



**BODENS
KOMMUN**

1 (6)
Dnr KS
202/1870

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Kerstin Chley

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se (kopia)

För kännedom
Länsstyrelsen Norrbotten
Norrbottens kommuner
Region Norrbotten
Trafikverket region Nord

Boden den 29 januari 2021

Remissvar inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 - 2033 och 2022 - 2037

Bodens kommun har tagit del av Trafikverkets Inriktningsunderlag för perioden 2022 - 2033 och 2022 - 2037. Trots att kommunerna inte fått formell remiss vill kommunen ändå framföra vissa synpunkter.

Remissens sändlista är anmärkningsvärd eftersom kommunerna inte anges som remissinstans. Vår roll som samhällsaktör och myndighetsutövare gör att vi önskar ha möjlighet att påverka infrastrukturplaneringens inriktning och åtgärder de kommande åren. Sveriges kommuner och regioner kan inte antas representera alla enskilda kommuner som dessutom är självbestämmande. Det är märkligt att även länsstyrelsen i Norrbottens län saknas då 19 av Sveriges övriga 21 länsstyrelser, dvs i princip alla övriga ingår i sändlistan. Vi noterar dock tacksamt att Region Norrbotten, Norrbotniabanegruppen, Norrbottens handelskammare och Botniska korridoren ingår.

Kommunen har i framtagandet av dessa synpunkter samrått med övriga kommuner i vår närhet främst Luleå men även Piteå, Kalix och Älvsbyns kommuner som alla ingår i "SARETS" - Samverkan Regional Trafikstrategi. Tillsammans med Trafikverket region Nord, Länsstyrelsen Norrbotten, Region Norrbotten och Regionala kollektivtrafikmyndigheten tog vi 2017 fram en regional trafikstrategi – Tillsammans framåt med fokus på arbets- och studiependling. Strategins främsta samarbetsområde är Regionalt samarbete. Genom en tydlig plattform för regionala trafikfrågor, där aktörerna har tydliga ansvar skapas goda förutsättningar för att nå framgång i gemensamma insatser i regionen. Övriga fyra samarbetsområden är CO2-snåla transporter och klimatsmarta bilresor, gemensam Mobility Management, fysisk planering samt utvecklad kollektivtrafik. Samarbetsområdet Fysisk planering är i detta



**BODENS
KOMMUN**

sammanhang intressant. Det handlar om att ta fram ett samlat planeringsunderlag till de nationella, regionala och kommunala planeringsprocesserna för att skapa en gemensam syn på vilka insatser som bör göras inom området fysisk infrastruktur för persontransporter.

Inom regionen finns idag pendeltåg mellan Luleå och Boden. Den 1 april startar även pendeltåg mellan Luleå och Haparanda via Boden och Kalix. EUs stomnätsskorridor, delen Botniska korridoren med Norrbotniabanan och Haparandabanans gränsterminal mot Finland öppnar upp för gränsöverskridande tågtrafik samt kopplingar mellan exempelvis Norrlandskustens universitetsstäder som Umeå, Luleå samt Uleåborgs universitet i Finland. Med ett tågbyte i Haparanda kommer man då kunna resa mellan Luleå och Uleåborg på endast 3-3,5 timmar.

Större resurser behövs för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Inriktningsunderlaget utgör i huvudsak en nulägesbeskrivning av Sveriges transportsystem idag. Bodens kommun delar i huvudsak Trafikverkets beskrivningar. Huvudslutsatsen av detta blir att de medel som Sverige avsätter för fysisk infrastruktur inte räcker till för att både underhålla och vidmakthålla det vi har och samtidigt utveckla transportsystemet på ett långsiktigt hållbart sätt så att en positiv samhällsutveckling stöds i hela landet. Vi saknar dock besked om hur regeringens uppdrag om den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås.

Sverige är ett stort och avlångt land som är beroende av god infrastruktur och välfungerande transportsystem. Därför bör Sverige avsätta en större del av BNP till investeringar och reinvesteringar i infrastrukturen och inte som nu, vara en av EU:s länder som satsar minst. Bodens kommun anser därför att regeringen bör pröva att lånefinansiera vissa investeringar så att de kan tidigareläggas och så att andra kan genomföras fullt ut under en kortare tid. Därmed nyttiggörs investeringarna snabbare vilket är till fördel för landets näringsliv och utveckling.

Kapacitetshöjande åtgärder som upprustning av bangårdar för ökad tillgänglighet och växlar för fler bytesmöjligheter mellan persontåg är exempel på åtgärder och därmed resurser som krävs för utveckling ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Norrbotniabanan

I avsnitt 6.2.6.7, tabell 36, framgår att Trafikverket räknar med att Norrbotniabanan, delen mellan Umeå och Skellefteå, blir klar först efter 2033. På annat ställe i underlaget nämns färdigställande till 2035.



BODENS KOMMUN

Bodens kommun anser att Norrbotniabanan mellan Umeå och slutmålet Luleå ska behandlas som ett objekt och inte delas upp i flera delar i transportplanerna. Det är orimligt att järnvägen skulle sluta i Skellefteå och det strider mot de intentioner som finns angivna i regeringens direktiv till Trafikverket, se sid 3. För att nå regeringens önskan om att hela landet ska utvecklas behöver norra Sverige ett fungerande transportsystem, det vill säga Stambanan och Norrbotniabanan i sin helhet. Noden Boden utgör en viktig roll för att knyta samman detta transportsystem.

Bodens kommun ställer sig frågande till att byggtiden för järnväg mellan Umeå och Luleå ska ta 15 år. Kommunen anser att detta är oacceptabelt. Staten måste ta ansvar för att olika projekt, i det här fallet Norrbotniabanan färdigställs i ett betydligt högre tempo än vad Trafikverket räknar med. Resurser måste tillskjutas annars riskerar Sverige att inte alls kunna fullfölja sina delar i EU:s övergripande transportsystem nu när järnvägen längs Norrlandskusten kommer att ingå i EU:s stomnätsskorridor ScanMed. Detta kommer med all säkerhet uppfattas synnerligen märkligt.

I avvaktan på att Norrbotniabanan förverkligas måste underhållet på stambanan hålla sådan nivå att funktionen upprätthålls för att vara ett reellt alternativ för resor och transporter från och till Norrbotten.

Dubbspår på järnvägen mellan Luleå och Boden

Behovet av en ökning av både gods- och persontrafik hämmas genom de kapacitetsbegränsningar som ett enkelspår medför. Befintliga mötesstationer är ej tillräckligt.

Det är viktigt för näringslivet i hela regionen att järnvägssystemet kan tillgodose den transportefterfrågan för gods som finns samt att persontrafiken kan utvecklas. En satsning på Malmbanan ger förutsättningar för utökad gods- och persontrafik. Pendeltågstrafiken mellan Boden och Luleå påverkas negativt av att det idag saknas dubbspår på sträckan.

Länsplanerna

Som Trafikverket skriver finns stora behov inom den del av transportsystemet som länsplaneupprättarna ansvarar för samtidigt som det inte finns utrymme för att öka anslagen till regionerna. De regionala transportplanernas anslag ska räcka till för exempelvis investeringar och reinvesteringar i det regionala vägnätet, åtgärder för ökad trafiksäkerhet, gång, cykel och kollektivtrafik och statlig medfinansiering till kommunala infrastrukturåtgärder. Anslagen till regionerna har under många år varit för låga för att utvecklingen av dessa delar av transportsystemet ska kunna leva upp till de behov samhället och näringslivet har.

Som Trafikverket skriver på sidan 26 sker de flesta dödsolyckorna på det regionala vägnätet som inte har uppgraderats i samma utsträckning som det nationella vägnätet



BODENS KOMMUN

dit de större resurserna går. Att medel saknas för de regionala vägnäten är allvarligt och bör rättas till i kommande transportplaner. Att ombyggnationen av väg 97 mellan Luleå och Boden, en av Sveriges 100 farligaste vägsträckor nu pågår är tack vare ett tillskott från nationell plan. Tyvärr tar projektet ändå så stor del av länstransportplanen att det inte finns utrymme för ytterligare satsningar förrän efter 2028!

Underhåll och vidmakthållande

Såsom Trafikverket skriver är det mycket viktigt att ”vårda det vi har”. Ett eftersatt underhåll innebär att ”skuldberget” blir allt större samt att systemet i stort fungerar allt sämre. Förr eller senare kommer kostnaderna behöva betalas.

Fyrstegsprincipen

Trafikverket framhåller vikten av att använda fyrstegsprincipen. Bodens kommun delar detta synsätt. Det bör dock bli ett ännu större fokus på att försöka lösa olika frågor i transportsystemet med steg 1 och steg 2-åtgärder än tidigare. Samarbete mellan stat, kommun och regioner är allt viktigare för att få en för samhället bra och hållbar lösning.

ERTMS

I inriktningsunderlaget anges att det nya signalsystemet för järnvägen, ERTMS, ska byggas ut i hela Sverige under planperioden. Bodens kommun kan inte bedöma om detta kostsamma system är nödvändigt. Det finns många tveksamheter till ERTMS ute i Europa och införandet lär dröja i många länder. Systemet bör prövas för att påvisa vikten av det och hur införandet ska gå till. Finansieringen kan annars tränga ut andra för samhället, på kortare sikt, mer angelägna projekt.

Införandet av ERTMS får inte heller hämma trafikutvecklingen. ERTMS finns idag på den relativt nya Botniabanan och på den upprustade och delvis nya Haparandabanan. På dessa järnvägar har inte omfattningen av godstrafiken levt upp till de förväntningar man kan ha då man investerar i nya moderna järnvägar. Orsaken lär vara de höga investeringskostnaderna tågoperatörerna måste göra i varje lok och farhågorna att systemet inte alltid fungerar fullt ut. Det hämmar framförallt utvecklingen av godstransporter på järnväg. Särskilt mindre tågoperatörer riskerar att slås ut då de inte kan finansiera den utrustning som krävs i loken.

I sammanhanget kan också påpekas att ERTMS innebär stora svårigheter för landets museijärnvägsföreningar då dessa inte har ekonomiska möjligheter att investera i nödvändig lokutrustning. Vilket i förlängningen kan innebära att trafik med historiska järnvägsfordon omöjliggörs. Detta bör Trafikverket beakta.



**BODENS
KOMMUN**

Namngivna objekt

I inriktningsunderlaget talas det om ”namngivna objekt”. Vilka som avses är dock oklart och det är viktigt att detta framgår då det är svårt att få en uppfattning om vad inriktningsunderlaget kommer att innebära för olika påbörjade och planerade objekt i olika delar av landet.

Kollektivtrafik och hållbart resande

I bland annat avsnitt 3.6.7 förs ett resonemang om hur mycket en satsning på förbättrad kollektivtrafik innebär för klimatmålet. I inriktningsunderlaget saknar vi ett bredare synsätt på kollektivtrafiken. Även om utökad kollektivtrafik inte direkt betyder så mycket för minskade koldioxidutsläpp så finns många andra fördelar, särskilt på kommunal nivå, som bör lyftas fram. Samhällsutvecklingen är beroende av människors möjligheter att ta sig till arbete, skolor och fritidsaktiviteter, påverkan på bullersituationen och utsläpp av hälsopåverkande emissioner, möjligheter till minskade barriäreffekter och ökad attraktivitet för städerna om ökat kollektivt resande minskar biltrafiken, särskilt i städernas centrala delar är sådana exempel.

Det är också viktigt att framhålla att särskilt kollektivtrafiken i tätorterna har goda möjligheter att bli föregångare, och kanske redan är, i övergången till elektrifiering av vägtransportssystemet, vilket staten bör ha resurser att stödja.

Hållbart resande bör också inkludera satsningar på cykel och då särskilt på landsbygden, i enlighet med den rapport som Trafikverket själva har upprättat i ämnet ”Effektsamband för transportsystemet – Åtgärder för cykling”, daterad 2020-06-15. Staten bör därför även satsa på detta.

Längre och tyngre lastbilar (HCT)

I avsnitt 6.2.7.6. beskrivs satsningen på längre och tyngre lastbilar som något positivt för näringslivet och för transportsystemet i stort och att medel bör avsättas till att förbättra delar av vägnätet så att det klarar dessa längre och tyngre transporter. Kommunen saknar dock ett resonemang om vad som krävs på det icke statliga vägnätet. Många, kanske de flesta, tunga transporter börjar och slutar på det kommunala eller de enskilda vägnäten. Vad innebär de längre och tyngre transporterna för väghållningen av dessa vägar? Vilka möjligheter har enskilda och kommunala väghållare att möta behovet av upprustning av dessa gator och vägar?

Ansvarsfördelning farleder - hamnområden

Trafikverket pekar i avsnitt 3.2.3 att ”det är problematiskt att storleken på området som är allmän hamn skiftar mycket mellan olika hamnar. Det kan leda till en snedvriden konkurrens då hamnar med ett stort hamnområde tvingas stå för åtgärder som kanske hade varit inom det statliga ansvaret vid en hamn med mindre hamnområde.”



**BODENS
KOMMUN**

Bodens kommun delar uppfattningen att de olika geografiska förutsättningarna kan leda till olika villkor för hamnarna. En tydligare och enklare fördelning av ansvaret skulle kunna vara att staten har ansvar för farleden ända in till kaj och hamnen ansvarar för kajerna. Att en sådan förändring av nuvarande fördelning innebär förändringar vad gäller finansieringen och måste utredas så det inte utgör hinder för att på sikt försöka skapa rättvisare villkor för Sveriges hamnar.

Bodens kommun anser att projektet Luleå hamn – Malmporten måste prioriteras både nationellt och regionalt då det har stor betydelse för näringslivet i Norrbotten, hela Sverige och för Europa.

Kompetensförsörjning

I avsnitt 3.5 pekar inriktningsunderlaget på behovet av kompetensutveckling inom trafik- och transportområdet. Det är också något som diskuterats inom kommunsfären under många år. Det har blivit allt svårare att rekrytera färdigutbildad kompetens inom området. Luleå kommun stödjer därför Trafikverkets ambitioner för att åtgärda kompetensbristen på sikt förutsatt att också kommunernas behov beaktas.

Regionförstoring och jämställdhet

På sidan 18 resonerar Trafikverket bland annat om måluppfyllelse för jämställdhetsmålet. ”Mycket förenklat kan man förmoda att åtgärder utformade för att bidra till regionförstoring antas ha en något negativ effekt på jämställdheten, medan åtgärder i trygga miljöer och lokalt resande generellt kan antas bidra mer positivt.”

Regionförstoring kan utvidga särskilt kvinnors arbetsmarknad då tätorter knyts tätare samman med förbättrad kollektivtrafik i form av tätare buss- eller pendeltågstrafik.

Claes Nordmark
Kommunstyrelsens ordförande

Lars Andersson
Plan- och exploateringschef