

2017-11-07

Till  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Yttrande över Nationell plan för transportsystemet 2018–2029  
Diariennr. N2017/05430/TIF**

**Ärendebeskrivning**

Norrbotten Kommuner har beretts möjligheter att lämna synpunkter över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

Samråd har skett med samtliga fjorton kommuner, Region Norrbotten och länsstyrelsen i Norrbottens län.

Norrbottens Kommuner avger följande yttrande.

**Yttrande**

Norrbottens Kommuner är positiv till att Trafikverket föreslår kraftigt ökad ambitionsnivå för namngivna investeringar i norra Sverige, i förslaget till nationell plan för transportsystemet. Däremot anser Norrbottens Kommuner att avsatta medel i planförslaget till drift och underhåll gällande vägnätet är oacceptabelt och riskerar att kraftigt försämra tillgängligheten och samhällsservice för våra invånare i flera kommuner samt drabba näringslivets konkurrenskraft.

Förslaget utgår delvis från regionens behov av prioriteringar vilka är välmotiverade och nödvändiga satsningar i norra Sverige och har lyfts fram i den regionala systemanalysen för de två nordliga länen som antagits i bred enighet av representanter för samtliga organ som företräder det regionala utvecklingsperspektivet i länen. Satsningarna är långtifrån tillräckliga men en god början och ger ett tillförlitligare och kapacitetsstarkare transportsystem i norra Sverige vilket förbättrar nyttan i hela landet. Det ger även att förutsättningarna att föra över godstransporter till de mindre miljöbelastande transportsätten järnväg och sjöfart stärks.

**Norrbotten Kommuner prioriterade investeringar utifrån stora behov är;**

- Norrbotniabanan/ en länk i Botniska korridoren
- Dubbelspår Malmbanan – Malmporten, Luleå hamn
- Förbättringsåtgärder E10
- Stambanan

Norrbottnens Kommuner anser även att följande satsningar är avgörande för utveckling i hela regionen;

- Ett funktionellt vägnät
- Säkerställande av en fungerande flygtrafik
- Gränsöverskridande trafik
- En nationell godsstrategi

### **En fungerande godstrafik är avgörande för Sveriges konkurrenskraft**

Norrbottnens Kommuner ställer sig positiv till att Trafikverket lyfter behovet av att utveckla prognoser och samhällsekonomiska kalkyler där värdering och beräkning av godstransporter måste förbättras. Prognoser som till stor del bygger på befolkningsutveckling blir missvisande när utvecklingen av såväl industrin och besöksnäringen, med ökad digitalisering, inte innebär minskade transportbehov. Målsättningen bör vara att säkerställa näringslivets behov av effektiva robusta järnvägstransporter. Det är därför viktigt att de samhällsekonomiska kalkylerna fortsätter att modifieras samt att bättre modeller utvecklas för att bedöma och ta hänsyn till de nyttor och mervärden som investeringarna medför i olika delar av landet. Vi politiker vill påpeka vikten av att säkerställa gränsöverskridande transporter liksom transittrafik i prognoserna vilket är av särskilt stor betydelse för Norrbotten, då järnvägen i norr är en integrerad del av det nationella och internationella järnvägssystemet.

En grund för regional utveckling är en väl fungerande infrastruktur där sjöfart, flyg, vägar och järnvägar tillsammans bildar ett samverkande hållbart transportsystem. I en allt mer globaliserad marknad är tillgängliga transporter avgörande för näringslivets konkurrenskraft. Detta gäller i synnerhet regioner som Norrbotten där höga förädlingsvärden exporteras till avlägsna marknader. Mineral- och skogsbaserade industrins transportkostnader är ofta dubbelt så höga i en jämförelse med industrier på kontinenten. Stambanan genom övre Norrland är ett av landets viktigaste godstrafikstråk men har idag besvärande flaskhalsar och kapacitetsbrister som försvårar för industrin att på någorlunda lika villkor konkurrera med andra.

Norrbottnens Kommuner vill understryka att Sverige snarast behöver en nationell godsstrategi som utgår från ett systemtänk där samtliga transportslag bidrar till ett hållbart, robust transportsystem för att inte den framtida svenska industritillväxten ska hämmas. Kapacitetsbrister i norr är allvarliga för de nationella och internationella transportererna och brister i söder påverkar godstransporter från norr. Norrbottens industriutveckling är därför också beroende av investeringar i exempelvis dubbelspår Hallsberg-Mjölby, hamnbanan i Göteborg men har även nytta av Fehmarn Bältförbindelsen. Sveriges ambition att ha en fossil oberoende fordonsflotta 2030 kräver att de olika godstransportslagen används på ett mer optimalt sätt. Idag underutnyttjas sjötransporterna och godstågstransportererna har svårt att nå både lönsamhet och leveranssäkerhet.

### **Norrbottniabanan och dubbelspår malmbanan**

Norrbottnens Kommuners uppfattning är att Norrbottniabanan är den strategiskt mest nödvändiga och betydelsefulla infrastrukturinvestering för regionens utveckling. Byggandet av Norrbottniabanan och en upprustning av Ostkustbanan är ett måste för att möta efterfrågan på transporter från industrin i norra Sverige. Det är därför mycket positivt att Norrbottniabanan mellan Umeå och Luleå nu föreslås påbörjas. I förslaget betonas vikten och nyttan av Norrbottniabanan och vi anser därför att hela Norrbottniabanan måste finnas med i planen. Planarbetet för sträckan Skellefteå-Luleå behöver startas i närtid med en prioritering på genomfart Piteå och en östlig infart till Luleå. Denna prioritering är viktig för utvecklingen av Piteå centrum samt utifrån föreslagna investeringar, ombyggnationen av Luleå C samt farledsåtgärder Luleå hamn.

Det är oroande att medel inte föreslås avsättas för hela sträckan. Vi anser att lånefinansiering är en möjlighet som måste nyttjas så att hela sträckan mellan Umeå och Luleå kan byggas under planperioden. Järnvägsutredningen för banan innefattar mer eller mindre breda korridorer för den planerade järnvägen. Särskilt märkbart blir det vid passagen av de centrala delarna av Skellefteå, Piteå och Luleå. Korridorerna lägger där kraftiga begränsningar för tänkt bebyggelse för både bostäder och arbetsplatser. För att regionen ska kunna fortsätta utvecklas är det därför viktigt att utredningarna för sträckan Skellefteå-Piteå-Luleå fortsätter så att järnvägsplaner kan tas fram. Och därmed kan korridorerna och begränsningarna minimeras vilket är positivt för stadsutvecklingen i de tre städerna. Norrbotniabanans nytta innebär även ökade pendlingsmöjligheter genom halverad restid vilket ger större arbetsmarknadsregioner och regionförstoring.

Norrbottens Kommuner anser att om Norrbotniabanen inte inryms i sin helhet under planperioden bromsas inte bara utvecklingen i hela regionen utan även på nationell och europeisk nivå. Norrbotniabanen är en del i Botniska korridoren som är ett betydelsefullt godstransportstråk för råvaruförsörjningen inom EU och ingår i det europeiska stomnätverket, Core Network inom TEN-T. Botniska korridoren har alltså en avgörande betydelse eftersom den binder samman det naturresursrika arktiska norra Europa med de mest tätbefolkade marknaderna inom EU. OECD Territorial Reviews studien för Northern Sparsely Populated Area visar på behov av nödvändiga infrastrukturinvesteringar både i nord-sydliga transportstråk till marknader inom EU samt i öst-västliga transportstråk till marknader i Asien

Norrbottens Kommuner anser därför med bestämdhet att det är absolut avgörande för en strategisk utveckling i norra Sverige, mitt i europeiska Arktis, att den svenska regeringen godkänner att Botniska korridoren ska ingå i EU:s stomkorridor, Scandinavian Mediterran samt att regeringen tillsammans med Finland driver frågan till EU-kommissionen.

Malmbanan utpekas som mycket viktigt godsstråk i förslaget och de planerade åtgärderna på södra omloppet med förlängningen av ett antal mötesstationer ger tillfälliga kapacitetsförbättringar för industrin i ett kort perspektiv. Samtidigt anger Trafikverket att brister i kapacitet och robusthet kommer att kvarstå efter att föreslagna åtgärder är genomförda. Dubbelspår för Malmbanan finns inte med i förslaget. Detta trots Malmbanans betydelse för både godstrafiken från Malmfälten och persontrafiken. För att säkerställa gruvnäringens framtida nettoexportbidrag till den svenska ekonomin måste Malmbanans kapacitet utvecklas. Därför anser vi politiker att det är nödvändigt att under planens inledande år påbörja en utbyggnad av dubbelspår på det norra omloppet Kiruna-Riksgränsen samt att intensifiera dialogen med Norge om den sammantagna nyttan för en dubbelspårutbyggnad i närtid på Ofotbanan. Utredning om dubbelspår mellan Kiruna och Riksgränsen/Narvik har redan påbörjats. Sammantaget kommer det att behöva finnas dubbelspår hela vägen mellan Luleå och Riksgränsen för att klara det ökade kapacitetsbehovet.

En annan viktig tillgänglighetsaspekt är att det finns fungerande nattågtrafik till norra Sverige vilket är avgörande för besöksnäringens tillväxt eftersom besökare som vill till svenska fjällen både sommar och vinter ökar rejält. Inlandsbanan bör ges förutsättningar till att främst öka godstransporterna på järnväg samt att utgöra ett komplement kortsiktigt för redundanta reservlösningar till de stora transportstråken.

### **Gränsöverskridande trafik och samarbete**

Det starka samhällsintresset för samverkan mellan länderna i Norden gör att samarbetet mellan Trafikverket och regeringarna i de tre länderna måste lyftas och därför bör gemensamma analyser göras och de nationella planerna processas även med grannländerna. Person- och godstransporter får inte hindras vid gränserna då detta i förlängningen drabbar de nordiska ländernas tillväxt.

Norrbottnen är Sveriges mest internationella län med landgräns mot såväl Norge som Finland. Haparanda är på ett unikt sätt hopbyggt över riksgränsen med sin finska systerstad Torneå och binder samman Sverige och Finland i en befolkningstät utbildnings- och arbetsmarknadsregion, s.k. Bottenviksågen. Regionen omfattar orterna Umeå-Skellefteå-Piteå-Luleå-Haparanda/Torneå-Kemi-Uleåborg. Det är därför angeläget att de viktiga noderna på såväl svensk som finsk sida invid gränspassagen utvecklas. Norrbottens Kommuner vill understryka att de gränsöverskridande järnvägsförbindelserna, via Malmbanan mot Norge och via Haparandabanan mot Finland måste ges en tydligare prioritet. Botniska korridoren med logistisk nod i Haparanda Torneå behöver en omlastningshall för att överbygga de internationella hindren för godstransporterna i öst-västlig riktning.

I och med bygget av Tjernfjellstunneln på norska sidan blir klar för trafik under 2019 beräknas en kraftig volymökning, både gällande person- samt godstrafiken vilket ger nya och bättre möjligheter till ökat handelsutbyte och transporter. Besöksnäringen kommer att öka då man i större utsträckning vågar ta vägen med bussar, husvagnar o husbilar. Beräkningar visar att enormt stora mängder lax kan komma ta fraktas efter riksväg 95 ner mot kusten för vidare transporter. Norrbottens Kommuner anser det märkligt att inte Trafikverket i samarbete med kollegorna i Norge gör fördjupade analyser hur trafikbelastningen på RV 95 kommer att öka, mellan länderna samt med långtradare från Europa. RV 95 blir för väldigt många transportupplägg den genaste vägen från nord Norge till Sverige och vidare söderut. Transporterna kan även kopplas ihop med och dra nytta av den prioriterade Norrbotniabanan. Därför menar Norrbottens Kommuner RV 95 bör utredas för uppgradering till europaväg inom de närmaste åren.

Ett sammanhängande transportsystem över nationsgränserna är en förutsättning för en utveckling av det europeiska Arktis. Syftet med den gemensamma transportplanen, Joint Barents Transport Plan, är en långsiktig utveckling av infrastrukturen i hela Barentsregionen. En viktig uppgift är just att se på gränsöverskridande korridorer. Mot den bakgrunden, kopplat till helhetsperspektivet med Botniska korridoren, Northern Axis är det angeläget att även lyfta stråket mellan Skellefteå/Luleå - Bodö via Arjeplog i den nationella planen.

### **Byggande av nya stambanor**

Norrbottnens Kommuner ser positivt på byggande av nya stambanor om samhällsnyttan ger motiverad kostnad och helhetslösningar innefattande bostadsförsörjning, vidgad arbetsmarknad och kollektivtrafik för ett jämställt och inkluderande samt fossilfritt samhälle. Däremot anser Norrbottens Kommuner att vid eventuella satsningar på höghastighetsbanor ska finansieringen ligga utanför den nationella transportplanen. Därför att en sådan eventuell satsning inte motiverar kostnaden och samhällsnyttan.

### **ERTMS**

Norrbottnens Kommuner inser att utbyggnaden av ERTMS i Sverige är en del i att bättre integrera de europeiska marknaderna och järnvägssystemen. Risker är dock stor att införandet av ett nytt system hämmar trafikutvecklingen och övergången till den nya tekniken medför stora kostnader för tågoperatörerna. Särskilt mindre tågoperatörer riskerar att slås ut samt de operatörer som är beroende av transporter längs med de fåtal banor som har det nya systemet måste investera idag och får därmed en konkurrensnackdel. Därför är det viktigt med hänvisning till aktuella EU-förordningar och överenskommelser mellan medlemsstaterna att regeringen beviljar medfinansiering till installation, utveckling och test av ombordutrustning på de ERTMS-utrustade banorna. Vidare är det angeläget att ge möjlighet till att bevilja dispens för lok utan ombordutrustning för kortare passager, till dess att systemet är fullt utbyggt. Tilliten till järnvägen som trafiksystem tål inte ständigt återkommande problem då ny teknik införs.

### **Ett funktionellt vägnät är avgörande för samhällsutveckling i kommunerna**

Norrbottnens Kommuner är kritisk till den låga nivån medel i förslaget avseende drift och underhåll i vägnätet. Det är orimligt att med föreslagna ramar klara det omfattande behov av åtgärder som behövs för att uppnå de uppställda trafikpolitiska målen. Norrbotten och dess invånare drabbas hårdare pga. långa pendlingsavstånd, än andra regioner i Sverige. Vårt näringslivs konkurrenskraft drabbas extra hårt, då de förutom dålig vägstandard idag, redan har höga transportkostnader och långt till marknaden. Förbättringsåtgärder i strategiska huvudstråk är nödvändiga, som på E4 och i synnerhet på väg E10 med otillräckliga omledningsmöjligheter vilket stämmer på länets vägar i allmänhet. Högtrafikerade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhetssynpunkt bli utbyggda och mötesseparerade. Speciellt väg E10 är hårt drabbad och de åtgärder som nu planeras är positiva men absolut inte tillräckliga. Sårbarheten avseende transporter för både godstrafik, persontrafik, sjukvårdstransporter samt även dagligvaror kommer att kvarstå. Norrbottens Kommuner vill med kraft markera att bristande ekonomiska resurser inte får medföra att trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom sänkningar av hastigheter på statliga vägnätet.

Hänsyn bör även tas till Norrbottens stora vägnät och särskilda förhållanden avseende vinterunderhåll. Norrbottens Kommuners uppfattning är att det behövs rejäla satsningar på bärighetshöjande åtgärder främst på det lågtrafikerade vägnätet. Därför anser våra kommuner att bärighetsmedlen kraftigt måste förstärkas och riktas till faktiska bärighetsåtgärder, som tjälsäkring utifrån dokumenterat behov. Trafikverket själva säger i förslaget att under andra halvan av planperioden kommer sönderfallet på det lågtrafikerade vägnätet att öka. Långsiktigt kan det innebära enorma återställningskostnader.

Som politiska företrädare för kommunerna kan vi inte acceptera att nedbrytningen av länets glesa vägnät speciellt det lågtrafikerade vägnätet, kommer att öka med negativa konsekvenser som följd för service/ pendling/ kollektivtrafik. Därtill kommer näringslivet och inte minst skogsnäringen, biltestnäringen och den växande besöksnäringen att drabbas med stora kostnader som följd. Här måste mer medel avsättas för att säkerställa statens ansvar för samhällets basfunktioner fungerar i hela landet.

Vi politiker anser att det är bekymmersamt med bristen på medel som fördelas till de regionala planerna. Det innebär att större satsningar på exempelvis trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mitträckesseparering slukar en mycket stor del av tillgängliga medel. Det finns inte möjlighet för regionen att göra de förbättringar av infrastrukturen, särskilt på det lågtrafikerade vägnätet, som är önskvärda. Detta är allvarligt och bör rättas till vid kommande revideringar av transportplanerna. Vi ser positivt på de tankar Trafikverket för fram om att den nationella planen till viss del kan användas för att genomföra mitträckessepareringar på även regionala vägar med större trafikmängder.

Kollektivtrafikens utveckling är betydelsefull för en hållbar samhällsutveckling och för Sveriges målsättningen att bli fossilt oberoende och klimatneutralt. Orter med minskat bilberoende bidrar till både tillgänglighetsmålet och hänsynsmålet. Det innebär i sin tur att det blir viktigare att arbeta med säkerhetshöjande åtgärder för cyklister och gående inom alla delar av tätorternas och landsbygdens transportsystem. Samspelet mellan planering av transportsystemet och bebyggelsen är en förutsättning för hållbara och attraktiva tätorter. Faktorer som har störst betydelse för en ökad kollektivtrafik är ett utbud av pålitliga resor samt enkelhet för resenären. En viktig aspekt för en attraktiv kollektivtrafik är att det finns goda bytesmöjligheter med den lokala kollektivtrafiken, väl fungerande pendlarparkeringar, säkra förbindelser för både gång- och cykeltrafik och ett lättillgängligt informationssystem.

Norrbottnens Kommuner ser positivt i planförslaget om att införa ett BK4 vägnät då det ger såväl angelägna företags- och samhällsekonomiska som miljövinster. Ytterligare positiva vinster bedöms ges om förslaget till att införa ett BK4 nät kombineras med att tillåta längre fordon. En utökning av fordonslängden bedöms dessutom kunna ske med endast marginella kostnader för infrastrukturåtgärder.

Uppskattad kostnad för att införa BK4 på hela BK1-nätet är ca 15 miljarder. Det är angeläget att finansiering under planperioden säkerställer att BK4 är infört på hela BK1-nätet.

### **Sjöfarten ett hållbart transportsystem**

Norrbottnens Kommuner vill understryka den långsiktiga betydelsen av satsningar på strategiska hamnar i kombination med investeringar i transportslag i dess närhet för effektiva centrala noder i transportsystemet. De norrländska hamnarna har stor betydelse för hela landets godstransportsystem för råvaruimport/export och möjligheter till utveckling av hållbara sjötransporter. Satsningar ställer samtidigt omfattande krav på nödvändiga åtgärder i hamnområdena som kajer, terminaler samt kostnadseffektiva lastning-och lossningslösningar. Norrbottens Kommuner delar den aviserade satsningen på en farledsförbättring till Malmporten, Luleå hamn som mycket angelägen och viktig för industrins tillväxt. Vi politiker anser tillika att satsningar på sjöfartsinvesteringar i planförslaget utgör en alldeles för marginell del av de namngivna investeringarna vilket bromsar överflyttning från gummihjul samt en ökning av mer hållbara sjötransporter.

Fungerande isbrytarverksamhet är även en förutsättning för hela sjöfarten i Bottenhavet och Bottenviken. Isbrytarservicen måste garanteras långsiktigt genom kostnadseffektiva lösningar och utvecklade samarbetsformer med den finska isbrytarservicen.

### **Statlig upphandling av flygtrafik måste förbättras**

Norrbottnens geografiska förutsättningar och avstånden till internationella marknader ställer höga krav på goda flygförbindelser. För inlandet som saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider på flyget direkt avgörande för näringslivet exempelvis gruvnäringen och biltestnäringen. Besöksnäringen är en starkt växande näring och regionen är idag en av de mest internationella destinationer, som ökar mest i landet. Stockholm/Arlanda utgör ett strategiskt nav och har en helt avgörande betydelse för tillgängligheten till regionen.

Norrbottnens Kommuner menar därför att flygtrafiken till icke statliga flygplatser i norra Norrland är helt beroende av upphandlad flygtrafik för tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft. Vi politiker instämmer i Trafikverkets bedömning att allmän trafikpolitik är nödvändig för att säkra den grundläggande tillgängligheten avseende linjerna som berör Norrbotten. De aktuella orterna är perifert belägna och alternativa resmönster som är rimliga saknas ofta. De aktuella flygplatserna och dess trafik är en del i det nationella transportsystemet men har även en viktig funktion för att säkerställa samhällsviktiga funktioner såsom hälso- och sjukvård i regionen. Sammantaget ställer detta krav på att omfattningen och formerna för den statliga upphandlingen fortlöpande måste utvecklas för att svara upp mot behovet av trafik.

Kritik som framkommit från de icke statliga flygplatserna i Norr- och Västerbotten är att kraven på tillförlitlighet och kvalitén hos operatörer av flygtrafiken inte upprätthålls. De senaste åren har Arvidsjaur och Gällivare flygplatser med kommersiell trafik drabbats speciellt hårt av stora problem med förseningar, dålig regularitet, bagageproblem, etc vilket lett till minskat passagerarantal.

Norrbottnens Kommuner vill understryka flygplatsernas begäran att inför den kommande upphandlingen måste ett fördjupat samarbete mellan flygplatserna och Trafikverket ordentligt förbättras. Det måste till en utvecklad modell för samverkan som omfattar såväl inför upphandling som förbättrad uppföljning. Vår uppfattning är att staten ska ta ett ekonomiskt ansvar och skapa förutsättningar för de transportpolitiska målen avseende grundläggande tillgänglighet i alla delar av landet genom upphandlad flygtrafik med god kvalitet.

### **Nya industrisatsningar med samhällsnytta**

Norrbottnens Kommuner kräver tillika att regeringen tar en aktiv roll avseende nya stora industrisatsningar främst planer för gruv- och mineralindustri inom kommunerna Pajala, Älvsbyn och Jokkmokk. Dessa eventuella omfattande infrastrukturinvesteringar får inte ställas mot av regionen gemensamt gjorda prioriteringar. Här måste staten utifrån rimliga bedömningar värdera möjligheter till tillväxt ur ett nationellt och regionalt perspektiv samt tillskjuta medel till investeringar utifrån vad som åligger statens ansvarsområde, särskilt att åstadkomma en fungerande transportinfrastruktur.

Avslutningsvis är den samlade bedömning att förslaget till nationell plan ur vårt läns perspektiv är positiv med de namngivna satsningarna vilka möjliggör en fortsatt tillväxt för industrin och besöksnäringen. Däremot menar vi att de transportpolitiska målen inte kommer att bli uppfyllda pga. för liten angiven budgetram till det funktionella vägnätet och bidrar därför inte till nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet. Ambitionen att få till stånd en utveckling mot mera trafikslagsövergripande hållbara transportlösningar är mycket positivt men tillräckliga satsningar saknas i förslaget för att uppnå det. Slutligen grundlinjen i vårt synsätt är att det faktiska ansvarstagandet för infrastruktur ligger på staten som ska garantera medel och att likvärdiga förutsättningar ges för förverkligande av regional tillväxtpolitik i hela landet. Ytterst handlar god tillgänglighet om samhällsutveckling och överlevnad för våra kommuner så människor kan leva, bo och arbeta samt att näringslivet kan verka och utvecklas.

Därför menar vi politiker att Norrbotten likaväl som övriga Sverige ska ges likvärdiga möjligheter att vara en konkurrenskraftig region i Sverige och Europa. Som politiska företrädare för Norrbottens samtliga kommuner är vår starka förhoppning att regeringen säkerställer finansiering av de satsningar som är föreslagna i planen samt garanterar att bygget av Norrbottenbanan fullföljs under perioden. Den exportintensiva norrländska industrin bidrar rejält till Sverige BNP och samhällsnytta varför satsningar på det norrländska järnvägsnätet ytterst är en nationell angelägenhet.

Norrbottnens Kommuner



Britta Flinkfeldt  
Ordförande

