

Yttrande över ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029”

Yttrandet lämnas gemensamt av Sveriges Ingenjörer Distrikt Västerbotten och Norrbotten. Det är oerhört glädjande att Norrbotten (NBB) återigen tar plats i den nationella transportplanen och att regeringen varit så tydlig med att den första delsträckan ska påbörjas under 2018. Dessvärre brådskar banbygget för att klara de utmaningar som norra Sverige står inför. Därför har vi följande synpunkter på förslaget till den nationella transportplanen.

Bakgrund

Norrbotten kommer att innebära de största strukturella förändringarna över 100 år i Norr- och Västerbotten. EU, med dess medlemsstater, har beslutat att det europeiska stornätet för järnväg skall stå klart år 2030.

De långa avstånden mellan kommuncentra kommer att överbryggas med snabb och effektiv trafik, men än viktigare är att näringslivet kan behålla konkurrenskraften genom att de blir tillgängliga genom tillförlitlig och tillräcklig transportkapacitet.

Med korta anslutningarna till redan befintliga transportkorridorer skapar Norrbotten internationell och nationell närhet. Förutom järnvägskapacitet finns ett stort behov av rätt kompetens. Det finns tre bra universitet, attraktiva orter och ett starkt näringsliv och en lägre arbetslöshet än riket i övrigt. Men de långa avstånden gör att det inte alltid hänger ihop. Skellefteå som ligger mitt emellan de tre universiteten har lägre högskoleutbildning än de båda universitetsstäderna, vilket hänger samman med de långa pendlingsavstånden. Detsamma gäller arbetspendlingen där vi i Norr- och Västerbotten arbetspendlar kortare sträckor än i övriga Sverige då avstånden mellan kommuncentra är allt för långa. I förlängningen har de långa avstånden gett en starkt könsuppdelad arbetsmarknad där kvinnor återfinns inom vård och administration och männen inom tillverkning och industrin. Det blir en sårbar arbetsmarknad samtidigt som arbetet med jämställdheten ställs på sparlåga.

Basindustrin i norr har tydligt markerat att på kort och medellångsikt är fortsatt kapacitetsökning och skapande av en modern kustjärnväg, Norrbotten, nödvändig för utvecklingen av en storskalig och miljövänlig basindustri i norra Norge, norra Sverige och norra Finland. På lite längre sikt, en nordlig öst/västlig järnvägsförbindelse. En kustjärnväg är även betydelsefull för den planerade batteritillverkningen som kommer att vara viktig för samhällets energiomställning.

I Trafikverkets klimatscenario finns tre tydliga områden i landet med påtagliga kapacitetsproblemen: Malmöregionen, Göteborgsområdet och norra Sverige. Det är inte möjligt att beräkna de exakta nyttorna för respektive del. Det som däremot tydligt framgår är att NBB löser merparten av problemen i norra Sverige (för det nord-sydliga stråket). Utan banan kommer vi inte ens i närheten.

Norrbotniabanan utgör en central del av det svenska och europeiska transportsystemet och öppnar upp en nordlig entré till Sverige med korta anslutningarna till redan befintliga transportkorridorer som tillsammans skapar en internationell och nationell närhet. Halverade restider, ökad kapacitet på järnväg, dubbelspårsfunktion tillsammans med stambanan genom övre Norrland och minskade koldioxidutsläpp, vi är väl förberedda på Norrbotniabanan och vad den kommer att bära med sig för regionen, Sverige och EU.

Yttrande

Hela banan i åtanke

- Tidigarelagd byggstart mellan Dåva och Skellefteå, i direkt följd till de färdigställda järnvägsplanerna och bygghandlingarna 2020/2021 är av synnerligen stor vikt.
- Vid en tidigareläggning av byggstarten måste finansieringen och resursbehovet lösas i sin helhet. Därför är det av stor vikt att staten och regionernas förhandlingar påbörjas snarast för att klarlägga formerna och villkoren för regionens eventuella finansiella medverkan i genomförandet.
- Planeringen till Luleå måste påbörjas år 2020/2021 i direkt anslutning till de färdigställda järnvägsplanerna till Skellefteå.
- Det öppnar en möjlighet till att bygget mot Luleå kan starta i direkt anslutning till att bygget är färdigställt till Skellefteå så att hela banan kan färdigställas i närtid till 2030.
- Vikten av att planeringen fortgår ända till Luleå förstärks ytterligare av det är de faktum att de utpekade järnvägskorridorerna ligger som en död hand över stora områden och förhindrar exploateringar och investeringar i kommunerna. En avstannad planering förhindrar också rationellt byggande av hela sträckan och omöjliggör möjligheten att få ut tidiga nyttor av banan. Sammantaget riskerar det att i förlängningen fördyra hela projektet.
- I Haparanda-Torneå möts svensk och finsk järnväg och är en av fem utpekade järnvägsnoder i TEN-T utredningen. Dessvärre gör de olika spårvidderna att omlastning, omaxling samt spårviddsväxling måste ske för att överbrygga hindren för godstransporter i öst-västlig riktning. Denna funktion måste säkerställas.

Arbetsmarknad och jämställdhet

I norra Sverige arbetspendlar vi kortare sträckor i jämförelse med övriga Sverige. Det gäller även det mer tätbefolkade kuststråket mellan Umeå och Luleå. Orsaken är den bristande infrastrukturen och de långa avstånden. Skellefteå, med 13 mils avstånd till Umeå och 8 mil till Piteå, är Sveriges största stad utan dagtågstrafik. Med dagens infrastruktur bil och buss, blir avstånden allt för långa för dagspendling. Det går inte att bygga genare vägar än det finns idag. Under 2017 sänks dessutom hastigheten på vissa delsträckor av E4:an för att klara säkerhetskraven, vilket i tid ökar avstånden än mer.

Samtidigt som arbetspendlingen är låg får också företagen svårt att klara kompetensförsörjningen och de boende får en mindre arbetsmarknad att vända sig till. I förlängningen slår detta mot konkurrenskraften och individens egna möjligheter till val av arbete och bostadsort. För våra yrkesgrupper ökar NBB möjligheten för en högt specialiserad ingenjör att erbjuda sin kompetens till företag inom ett större område. Det gör det möjligt för en större bredd hos ingenjörernas arbetsmarknad, både geografiskt och kompetensmässigt.

Längs den aktuella kuststräckan ser vi en större könsuppdelad arbetsmarknad än i Sverige i stort. Kvinnor återfinns i större utsträckning inom vård, omsorg och administration och männen inom tillverkning och industrin. Näringslivet blir lågt diversifierat med lägre löner som följd och ett jämställdhetsarbete som stannar av. Ett könsuppdelat näringsliv med låg differentieringsgrad är sårbart.

Idag har flera av företagen ambitiösa jämställdhetsprogram, men som ofta slutar innanför grindarna då samhället i stort inte hinner med i jämställdhetsarbetet. Flera företag vill expandera och bidra till en stark samhällsutveckling, men med den bristande infrastrukturen går arbetet långsamt. Jämställdhet är en viktig fråga för Sveriges Ingenjörer, där vi verkar för att fler tjejer/kvinnor ska söka sig till vårt yrke. Den vidgade arbetsmarknaden som NBB skulle skapa kan bidra till att fler tjejer väljer ingenjörsyrket.

Forskning och utbildning

NBB knyter samman regionens tre universitet (inklusive dess campus i Skellefteå och Piteå), attraktiva orter och ett starkt näringsliv. NBB kan dessutom knyta samman universiteten i norra Sverige med universiteten i norra Finland. Detta kan öka möjligheten till än mer framgångsrik forskning, inte minst kring områden som är speciella för nordligt klimat.

Möjligheten till dagspendling mellan universiteten kan ge ökad bredd för grundutbildningar på universitetsnivå. En del av kurserna i ett program kan läsas in på ett annat campus. Detta kan inte minst vara viktigt för orter utan eget "huvudcampus".

Möjligheten till dagspendling förenklar även för vidareutbildning av yrkesverksamma ingenjörer. Detta genom att regionens alla utbildningar blir tillgängligare även för de som bor på en annan ort. Detta kan vara särskilt viktigt för att göra det möjligt för ingenjörer att kunna hålla sig anställningsbara i en föränderlig arbetsmarknad.

Miljö

I Trafikverkets klimatscenario, som redovisades 2016, finns tre tydliga områden i landet med påtagliga kapacitetsproblemen: Malmöregionen, Göteborgsområdet och norra Sverige. Det är inte möjligt att beräkna de exakta nyttorna för respektive del. Det som däremot tydligt framgår är att NBB löser merparten av problemen i norra Sverige (för det nord-sydliga stråket). Utan Norrbottenbanan kommer vi inte ens i närheten av att år 2030 ha 80 procents lägre användning av fossil energi i vägtrafiken, genom att exempelvis lägga om transporterna på järnväg.

Basindustrin i norr är centrala i arbetet för att minska CO2 utsläppen. Men för att detta ska kunna ske måste bristerna i transportinfrastrukturen byggas bort. En betydande flaskhals är sträckan Umeå-Luleå där det saknas omledningsmöjligheter i händelse av trafikstörningar.

Norrbottenbanan skulle bidra stort till utvecklingen av storskalig och miljövänlig basindustri i norra Sverige. Det skulle även kunna ge regionens ingenjörer en bättre möjlighet att bidra till miljöarbetet genom att de kan verka i ett större geografiskt område. Kan till exempel handla om att utveckla nya produkter som bidrar till samhällets energiomställning, inte minst gäller det den planerade batterifabriken.

NBB ligger väl i linje med Sveriges Ingenjörers Miljöpolitiska program.

Sammanfattning.

Sammanfattningsvis är Sveriges Ingenjörer i Norr- och Västerbotten oerhört glada för att bygget av Norrbottenbanan äntligen startar. För att projektet ska ha så goda möjligheter som möjligt att hålla kostnader nere under byggfasen och få ut så tidiga nyttor som möjligt vill vi att regeringen i sitt beslut tydliggör att hela Norrbottenbanan ska byggas så att planeringen kan fortgå ända till Luleå. Detta medan bygget, till att börja med, genomförs mellan Umeå och Skellefteå med en tidigarelagd byggstart.

Det öppnar upp möjligheten, vid en senare revidering av den Nationella transportplanen, för att bygget till Luleå kan påbörjas i direkt anslutning till att bygget står klart till Skellefteå runt 2025. Målet bör vara ett färdigställande av hela banan till år 2030.

Sveriges Ingenjörer i Norr- och Västerbotten vill att det tydligt framgår i den nationella transportplanen att de gränsöverskridande transporterna i Haparanda–Torneå säkerställs på ett tillfredsställande sätt.

Distrikt Västerbotten

Ulf Grönberg, Ordförande

Distrikt Norrbotten

Stefan Wänstedt, Ordförande