

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Dnr: N2017/05430/TIF

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

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

Samråd har skett med Norrbottens kommuner och Länsstyrelsen i Norrbotten.

Region Norrbotten lämnar följande yttrande över rubricerad plan.

Sammanfattning

Region Norrbotten tycker att det är bra att den nationella planen fokuserar på järnvägsinvesteringar vilket skapar förutsättningar för större arbetsmarknadsregioner men också för mer miljömässiga transportlösningar.

Region Norrbotten är i stort positiv till Trafikverkets förslag till nationell plan och de prioriteringar som finns namngivna i planen. Följande punkter lyfter Region Norrbotten särskilt:

- Planförslagets strategi att möta de prioriterade samhällsutmaningarna måste ske systematiskt och långsiktigt.
- Godstrafik på järnväg måste värderas högre.
- Byggandet av Norrbotniabanan måste ges högre prioritet.
- Vagnätet en förutsättning för utveckling i hela regionen.
- Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet.
- Den statliga upphandlingen av flygtrafik måste utvecklas.

Regionens ställningstagande

Inledningsvis menar Region Norrbotten att den långsiktiga målsättningen för transportsystemets utveckling är att få till stånd ett hållbart transportsystem där trafikslagen både konkurrerar och kompletterar varandra. För att möjliggöra att varje enskild resa och transport sker så kostnadseffektivt och miljövänligt som möjligt är det nödvändigt att utveckla effektiva kopplingspunkter för såväl gods- som persontransporterna.

Det är angeläget att det sker en kraftfull effektivisering av hela transportsektorn. Godstransportsektorn måste klara av att möta den kraftigt ökande efter-

frågan på godstransporter som enligt Trafikverkets basprognos bedöms antalet tonkilometer öka med 70 procent till 2040. För samtliga transportslag sker det genom att utveckla en infrastruktur som möjliggör större, tyngre och längre enheter. Persontrafiken bedöms enligt Trafikverkets basprognos öka med 32 procent till 2060. Då merparten av ökningen av personkilometer sker med personbil är det nödvändigt att ställa krav på att generellt utveckla kollektivtrafiken och det särskilt i de prognostiserade tillväxtområdena.

Planförslagets strategi att möta de prioriterade samhällsutmaningarna sker dels genom att vårda den befintliga infrastrukturen i allmänhet och i synnerhet järnvägens dels att prioritera planerade investeringar i järnvägen. Denna strategi måste ske systematiskt och långsiktigt. Det ställer krav på både satsningar i närtid med fokus på snabbt genomförande och långsiktiga satsningar för systematiska kvalitetshöjningar. Målsättningen att få till stånd en överflyttning av godstransporterna från väg till sjö och järnväg kräver utöver omfattande infrastrukturella satsningar även tillkommande styrmedel för att lyckas. Dessa styrmedel måste vara kända och långsiktiga samt koordinerade med de planerade investeringarna.

Med denna utgångspunkt framför Region Norrbotten följande synpunkter.

Region Norrbottens prioriterade investeringar utifrån stora behov

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

Godstrafik på järnväg måste värderas högre

Region Norrbotten ställer sig positiv till att Trafikverket lyfter behovet av att utveckla prognoser och samhällsekonomiska kalkyler där värdering och beräkning av godstransporter måste förbättras. Regionen ser positivt på att regeringen har inlett arbetet med en nationell godsstrategi. 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 är att säkerställa näringslivets behov av effektiva järnvägstransporter och därmed bidra till näringslivets framtida konkurrenskraft.

Utifrån Norrbottens geografiska läge, med landsgräns mot både Norge och Finland, finns ett stort behov av att transportsystemet utvecklas och nyttjas i samverkan med våra grannländer på ett effektivt sätt. Barentsregionens gränsoverskridande förbindelserna, via Malmbanan mot Norge och Haparandabanan mot Finland måste ges en tydligare prioritet i enlighet med den transportpolitiska propositionens målsättning. Ett sammanhängande transportsystem över nationsgränserna i Barentsområdet är också en förutsättning för en utveckling av det europeiska Arktis.

För en utveckling av transportsystemet utifrån näringslivets behov måste prognos- och samhällsekonomiska modeller även värdera de betydande godstransporter som sker över landsgräns. Region Norrbotten ser ett behov av att Trafikverket får i uppdrag att ta fram en gemensam nordisk prognos som tar hänsyn till utvecklingen i Norge, Danmark och Finland för att Sverige bättre ska kunna bedöma vilka krav detta kan komma att ställa på våra prioriteringar.

För att säkerställa gruvnäringens framtida nettoexportbidrag till den svenska ekonomin måste Malmbanans kapacitet utvecklas. Därför är det nödvändigt att under planens inledande år kombinera förlängningen av ett antal mötesstationer med att 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.

Haparandabanan och koppling till Finland kräver en samverkanslösning mellan Sverige och Finland för anläggandet av en omlastningshall vid godsbangården i Haparanda. Omlastningshallens främsta uppgift är att bidra till att överbrygga spårviddsskillnaden mellan det svenska och finska järnvägssystemet d.v.s. en infrastrukturåtgärd för omlastning från tåg till tåg vid den enda landfasta järnvägskopplingen mellan länderna. Idag är all terminalhantering för de gränsöverskridande godstransporterna på järnväg koncentrerad till terminalen i Haparanda då den finska terminalhanteringen i Torneå har upphört.

Den tydliga kundnyttan via en omlastningshall skapar utvecklingsmöjligheter för ökade hållbara godstransporter på järnväg mellan EU:s medlemsländer. Förutsättningarna för en positiv utveckling av såväl gods- som persontrafik över gränsen ökar ytterligare genom den planerade elektrifieringen av den avslutande sträckan på finska sidan samt dito för ett finskt/svenskt initiativ för järnvägsbron mellan Torneå och Haparanda.

Inlandsbanan bör ges förutsättningar till att främst öka godstransporterna på järnväg samt att utgöra ett komplement till de stora transportstråken. Det är viktigt att Inlandsbanan ingår i Trafikverkets kontinuerliga arbete för att utveckla Sveriges transportsystem och att Trafikverket tillsammans med Inlandsbanan AB intensifierar arbetet med att utreda Inlandsbanans potential.

Byggandet av Norrbottenbanan måste ges högre prioritet.

Region Norrbotten ser positivt på att förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 prioriterar en byggstart och fortsatt planarbete av Norrbottenbanan men utbyggnadstakten behöver påskyndas så att det under planperiodens fyra första år sker en utbyggnad norr om Dåva mot Skellefteå. 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 farledsätgärder Luleå hamn.

Stambanan genom Övre Norrland sträckan Umeå-Luleå är den sista kvarstående enkelspårssträckan i stambanesystemet med otillräcklig kapacitet och hög sårbarhet som följd. Den reviderade klassificeringen av banan skapar dock förutsättningar för att genomföra nödvändiga åtgärder i närtid. Ett kvarstående och allvarligt problem är att det saknas nödvändig redundans på delsträckan Umeå-Luleå.

För att få till stånd en järnväg med en hög funktionalitet med hög robusthet på sträckan krävs ett funktionellt dubbelspår. Norrbotniabana ger såväl dels dessa efterstävade effekter dels skapas förutsättningar till en omfattande regionförstoring med en kraftig ökad skattebas.

Ett snabbare färdigställande av Norrbotniabanan, som en del av Botniska korridoren, är en förutsättning för att uppfylla det åtagande som Sverige har accepterat inom ramen för det Europeiska transportsamarbetet och TEN-förordningen med mååret 2030. Sverige och Europa står också inför stora klimat- och välfärdsutmaningar som ett tidigare färdigställande av Norrbotniabanan kan bidra till i önskad riktning.

Byggandet av nya stambanor

Region Norrbotten ser positivt på planförslaget för en sådan utbyggnad då den till en motiverad kostnad ger eftersträvade restidsvinster för persontrafiken mellan storstäderna inklusive mellanliggande orter. En ytterligare positiv effekt är att godstrafiken kan tillgodogöra sig banornas standard.

Utbyggnaden av ERTMS får inte orsaka snedvriden konkurrens

Utbyggnaden av ERTMS är en del i att bättre integrera de europeiska marknaderna och järnvägssystemen som Region Norrbotten ser positivt på. Innan systemet är fullt utbyggt i hela Sverige innebär övergången till den nya tekniken stora kostnader för tågoperatörerna. Att tidigt investera i ombordutrustning blir idag en konkurrensnackdel för de operatörer som är beroende av transporter längs med de fåtal banor som har det nya systemet installerat. Avsaknaden av att investera i nödvändig utrustning innebär även att stora infrastrukturinvesteringar kraftigt underutnyttjas och att miljö- och restidsvinster uteblir.

Med hänvisning till aktuella EU-förordningar och överenskommelser mellan medlemsstaterna bör regeringen bevilja 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.

Vägnätet en förutsättning för utveckling i hela regionen

Ett framkomligt och säkert vägnät har en avgörande betydelse för att hela länet ska kunna vara en samspelande region där orterna kan dra nytta av varandras styrkor och minska svagheter både i länet och mot angränsade regioner och länder. Detta ställer krav på åtgärder på såväl länets E-vägar och i synnerhet på väg E10 med otillräckliga omledningsmöjligheter som på

länets vägar i allmänhet. Åtgärder är särskilt angelägna där rimlig omledning saknas och där alternativa transportmöjligheter till personbil och lastbil kan vara svårt att få till stånd. Brister i framkomlighet och säkerhet medför allvarliga konsekvenser där samhällsviktiga funktioner måste säkerställas men också stora konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft.

Nedbrytningen av länets gleasa vägnät speciellt det lågtrafikerade vägnätet, bedöms öka med negativa konsekvenser som följd för service/ pendling/ kollektivtrafik. Näringslivet och inte minst skogsnäringen och den växande besöksnäringen riskerar drabbas med stora kostnader som följd.

Den påbörjade ökningen av fordonsvikter för godstransporter på väg är positiv. Under 2015 höjdes bruttoviktsskurvan för BK1 till 64 ton vilket var genomförbart på cirka 95 procent av BK1 nätet.

Planförslaget om att införa ett BK4 vägnät är positivt då det ger såväl angelägna företags- och samhällsekonomiska som miljövinster. Ytterligare positiva vinster bedöms ges om förslaget om att införa ett BK4 nät kombineras med att tillåta längre fordon. En utökning av fordonslängden upp till <34 m kunde med fördel införas med bas i redan gällande 64 tons bruttovikt. En utökning av fordonslängden bedöms dessutom kunna ske med endast marginella kostnader för infrastrukturåtgärder.

Uppskattat 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.

Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet

Planförslagets satsningar på sjöfartsinvesteringar utgör en ytterst marginell del av de namngivna investeringarna och har fokus på farledåtgärder. Den aviserade satsningen på en farledsförbättring till Luleå hamn är angelägen och positiv. Satsningen ställer samtidigt omfattande krav på nödvändiga åtgärder i hamnområdet som kajer, terminaler samt kostnadseffektiva lastning- och lossningslösningar. Den beräknade kostnaden för dessa åtgärder som överstiger farledssatsningen måste även finansieras i särskild ordning. Den finansiella utmaningen blir betydande för hamnägarna och andra berörda aktörer. Enligt vår mening måste den nationella planen få ett utökat ekonomiskt ansvarsområde vid genomförande av prioriterade sjöfartsinvesteringar.

Behovet av god isbrytarservice är en förutsättning för att utveckla sjöfarten i norra Sverige. Isbrytarservicen måste garanteras långsiktigt genom kostandseffektiva lösningar och utvecklade samarbetsformer med den finska isbrytarservicen.

Den statliga upphandlingen av flygtrafik måste utvecklas

Den statliga upphandlingen av flygtrafik från främst icke statliga flygplatser i Norra Norrlands inland till det nationella flygnavet Arlanda har en helt avgörande betydelse för tillgängligheten och utvecklingen av näringslivet i

denna region. Norrbotten är ett starkt exportlän och effektiva förbindelse internationellt är en förutsättning. Besöksnäringen är en starkt växande näring och regionen är idag en av de mest internationella destinationer, som ökar mest i landet.

De aktuella flygplatserna och dess trafik är en del i det nationella transportsystemet och 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.

Global och nationell tillgänglighet är också en del i att öka orters attraktivitet vilket skapar bättre förutsättningar för näringslivet till kompetensförsörjning, bättre matchning på arbetsmarknaden och därmed en förstärkt sysselsättning i hela landet.