



Handläggare

Anders Brunberg, Chef avd. Hållbar Tillväxt

Telefon 0522-69 60 61

Anders.brunberg@uddevalla.se

Uddevalla Kommun - Remissvar nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Sammanfattning

Uddevalla kommun har möjligheten att i ett remissvar, kommentera och beskriva upplevelsen av nationell transportplan 2022–2033, med dess prioriteringar, bristbeskrivningar och utvecklingsbehov. Utgångspunkten är de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen, vilka sedan omsätts av Trafikverket i förslaget till handlingsplan.

Planen kan sammanfattas med kostnadsfördyringar, finansiering av pågående projekt och minimerat utrymme för nya satsningar. Förhållandet i ovanstående beskrivning ger fokus på underhåll, både för väg och järnväg. Bohusbanans framtida roll utmanas återigen, vilket leder till behov att se över både godstransporter och persontransporter i Västsverige. Lysekilsbanan, som är nedläggningshotad, upplevs av Försvarmakten som viktigt att bevara. Ett vidmakthållande av befintliga regionala järnvägar måste tillgodoses, då dessa stödjer Västsveriges sjöfarts- och beredskapskapacitet.

Då investeringsutrymmet för nya satsningar är kraftigt begränsande beroende på pågående projekt och underhållsbehov, rekommenderas staten att ge förutsättning för externfinansierade investeringar inom ramen för begreppet alternativ finansiering. I detta fall avses inte statens upplånande utanför anslaget, utan finansiering via externa medel och intäktsbaserad återbetalning av investering, med jämförelse Öresundsbron och/eller Arlandabanan.

Genom ett ökat nyttjande av sjöfartstransporter, Inre vattenvägar, IVV till en kompletterande nod, Uddevalla hamn, förstärks Trafikverkets nuvarande uppdrag. Som en del av Fehrman Belt uppgörelsen, har Trafikverket uppdraget att utveckla konstruktiva och miljömässiga avlastningar av gods på väg till sjöfart. Uppdraget är kopplat till åtgärderna, Skandiaporten, i Göteborgs hamn och den utmaning som finns för att förflytta mer gods från väg till sjöfart och järnväg.

Ett behov finns att i transportplanen förtydliga satsningen på internationell hopkoppling och olika möjligheter att uppnå ökad gränskryssande järnvägstrafik i Västsverige. Svenska staten bör uppmuntra initiativ utanför dagens kölista i Nationell Transportplan, som bidrar till ökad framgång i både gods och persontransporter. OECD rekommenderar svenska staten att utveckla höghastighetsförbindelse Oslo- Göteborg.



Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse 2022-02-08
Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033
Trafikverkets remissvarshandling 2021-11-30

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna remissvaret som Uddevalla kommuns svar.

Ärendebeskrivning

Tre särskilt sammanfattande punkter i remissvaret är:

- Bohusbanan och Lysekils banan bör uppnå normenligt underhåll och funktion av Trafikverket.
- Staten bör möjliggöra OPS lösningar och/eller annan externfinansiering för snabba stora projekt.
- Göteborgs hamn skall fördubbla mängden gods vilket kan underlättas med Uddevalla hamn

Planförslagets bidrag till transportpolitiska mål Särskilda kompletterande kommentarer;

1.3.5 EU:s gemensamma transportpolitik

Som brist beskrivs den gränskryssande verksamheten till Norge. Svenska staten bör på samma sätt som Öresundsbronns tillkomst, ge förutsättningar för initiativ utanför dagens kölista i Nationell Transportplan, att bidra till ökad framgång i både gods och persontransporter.

Uddevalla kommun vill framhålla att staten måste se helheten av transportkorridoren mellan Göteborg och Oslo. Omfattande transporter sker i Västsveriges hamnar vad gäller sjöfart, vägtransporter via E6 och begränsade godstransporter på järnväg via Dalsland. Genom att belysa sambandet mellan transportslagens intermodala samverkan, kan effektivare transporter och miljösmartare effekter uppnås.

För att uppnå en bättre helhetsförståelse måste även Bohusbanan och behovet av OECD:s rekommendation om en höghastighetsförbindelse, som knyter ihop Oslo med Göteborg införlivas. Detta holistiska synsätt förstärker de olika TEN-T trafikslagen till en helhetslösning och skapar klimatsmarta, snabba och effektiva transporter för gods och människor mellan länderna.

2.1.2 Prognoser för personresande

Trafikprognosresultaten baseras på vedertaget och nationellt beräkning. Vid gränskryssande persontransporter, i detta fall Oslo- Göteborg, bör beräkningsformerna kompletteras. I området mellan Oslo och Göteborg kommer det fram till 2060, att växa fram ett nytt Oslo, ca 700–800 000 invånare enligt SCB.



2022-02-08

Dnr KS 2021/00705

Resandet på järnväg antas i remissen öka ännu mer, till 2040 antas alltså resandet öka med drygt 50%. I förslaget till NTP utpekas gränskryssande järnväg, om än svagt beskrivet som en brist. Området Oslo- Göteborg bör särskilt studeras utifrån samhällsekonomiska effekter, lönsamhet och behov av gränskryssande verksamhet.

2.2.2 Godstransporter; Prognoser för godstransporter

I Trafikanalys, Trafikverkets samhällsekonomiska analys samt SCB:s rapporter, hanterade Göteborgs hamn cirka 40,6 miljoner ton 2018 vilket motsvarar 28,9 % av all godshantering som sker i Sverige. År 2040 hanteras troligtvis 52 miljoner ton, en ökning med 11,4 miljoner.

Det innebär att Göteborgs hamn skall öka godshanteringen från 40,6 miljoner ton till 81,2 miljoner ton. Gods mängden 40,6 miljoner ton per år motsvarar 1,6 miljoner lastbilstransporter per år eller 317 lastbilar per timme, dygnet runt vilket skall fördubblas i Göteborg till 2060.

Uppskattningsvis hanteras 50 % av allt gods i hamnarna i Göteborg med lastbil vilket innebär att fördubblade godsmängder också fördubblar lastbilstrafiken in och ut ur hamnen i Göteborg. Är proportionerna oförändrade mellan trafikslagen kommer också järnvägstransporterna att fördubblas vilket inte är möjligt på grund av stora utmaningar och brister i järnvägsinfrastrukturen i hela Sverige.

Vid antagandet att Göteborgs hamn fördubblar sitt tonnage antas också att dagens lastbilstrafik mellan Göteborgs hamn och Norge kan öka från 2500 fordon per dygn till 4171 fordon per dag eller 1,5 miljoner lastbilar på E6.

Ur Uddevalla kommuns rekommendationer, bör sjöfartssatsningar gynna klimatförbättringar och omlastning av gods från väg till sjöfart. Lösningar finns genom utvecklandet av Inre vattenvägar och att Göteborgs hamn bygger funktionell samverkan med Uddevalla hamn som komplementär nod. Åtgärder som minskar Göteborgs hamns kapacitetsutmaningar och ger betydande CO2 minskningar kring Göteborg och transportkorridoren E6, behöver prioriteras.

3. Behov i det nationella och internationella perspektivet

3.1.2 Stråk 2: Göteborg-Stockholm-Oslo

3.1.3 Stråk 3: Norge-Göteborg-Malmö-kontinenten

Trafikverket rekommenderas att öka tydligheten kring lösningar som inkluderar helheten i Västsveriges två TEN-T korridorer. Den ena TEN-t korridoren är en högt trafikerad transportväg, dvs E6 som kroppspulsåder för transporter. Den andra TENT-T korridoren är en godsjärnväg över Dalsland och Kornsjö med ca fyra godståg per dygn. För att kunna beskriva rätt förutsättningar och behov, måste den omfattande ökande gods kapaciteten sättas i ett intermodalt sammanhang, där fler hamnar i Västsverige och andra befintliga järnvägar, som Bohusbanans närhet till sjöfart vägas in. En TEN-T korridor skall kunna hantera både person och godstransporter med ett europeiskt internationellt perspektiv. Även Bohusbanan blir viktig i ett godsperspektiv.



2022-02-08

Dnr KS 2021/00705

Uddevalla hamn är Västsveriges nordligaste och största hamn, redundanshamn för Vänertrafiken, vilket är strategisk helt avgörande för förbättringen av de inre vattenvägarna, samt nationellt riksintresse avseende säkerhet och djuphamn.

Avsaknaden av i Västsverige kompletterande högeffektiva omlastningsterminaler mellan järnväg och lastbil bidrar till att lastbilstrafiken är omfattande i Västra Götaland och kommet att öka ännu mer och andelen utländska lastbilar är mycket stor. Här kan Nationella transportplanens prioriteringar förtydligas, så att utvecklingen av Skandiahavnen kan förädla transportlogistiken genom inlemmandet av Uddevalla hamn och inrättandet av en utvecklad Inre vattenväg, IVV, dvs godspendel direkt mellan hamnarna. Med Trafikanalys siffror, minskas lastbilstrafiken ut ur Göteborgs hamn med 0,8 miljoner fordon per år.

En förstärkt för Göteborgs hamn och koppling till en kompletterande hamnterminal och transportnod i Uddevallas hamn, tillgodoser industrins ökade godstransportbehov, samt en avlastning av Västsveriges landbaserade infrastruktur.

3.2 Personresor- viktiga stråk för långväga persontrafik

3.2.3 Stråk 3: Oslo-Göteborg-Köpenhamn

Internationella erfarenheter och även Trafikverkets egna analyser, visar ganska entydigt hur tågets färdmedelsandel kan öka med kortare restid. Tågets färdmedelsandel gentemot flyg uppgår normalt till cirka 50–60 procent om det tar kring 3:30 att resa med tåg. Vid en restid kring 2:30 har tåget cirka 75–80 % marknadsandel och om restiden är kring två timmar är tågets marknadsandel cirka 90–100 procent. De få flygresor som i så fall kan finnas kvar är i princip bara transitresor. Figuren på nästa sida visar hur andelarna för tåg och flyg kan variera beroende på restid, med dessa två avvikelser som exempel.

Det finns dock andra aspekter som också behöver vägas in t ex jämförelse av antal avgångar utbud, punktlighet och pris. Om tågrestiden är kring tre timmar och det även är många tågavgångar, samt om tåget har bra punktlighet kan tåget nå ca 80 %, trots att restiden är kring tre timmar. Så är exempelvis fallet på sträckan Milano – Rom där tåget har ökat tåg/flygandelen när restiden minskat och antalet tågavgångar ökat kraftigt och det blivit två konkurrerande operatörer. 2007 var andelen 30 %, men ökade 2008 till 42 % när restiden minskade och sedan till 78 % 2018, trots att restiden 2018 var strax över tre timmar. Det motsatta gäller för sträckan Frankfurt – Bryssel med en restid på ca 3:15. Den låga punktligheten (ca 75–80 %) och ett litet turutbud medför att flyg istället har en färdmedelsandel på ca 65 % och tågets andel är ca 35 %.

Berörda långväga reserelationer

Det har antagits att pågående utbyggnad av dubbelspår mellan Oslo och Sarpsborg är färdigställt, än så länge uttryckt av norska staten som obestämbar tid, men hypotetisk 2045. Det medför att tågrestiden mellan Oslo och Göteborg minskar från ca 3:40 till ca 3:10. Med den av OECD rekommenderade höghastighetsförbindelsen, antas tågrestiden mellan Oslo och Göteborg minska till ca 60 minuter. Eftersom restiden minskar så



2022-02-08

Dnr KS 2021/00705

kraftigt blir det även möjligt att korta restiden Oslo – Stockholm och Oslo – Skåne/Köpenhamn. För Oslo – Stockholm krävs tågbyte i Göteborg, men restiden bedöms ändå hamna på ca 4:20, vilket är ca en timme kortare en snabbaste tågförbindelse via Värmland. För Oslo – Köpenhamn bedöms restiden bli ca 3:40 jämfört med ca 5:45 utan höghastighetståg.

Slutsatsen är en rekommendation, att i kommande utveckling, arbeta för investeringar som ger förväntad effekt för långväga resor för persontrafiken.

4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet.

4.1 Åtgärder inom samhällsplaneringen

4.1.1 Befintliga uppdrag

Med en mycket komprimerad sammanfattning av Trafikanalys, Trafikverkets samhällsekonomiska analys samt SCB:s statistiska material beskrivs utvecklingen nedan;

Sverige och Norge är belägen på Skandinaviska halvön och är helt beroende av sjötransporter. Godstransporterna till sjöss i Sverige 2018 var 179 miljoner ton och 2040 beräknas till 216 miljoner ton och kommer att fördubblas 2060 till 360 miljoner ton varav 234 miljoner ton beror på Sveriges befolkningsutveckling och resterande 126 ton på globalhandel och tillväxt i Asien, Afrika och Sydamerika samt en liten eller oförändrad ökning i Europa, Nordamerika och Oceanien.

Det innebär att Göteborgs hamn skall öka godshanteringen från 40,6 miljoner ton till 81,2 miljoner ton. Gods mängden 40,6 miljoner ton per år motsvarar 1,6 miljoner lastbilstransporter per år eller 317 lastbilar per timme, dygnet runt vilket skall fördubblas i Göteborg till 2060.

Vid antagandet att Göteborgs hamn fördubblar sitt tonnage antas också att dagens lastbilstrafik mellan Göteborgs hamn och Norge kan öka från 2500 fordon per dygn till 4171 fordon per dag eller 1,5 miljoner lastbilar på E6.

Trafikverkets nuvarande uppdrag och den i Nationella transportplanen beskrivna Skandiaporten kan nå ökad framgång genom ett ökat nyttjande av sjöfartstransporter. Genom en utvecklad Inre vattenväg, IVV till en kompletterande nod, Uddevalla hamn, förstärks Trafikverkets nuvarande uppdrag att som en del av Fehrman Belt uppgörelsen, utveckla konstruktiva åtgärder och miljömässiga avlastningar av gods på väg, speciellt kopplat till Göteborgs hamn och den utmaning som finns för att förflytta mer gods till sjöfart och järnväg.

6. Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

6.1 Vidmakthållande av vägar



2022-02-08

Dnr KS 2021/00705

7. Utveckling

7.6.6 Förberedande planering

Att tydligare ge förutsättningar för Länsstyrelser att hantera planeringsprocesserna snabbare mottas med tacksamhet.

7.6.7 Finansiering

I tidigare Nationella transportplaner och SOU- utredningar, beskrivs möjligheter att pröva alternativ finansiering och externfinansiering som konkreta komplement till nationell transportplan. Fördelarna är många, sammanfattningsvis får svenska staten uppväxling av infrastrukturen, genom att privata investeringar och reseintäkter väsentligen ökar transportkapaciteten och minskar på den infrastruktursskuld staten beskriver. I NTP 2022–33 behöver skrivningarna inom området få en förstärkt genomförandemöjlighet.

Med alternativ finansiering avses inte att staten lånar pengar utanför befintlig transportplansbudget, utan externfinansiering, vilken återbetalas via biljettintäkter och andra bidrag.

7.11.2 Bidrag till Öresundsbrokonsortiet och Inlandsbanan AB

Uddevalla kommun rekommenderar staten att fler pågående initiativ om stora infrastrukturprojekt, med ambition om OPS-lösning och/eller statens deltagande, kan ges möjlighet till bidrag. I annat fall begränsas utvecklingskraften.

7.12 Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning

Uddevalla kommun rekommenderar staten att tydliggöra fortsatt utredning av briststråket Göteborg-Oslo, med en holistisk insats som belyser sjöfartsförutsättningar, E6, samtliga järnvägsförbindelser och även den av OECD rekommenderade höghastighetsförbindelsen Oslo-Göteborg.

Som brist beskrivs den gränskryssande verksamheten till Norge mycket nedtonat. Svenska staten bör på samma sätt som Öresundsbron tillkomst, ge förutsättningar för initiativ utanför dagens kölista i Nationell Transportplan, att bidra till ökad framgång i både gods och persontransporter.

Malin Krantz
Kommundirektör

Anders Brunberg
Chef, Hållbar Tillväxt

Beslutet och beslutsunderlaget ska skickas till
Trafikverket