

Länsstyrelsen
Norrbotten

1 (5)

YTTRANDE

Datum
2016-02-22

Diarienummer
342-14532-15

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

samt via epost till
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029. (N2015/4305/TIF)

Bakgrund

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett inriktningsunderlag inför kommande infrastrukturplanering för perioden 2018-2029. Länsstyrelsen Norrbotten har fått inriktningsunderlaget för synpunkter.

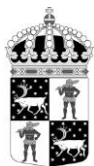
Inriktningsunderlaget har redovisats utifrån regeringens tre olika inriktningalternativ;
- hittills beslutad politik
- aviserad politik
- en politik för ytterligare minskning av växthusgaser.

Länsstyrelsens generella synpunkter

Länsstyrelsen delar Trafikverkets fokusering på vikten av att både återställa och trimma den befintliga transportinfrastrukturen. Det är också bra att man redovisar utfallet av de tre olika inriktningarna. Från analysen av dessa inriktningar är det länsstyrelsens slutsats att det krävs såväl ökade insatser på den befintliga transportinfrastrukturen som satsningar ny infrastruktur i hela landet.

Sammantaget ska dessa satsningar ge förutsättningar till att utveckla en transportinfrastruktur som bidrar till framtida hållbara transportlösningar som leder till en bibehållen konkurrenskraft och utveckling.

I underlaget beskrivs möjligheterna som finns för att minska transportsystemets klimatpåverkan. Detta med utgångspunkt i de gjorda prognoserna att person- och godstransporterna bedöms öka kraftigt de närmaste decennierna. Slutsatsen att även betydande satsningar på järnväg och sjöfart får begränsad påverkan på fördelningen av det totala transportarbetet per transportslag. Likaså att Trafikverket anger en stor osäkerhet om möjligheten för Sverige att göra en omsvängning från dagens fossilberoende transportsystem till ett fossilfritt. Dessa förutsättningar måste beaktas i kommande infrastrukturproposition och efterföljande åtgärdsplanering.



För att maximera måluppfyllelsen av klimatmålen under planperioden anser länsstyrelsen att det är nödvändigt med att prioritera åtgärder som förbättrar och tillgängliggör kollektivtrafiken såväl på väg som järnväg. Därtill måste åtgärder för en utvecklad cykeltrafik prioriteras.

För godstransporterna är det angeläget att skapa förutsättningar för effektivare transportlösningar. Länsstyrelsens anser att det är angeläget att det sker en kraftfull effektivisering av hela godstransportsektorn. Detta för att möta den ökande efterfrågan på gods transporter. För samtliga transportslag sker det dels genom att utveckla större, tyngre och längre enheter dels intermodaliteten dem emellan. Denna utveckling ger såväl angelägna företags- och samhällsekonomiska som miljövinster.

Länsstyrelsens synpunkter per transportslag

Järnvägarna i transportsystemet

Norrbotniabanan – del av Botniska korridoren. Botniska korridoren ingår och omfattar viktiga utbyggnadsdelar i EU:s TEN-T Core Network. Detta såväl i Sverige som Finland samt den anslutande Malmbanan. Norrbotniabanan är en väsentlig del av Botniska korridoren. Länsstyrelsen vill särskilt hävda att Sverige har ett bindande åtagande mot EU att Norrbotniabanan ska vara färdigställd senast år 2030.

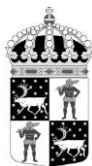
Den aviserade politiken innehåller ett förverkligande av Norrbotniabanan. Ett förverkligande som enligt vår mening ger stora positiva samhällsnyttor i form långsiktig säkerställt kapacitet och redundans i järnvägssystemet på sträckan Luleå-Umeå. Nyttor som skapar avgörande förutsättningar för tillväxt och regionförstoring under miljövänliga former.

Enligt Trafikverkets mening förutsätts dock byggandet av Norrbotniabanan ”påbörjas sent under planperioden”. Detta är anmärkningsvärt då den tydliga politiska aviseringen är att bygget ska påbörjas 2018. Dessutom bedöms en senareläggning av Norrbotniabanan skapa behov av ytterligare investeringar på Stambanan genom Övre Norrland. Delar av dessa investeringar bör kunna undvikas genom ett förverkligande av Norrbotniabanan till senast 2030.

I syfte att skapa planmässiga förutsättningar för byggstart 2018 har EU beviljat TEN T-medel för att järnvägsplaner för en första etapp mellan Umeå och Skellefteå. En byggstart 2018 förutsätter att medel måste anslås tidigt i kommande nationella transportplanen eller via lånefinansiering.

Funktionen för Botniska korridoren som helhet måste säkerställas. Signalsystemet ERTMS på bl a Botniabanan och Haparandabanan måste kompletteras med gällande signalsystem ATC för att säkerställa banornas funktion de närmaste decennierna. Alternativt bör möjligheten till ett investeringsbidrag för lokens ombordutrustning införas samt åter öppna upp för dispens för lok utan ombordutrustning för kortare passager till dess att systemet är fullt utbyggt.

Stambanan genom Övre Norrland. Den enkelspåriga banan som färdigställdes i slutet av 1800-talet byggdes med lägre standard än landets övriga stambanor har snäva kurvor och branta lutningar som innebär bristande spårkapacitet och kraftigt ökade kundkost-



nader. På sträckan Vännäs-Boden har banan dessutom inga realistiska möjligheter till omledning. Tvärbanornas och Inlandsbanans kapacitet i form av trafikledning, mötesstationer, avsaknad av elektrifiering är helt otillräcklig.

Utöver dessa undermåliga egenskaper har nödvändiga underhållsåtgärder senarelagts under lång tid. Konsekvenserna i form av upprepade rälsbrott och urspårningar har på ett oacceptabelt sätt drabbat gods- och persontrafiken. I närtid krävs därför att funktionen och tillgängligheten på stambanan mellan Vännäs och Boden säkerställs. Det spårbyte som senarelagts på delen Bastuträsk-Älvsbyn (Boden) är av avgörande betydelse för att säkra funktionen. Senareläggningen motiverar Trafikverket med brist på medel samt att banan inte är prioriterad i deras åtgärdsklassificering. Dessa motiv är enligt vår mening på intet sätt sakligt underbyggda.

Lännsstyrelsen är angelägen att regeringen tydliggör för Trafikverket att spårbytet måste forceras så att hela kvarvarande sträcka åtgärdas 2016. Detta då Stambanan genom Övre Norrland med sina stora godsflöden utgör en pulsåder för såväl näringslivet i norra Sverige som övriga landet.

Malmbanan. Enkelspåriga järnvägssträckan Luleå-Riksgränsen/Narvik som är en del av EU:s TEN-T Core Network har betydande brister i spårkapacitet. Detta trots en utbyggnad av ett antal nya mötesstationer och förlängning av befintliga stationer. Malmbanans prioritering i Trafikverkets åtgärdsklassificering innebär att en halvering av åtgärdsbehoven ska vara genomförda i gällande plan 2014-2025. Enligt vår mening måste gällande prioritering av åtgärder fullföljas i närtid då Trafikverket har beviljats EU-medel för att ta fram järnvägsplaner för dubbelspår på sträckan Kiruna-Riksgränsen. Motsvarande planering för Jernbaneverket på banans 42 km på norska sidan.

Den planerade utbyggnaden av ERMTS på Malmbanan bör utredas ytterligare avseende bl a bedömda effekter av ERMTS och ATC-systemets tekniska livslängd.

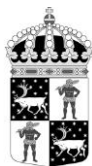
Haparandabanan – del av Botniska korridoren. Haparandabanan Luleå/Boden-Haparanda ingår i EU:s TEN-T Core Network. Lännsstyrelsens mening är det angeläget att den enda landfasta gränsens transportinfrastruktur mellan Sverige och Finland måste prioriteras. Ett fullföljande av den kraftfulla baninvesteringen som invigdes 2013 måste kompletteras med investeringar vid Haparanda bangård/reseC.

Inlandsbanan. Inlandsbanans kapacitet är otillräcklig. Lämpliga investeringar med bedömda effekter utifrån ett kapacitetsperspektiv bör därför tas fram.

Sjöfarten i transportsystemet

Sjöfartens roll att avlasta landtransporter noteras i underlaget. Sjöfarten har stor potential att hantera framför allt mer långväga transporter. Det ger miljö- och trafiksäkerhetsvinster, mindre slitage på vägarna och i vissa fall ökad effektivitet. För att detta ska bli verklighet krävs att satsningar på sjöfarten prioriteras i kommande infrastrukturproposition och efterföljande åtgärdsplanering.

Luleå hamn är en av fem svenska hamnar som ingår i EU:s TEN-T Core Network. Luleå hamn har definierats av EU som en strategiskt prioriterad hamn. Det pågående farledsprojektet Malmporten för att öka farledskapaciteten till hamnen har av EU beviljats



TEN T-medel för planering av muddringsföretaget. Det är således angeläget att denna investering prioriteras att genomföras under kommande planperiods första år.

Vägarna i transportsystemet

Tyngre och längre vägtransporter

Länsstyrelsen är positiv till Trafikverkets/Transportstyrelsens förslag att påbörja en ökning av fordonsvikter och längder för godstransporter på väg. Det i närtid utpekade BK74 nätet bedöms emellertid vara alltför gles för att ge någon acceptabel last mile access. Förhållandet gäller generellt för skogsnäringen och specifikt för transporter till hamnar och terminaler. Detta ställer enligt vår mening omedelbara krav på ett utökat BK74 nät som kräver betydande insatser på den befintliga vägtransportinfrastrukturen vilket inte kan finansieras enbart via delar av det årliga bärighetsanslaget. Enligt vår mening måste ytterligare medel anslås i närtid.

Länsstyrelsen är även positiv till att tillåta längre fordon upp till <34 m. En utökning av fordonslängden kan med fördel införas med bas i redan gällande 64 tons bruttovikt. Fördelarna av sådant införande bedöms omedelbart ge företags- och samhällsekonomiska som miljövinster för främst transporter av gods med låg densitet. Ett sådant införande bedöms dessutom kunna ske med endast marginella kostnader för infrastrukturåtgärder.

Kommande hastighetsrevision

Vid den inledande hastighetsöversynen åren 2008-2009 sänktes hastigheten på 600 mil väg och 68 mil höjdes i Norrbottens och Västerbottens län varav ca 80 mil fick en kraftig nedsättning från 110 km/h till 90 km/h. Totalt motsvarade detta ca 34 % av landets totala hastighetssänkningar. För ett län som Norrbotten med långa avstånd och i hög grad avsaknad av alternativa transportmöjligheter till vägtransporter så påverkar dessa omfattande sänkningarna det regionala samspelet negativt.

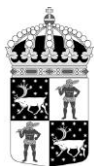
Länsstyrelsen anser att nödvändiga satsningar via nationella planen måste ske på aktuella avsnitt på Europavägarna samt att det anslås tillräckliga medel till länstransportplanen för insatser på det övriga funktionella vägnätet. Först då kommer det att finnas reella möjligheter att såväl säkerställa god trafiksäkerhet som det regionala samspelet.

I Norrbottens län sträcker sig europavägarna E4, E10 och E45. Investeringar för standardhöjningar på europavägarna hanteras via prioriteringar i den nationella planen.

Väg E10. Vägen är en nationell stamväg, del i EU:s TEN-nät och del av EU:s Northern Axis. Väg E10 binder samman Norrbottenskusten, Kiruna/Gällivare och norra Norge. Framkomligheten och säkerheten på väg E10 är således mycket viktig då vägen tillgodoser funktionella Ortsamband såväl regionalt, nationellt som internationellt.

Väg E10 har omfattande framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrister. Motormännens riksförbund har bedömt väg E10 enligt den europeiska EuroRAP-standard. Bedömningen klassar väg E10 – dödens väg som en av de fem farligaste vägarna i landet.

De planerade satsningarna på väg E10 i närtid åtgärdar på intet sätt de omfattande framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrister som finns längs vägen.



Länsstyrelsen
Norrbotten

YTTRANDE

Datum
2016-02-22

Diarienummer
342-14532-15

Det är enligt vår mening ytterst angeläget att i närtid avsätta ekonomiska medel för att höja standaren på väg E10 längs de mest strategiska sträckorna Gällivare-Kiruna och Överkalix-Töre samt att resterande delar utformas med en framkomlighet och trafiksäkerhet som är tillfredsställande.

Väg E4. Vägens bristande standard i länet ställer krav på att kvarvarande mitträck-esåtgärder främst delsträckorna närmast svensk/finska gränsen genomförs i kommande plan. E4:ans största brist i Norra Sverige är dock sträckan mellan Skellefteå och Umeå som bedöms ha de sämsta tillgänglighets- och säkerhetsmässiga avsnitten i landet.

Väg E45. Vägen har en viktig funktion i Sveriges inland. I Norrbottens län är den mest väsentliga att säkerställa nuvarande hastighetsnivå och fullgott drift- och underhåll för E45:an.

Övriga vägnätet. Norrbottens län har drygt 850 mil statliga vägar, dvs närmare 10 procent av landets totala statliga vägnät, varav en mycket stor del tillhör det lågtrafikerade vägnätet. Då befolkningen är fördelad över stora delar av länets yta är detta vägnät av stor betydelse för medborgarnas och näringslivets möjligheter. Frågor som rör bärighet, tjälsäkring, drift och underhåll har störst relevans för denna del av transportsystemet.

Under en följd av år har insatserna på framför allt bärighet och underhåll minskat på detta vägnät, särskilt på avsnitten som inte prioriterats av skogsnäringen. Konsekvenserna innebär ökat fordonsslitage, högre olycksrisker, längre restider och sammantaget högre kostnader.

Det enskilda vägnätet. Detta vägnät har betydelse för hela resan/transporten i Norrbottens län. Därför är det viktigt att säkerställa en hög nivå för stödet för drift- och underhåll till det enskilda vägnätet. Uppräkningen av stödnivåerna måste ske fullt ut och utan tidsmässig eftersläpning följa den allmänna kostnadsutvecklingen.

Beslut

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Sven-Erik Österberg med Bo Erik Ekblom som föredragande.

Sven-Erik Österberg

Bo Erik Ekblom