinfrastruktur.

Beslut i detta ärende har fattats av regionala utvecklingsnämndens ordförande den 10 december 2025 § 185.

Richard Carstedt (S)

Ordförande Regionala utvecklingsnämnden