

2014-11-27

Till
Trafikverket
781 89 Borlänge

**Yttrande avseende Trafikverkets remiss gällande utredningen Rätt funktion på rätt plats
(Diarienum TRV 2014/75917)**

Kommunikationspolitiska rådet (KPR) är ett gemensamt politiskt organ för Kommunförbundet Norrbotten och Norrbottens läns landsting rörande transporter och infrastruktur i länet. Kommunikationspolitiska rådet har valt att lämna nedanstående synpunkter rörande rubricerad utredning.

Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten har tagit del av Länsstyrelsen i Norrbottens, Boden kommuns yttrande där vi politiker stödjer deras ställningstagande.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har i utredningen Rätt funktion på rätt plats genomlyst behov av att fortsätta modernisera trafikledningssystemet med syfte att stärka leveransförmågan. Det innebär att Trafikverket föreslår en minskning av dagens åtta trafikledningscentraler för järnväg till fyra där Gävle blir den nordligaste.

Yttrande

Kommunikationspolitiska rådet har tagit del av Trafikverkets utredning och förstår behovet av ett moderniserat trafikledningssystem för att stärka leveransförmågan, säkerhet och trafikinformation. Däremot vill kommunikationspolitiska rådet bestämt avstyrka förslaget avseende trafikledningscentraler. Den av Trafikverket föreslagna förändring av trafikledningscentraler visar på bristfällig kännedom avseende betydelsen av transporter och volymer från och inom Norrbotten som utgör basen i svensk exportindustris ekonomiska utveckling och konkurrenskraft.

Malm som fraktas längst Malmbanan utgör en stor del av den totala godsmängden som transporteras på järnväg i Sverige där framförallt sträckorna Gällivare-Luleå och Kiruna-Riksgränsen-Narvik utmärker sig med frekventa godsflöden. LKAB:s gruvexpansion innebär att godsflödena på järnväg till Luleå hamn kraftigt ökar. För utrikestrafiken står malm på Malmbanan för betydligt mer än hälften av godsflödet där järnvägsförbindelsen till hamnen i Narvik har en avgörande betydelse för gruvindustrin. Med en malmtrafik som beräknas öka med 50 procent fram till 2019 kommer kraven att öka, både på

infrastrukturen och på en trafikledningscentral med anläggningskännedom för järnvägen i norr, dvs. i Boden.

Även i ett större väst-östligt gränsöverskridande transportperspektiv och ökade godsflöden kommer Boden att behövas som trafikledningscentral, dvs. en viktig nod där Northern Axis och Botniska korridoren binds samman.

Rent teoretiskt är det lätt att resonera sig fram till en lösning där all trafikledning samlas på en eller fyra centraler men verkligheten är något helt annat när störningar inträffar. Redan idag förekommer nästan dagliga störningar med stora förseningar sommar som vinter, då systemet saknar redundans och har stora kapacitetsbrister. Norrbottens geografiska förutsättningar och befintlig infrastruktur kräver särskild kännedom om de speciella lokala förhållandena. Vid en eventuell urspårning eller vid driftstörningar med nedfallna kontaktledningar krävs kännedom om olika handlingsalternativ för att ta sig fram till olycksplatsen exempelvis vilken grusväg som är framkomlig. Långa sträckor med enkelspår i Norrbotten utan omledningsalternativ och det stora antalet malmtransporter kräver speciell kompetens i en vältränad organisation som har en lokal förankring. Det finns redan nu vid trafikcentralen i Boden. Detta är en förutsättning för att stärka leveranssäkerheten för de betydande malmtransporterna och stålpendeln från SSAB samt kopparflödet från Aitikgruvan i Gällivare via Rönnskärsverken i Skellefteå ner till Helsingborg, inte bara för Sverige utan för hela Europa.

Vi politiker finner det märkligt att återigen visar Trafikverket i en utredning brister på fakta i sin analys om norra Sverige. Boden pekas i utredningen ut som en liten arbetsmarknadsregion vilket ses som ett hinder vid rekrytering och karriärmöjligheter. Fakta är att arbetsmarknadsregionen utgörs av Boden, Luleå, Piteå, Kalix och Älvsbyn (SCB), med stor arbetspendling mellan orterna, och är alltså större än Gävle. Det tar drygt 20 minuter att pendla mellan Boden och Luleå.

Vidare argumenterar Trafikverket i rapporten att rekrytering av kompetent personal säkerställs från Gävle högskola. Boden har en extra fördel med närheten till Luleå Tekniska Universitet (LTU) vilket säkerställer tillgången till mycket hög kompetens vid rekrytering samt även till den forskning som bedrivs vid järnvägstekniskt centrum (JVTC) på universitet. Ett kompetenscentrum med fokus på utveckling av drift och underhåll inom järnvägssektorn i nära samarbete med LKAB och Boliden. JVTC har ett unikt geografiskt läge, en forskningsstation som ger tillgång till korrekt data från verkligheten samt samarbete med en av Europas största forskargrupper inom drift- och underhållsteknik. Tack vare närheten till både Stambanan och Malmbanan möjliggörs tillämpbar forskning tillsammans med branschen inom drift och underhåll för att stärka järnvägstransportsystemet.

Ett annat argument i utredningen som inte håller är att det blir lätt att nyttja personal från trafikledningscentralen i Gävle till Stockholm då det tar någon timme mellan Gävle och Stockholm. Från Luleå Airport tar det drygt en timme och med flera avgångar dagligen i bägge riktningarna utgör det stora möjligheter till arbetspendling vid akuta arbetsbehov eller annan arbetsbelastning.

Sammantaget kan konstateras att den fem gradiga skalan som använts i utredningen avseende Boden i förhållande till Gävle visar allvarliga brister i genomarbetning av fakta. Det tas heller ingen hänsyn till att Norrbotten efter Stockholm är den hetaste tillväxtregionen i landet. Idag söker sig fler unga människor till vår region där det finns goda arbetsmöjligheter och närhet till utbildning samt även till forskning inom järnvägsrelaterade frågor.

Trafikverket har redan beslutat om inköp av ett nytt trafikledningssystem på järnvägen, för att byta till teknik som kan fjärrstyras och kunna utveckla ett enhetligt arbetsätt samt standardisera arbetet. För att klara av de kommande kraven föreslår utredningen en samordning av trafikledningscentraler med placering på fyra orter. Trafikverket menar att idag arbetar trafikledningscentralerna på åtta olika sätt. Hur säkerställs det att arbetet vid de fyra centralerna sker på likadant sätt?

Kommunikationspolitiska rådet menar att detta handlar om en styr- och ledningsfråga, rutiner, uppföljning samt vilka krav som ställs. Vi ställer oss även undrande till ett trafikledningssystem som är gjort för en mindre geografi (Schweiz) är överförbart till svenska förhållanden med stor geografi. Erfarenhet visar att då ändringar görs av ledningssystem som inte är helt anpassade till de förhållanden som råder behöver förändringen göras under en lång tidsperiod. Utveckling av ledningssystem innebär inte att centralisering är det bästa utan hänsyn bör tas till funktion och speciella förhållanden.

Sammantaget anser kommunikationspolitiska rådet att en trafikledningscentral i Gävle inte är tillräcklig för den stora geografiska täckningen samt utifrån de extrema transportupplägg/volymer som sker på Malmbanan och Stambanan. Vår uppfattning är att argumentationen och fokus handlar främst om kollektivtrafik och trängselproblematiken i storstadsområdena samt i mellan- och södra Sverige. Det visar på stor okunskap om den speciella godstrafiken i norra Sverige med helt andra förutsättningar avseende topografi, klimat och avsaknad av omledningsmöjligheter norr om Vännäs vilket kräver en unik anläggningskännedom som redan nu finns i Boden. Den frekventa malmtrafiken i Norrbotten och Stälpendeln söderut från SSAB samt kopparflödet från Aitikgruvan i Gällivare via Rönskårsverken i Skellefteå ner till Helsingborg måste ges transportmässiga förutsättningar vilket kräver att en nordlig trafikledningscentral även finns i Boden. Vi anser att den enorma geografien, mer än halva Sverige, sårbarheten och säkerställande av god leveransförmåga för godstrafiken i norra Sverige och Norrbotten medför ett behov av både Boden och Gävle som trafikledningscentraler.

1. Kommer det samlade förslaget att stärka leveransförmågan till medborgare och näringsliv.

Nej tvärtom, för att säkerställa en god lösning idag samt i framtiden är det av största vikt att en trafikledningscentral finns i Boden för att säkerställa den speciella tunga trafikens behov samt framtida drift och utveckling. Den tillväxt som sker i länet och universitetet säkerställer att det finns kompetent personal att rekrytera och behålla. Kommunikationspolitiska rådet avvisar förslaget med bestämdhet och menar att leveransförmågan till medborgare och näringsliv inte kommer att förstärkas.

2. Finns det något område som saknas för att ytterligare stärka leveransförmågan utifrån ett trafikledningsperspektiv.

Gränsöverskridande trafiks behov samt sårbarhetsanalys för att säkerställa driften i en ännu mer utvecklad digitalteknik. En bättre analys behövs för den framtida gränsöverskridande trafikens utveckling med kraftigt ökade godstransporter i väst-östlig riktning utifrån de miljarder av investeringar som görs i området.

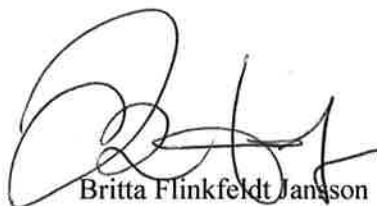
3. Vilka risker är viktigast att fokusera på.

Säkerställa ett robust trafikledningssystem som klarar framtida krav i den fysiska och digitala miljön där hänsyn tas till Sveriges stora geografi och de förutsättningar som gäller för godstrafiken utan omledningsalternativ i Norrbotten och norra Sverige. Säkerställa goda förutsättningar för att rekrytera och behålla rätt kompetens. Den speciella kompetens och god anläggningskännedom som krävs för malmtrafiken måste säkerställas.

För kommunikationspolitiska rådet



Kent Ögren
Landstingsstyrelsens ordförande
Norrbottens läns landsting



Britta Flinkfeldt Jansson
Ordförande
Kommunförbundet Norrbotten