

2012-03-27

Till
Trafikverket

Yttrande över remiss på Kapacitetsutredningen (TRV 2011/17304)

Norrbottnens läns landsting och Kommunförbundet Norrbotten har beretts möjligheter att yttra sig över kapacitetsutredningen.

Kommunförbundet Norrbotten samordnar kommunernas yttrande.

Samråd har även skett med Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Kommunikationspolitiska rådet (KPR) är ett gemensamt organ för Kommunförbundet Norrbotten och Norrbottens läns landsting för strategiska diskussioner och agerande rörande transporter och infrastruktur i länet. Norrbottens läns landsting och Kommunförbundet Norrbotten väljer därför att yttra sig genom Kommunikationspolitiska rådet.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har fått regeringens uppdrag att analysera åtgärder för att öka kapacitet och effektivitet i transportsystemet. I det ursprungliga uppdraget från mars 2011 skulle, med den nuvarande planen för utveckling av transportsystemet som grund, behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet för perioden 2012 – 2021 utredas. Trafikverket skulle också lämna förslag på effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder enligt fyrstegsprincipen för att tillgodose kapacitetsbehovet. Uppdraget omfattade också en analys av utvecklingen av transportbehovet fram till 2050.

Uppdraget kompletterades i september 2011 för att få en helhetsbild ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Kompletteringen innebar att Trafikverket skulle analysera motsvarande åtgärder på det statliga vägnätet samt inom sjö- och luftfart för perioderna 2012 – 2015 och 2016 – 2021. Uppdraget ska vidare utvidgas till att omfatta förslag till åtgärder i hela transportsystemet under perioden 2022 – 2025.

Yttrande

Kommunikationspolitiska rådet är positiva till regeringens ansats att se över de stora kapacitetsbrister som råder främst i järnvägssystemet. Däremot ifrågasätter KPR kraftigt de trafikprognoser som beskrivs i kapacitetsutredningen, vilka enbart är framskrivningar av rådande trender. Avsaknaden av realistiska marknadsanalyser är uppenbar och de stora brister som finns i de ingångsvärden som använts gör att de förslag som förs fram inte är tillförlitliga för att ligga till grund för en ny nationell plan för transportsystemet. Utredningen är omfattande och fördelad på flera dokument. Den är upplagd på ett sätt som gör det svårt att överblicka vilka konkreta åtgärder som vidtas och när de planeras i tid.

KPR ser med stor besvikelse på resultatet och avsaknaden av välmotiverade prioriterade satsningar i närtid i norra Sverige och vår uppfattning är att de angivna åtgärderna till mycket stor del prioriteras till storstadsområdena. Vi emotsäger oss inte att satsningar behövs där för ett sammanhållet transportsystem men det får inte innebära att norra Sveriges möjligheter prioriteras lägre. Regeringen måste ta ett framsynt grepp över hela infrastrukturen, vilka mål vill man uppnå med ett sammanhängande hållbart transportsystem, minskning av koldioxidutsläpp, etc. samt inse nödvändigheten att tillskjuta ytterligare medel.

Järnvägen

Järnvägen i norr är en integrerad del av det nationella och internationella järnvägssystemet. Kapacitetsbrister i norr är allvarliga för de nationella transporterna och brister i söder påverkar godstransporter från norr. Systemsynen är avgörande. De brister och störningar som finns i norra Sverige är mycket allvarliga redan idag och med tanke på den industriella expansion som pågår så måste dessa transportbehov uppfyllas om inte den framtida svenska tillväxten ska hämmas. Bara i Norrbotten ska 200 miljarder kronor investeras de närmaste tio åren. Tillväxten är bland de högsta i landet. Sårbarheten i järnvägssystemet blir uppenbar vid tillfällen när yttre omständigheter såsom haverier eller olika vädersituationer anstränger systemet i dess helhet. Trafikverkets beräkningar på ökad efterfrågan av godstransporter till 2050 är till över 60 procent bestående av virke, trä, pappersmassa och malm. Då är det anmärkningsvärt att vår region, som i stor utsträckning står för godstransporterna inom detta segment, inte har en högre prioritet vad gäller prioriterade åtgärder i förslagen.

EU-kommissionen har i sitt förslag till revideringen av TEN-T inkluderat Botniska korridoren som en del i det prioriterade europeiska transportnätet, Core Network. Även Luleå hamn är prioriterad i Core Network. Detta är ett mycket viktigt ställningstagande och visar hur betydelsefullt Europa anser att norra Europas försörjning av råvaror är för kontinenten. Norra Europas försörjningsandel inom flera strategiska produktionsområden är betydande och mycket viktig för både den svenska och europeiska ekonomin. Ett nationellt mått på detta är att ett produktionsvärde motsvarande 30 miljarder per år utvinns ur de svenska gruvorna och sedan vidareförädlas i södra och mellersta Sverige till ca 600 miljarder.

Botniska korridoren binder ihop systemet med de öst-västliga transportkorridorerna med de prioriterade TEN-T projekten Northern Axis och Nordiska Triangeln. Haparanda-Torneå är Finlands enda landgräns till EU och en viktig TEN-T nod i de öst-västliga förbindelserna, vilket inte utredningen lyfter fram. Här behövs investering i ett fungerande logistikcentrum med svensk och finsk spårviddsväxling. Kopplingarna till Barentsregionen i norr med sina enorma outnyttjade naturresurser, till centrala Ryssland, till nya marknader i Asien och till de nordiska hamnarna kräver effektiva och lönsamma transportsystem.

I en allt mer globaliserad marknad är effektiva godstransporter en nyckelfaktor för en stor del av näringslivet och i synnerhet den råvaruproducerande delen. Detta gäller i synnerhet regioner som Norrbotten där höga förädlingsvärden exporteras till avlägsna marknader. Stambanan genom övre Norrland är ett av landets viktigaste godstrafikstråk men har idag besvärande flaskhalsar och kapacitetsbrister som försvårar för industrin att på någorlunda lika villkor konkurrera med andra. Byggandet av Norrbottenbanan och en upprustning av Ostkustbanan är ett måste för att möta efterfrågan på transporter från industrin i norra Sverige. Det är inte tillräckligt med att endast sträckan Umeå – Boden är med som prio 2 i förslaget fram till 2025. Umeå - Boden ligger i utredningsförslaget i prioritering 2 och måste uppgraderas till prioritering 1. Det kan bli aktuellt att omvärdera prioriteringsordningen i tid mellan delsträckorna.

I utredningen konstateras att Malmbanan har stor kapacitetsbrist och bristerna för gruvnäringens transportbehov bedöms inte vara åtgärdade 2025, vilket vore förödande och direkt förkastligt ur ett samhällsekonomisk- och tillväxtperspektiv. Gruvdriften i Kiruna och Gällivare kommer att medföra ökad produktion och med den nya etableringen i Pajala kommer transportbehovet på Malmbanan att eskalera ytterligare. Persontrafiken drabbas hårt med stora förseningar, nattågen till Övre Norrland hade 45 % punktlighet 2011 vilket påverkar besöksnäringen. Restiden mellan Kiruna-Gällivare-Luleå har ökat med drygt en timme vilket försvårar befolkningens möjligheter till arbetspendling, studier och sjukresor. I utredningen är det inte tillräckligt med de föreslagna åtgärderna utan hela sträckan bör byggas ut med dubbelspår.

Kapacitetsutredningen bör beakta Inlandsbanan och dess tvärbanors möjligheter som ett komplement, vilka kan användas som omledningsbana vid behov. Redan idag har det förekommit tillfällen där Inlandsbanan fungerat som reservbana av godstransport vid avbrott i trafiken längs stambanan. Ur ett helhetsperspektiv på nationell nivå kan man därmed uppnå både en ökad godskapacitet och flera redundanta reservlösningar för godsfrakt vid störningar och brott på andra bansträckor. Allt detta skulle gå att uppnå för ett mindre antal miljoner. Tvärbanorna öppnar även möjligheter för omledning av trafik. Skogsindustrin ser en stor nyttoanvändning av tvärbanan Arvidsjaur-Jörn.

Sammanfattningsvis anser kommunikationspolitiska rådet att Norrbotniabanan och dubbelspår på Malmbanan är det strategiskt mest akuta och viktigaste projekten för Norrbottens industriella utveckling. Norrbotniabanan kan inte ersättas av andra satsningar såsom stambanan eller inlandsbanan. Det gäller såväl gods- som persontrafik.

Persontrafiken

Längs kusten bor över 65 % av Norrlands befolkning, men idag finns inte en tillräckligt effektiv infrastruktur för att snabbt kunna flytta människor till universitet och mellan nya arbetsmarknader. Turism- och besöksnäringen är på väg att utvecklas till en ny basindustri med stor potential och är beroende av ett fungerande infrastrukturnät, i synnerhet sträckan mot Kiruna. Persontrafiken är central för att de ska kunna fortsätta växa, men också för kompetensförsörjningen över hela landet. Kompetensförsörjning anses av företag och regioner som kanske den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan. Persontrafiken längs Botniska korridoren utvecklas starkt beroende på det stråk av orter som finns längs korridoren och vars avstånd dem emellan är perfekta för effektiva och lönsamma persontransporter. KPR anser inte att förslagen i utredningen tar hänsyn till persontrafiken och de möjligheter som en regionförstoring ger.

Vägarna

KPR:s uppfattning är att rejäla satsningar på bärighetshöjande åtgärder behövs både på det prioriterade och på det finmaskiga vägnätet för vårt näringslivs konkurrenskraft. Bärighetsåtgärder är mycket viktiga för boende längs det finmaskiga vägnätet och för näringslivet, främst då skogsindustrin. Bärighetsproblemet förstärks ytterligare genom att vägunderhållet släpar efter och att vägarna inte är dimensionerade efter högsta tillåtna bruttovikt, vilket innebär att vägarna slits snabbare än beräknat. Risken är ett finmaskigt vägnät i sönderfall med enorma återställningskostnader. Det är därför oacceptabelt med den halvering av medel som skett jämfört med föregående tioårsperiod. Därtill, genom att nya åtgärdsområden tillkommit, minskar utrymmet ytterligare till faktiska bärighetsåtgärder, till exempel tjälsäkring. Jämfört med det dokumenterade behovet är de föreslagna medlen långt ifrån tillräckliga. Trafikverkets Region Nord hade tidigare 28 % av bärighetspengarna, som nu fått större spridning över landet, varför Region Nord idag endast har 23 %. Därför anser våra kommuner att bärighetsmedlen kraftigt måste förstärkas och riktas till faktiska bärighetsåtgärder, tjälsäkring och rekonstruktion. Kapacitetsutredningens förslag är helt otillräckliga i dessa avseenden.

Kommunikationspolitiska rådet är mycket kritisk till förslagen i utredningen avseende åtgärder i vägnätet. Vi anser inte att hänsyn tagits till vårt stora vägnät och särskilda förhållanden avseende vinterunderhåll. Norrbotten och dess invånare drabbas hårdare pga. långa pendlingsavstånd än andra regioner i Sverige och vårt näringslivs konkurrenskraft drabbas extra hårt, då de förutom dålig vägstandard idag redan har höga transportkostnader och långt till marknaden. KPR anser att det är mycket viktigt med höjd trafiksäkerhetsstandard vilket kräver stora investeringar i vägnätet. Förbättringsåtgärder i strategiska huvudstråk som E4 och E10 är nödvändiga. Högtrafikerade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhetssynpunkt bli utbyggda och mötesseparerade. Det är häpnadsväckande att inga åtgärder för E10 finns med fram till 2025 med tanke på kapacitetsproblemen och de extremt ökade godstransporterna. Sträckan Kiruna – Gällivare bör prioriteras pga. antalet avåkningar av tunga godstransporter samt att det är kirunabornas enda förbindelselänk till Gällivare. Utredningen visar även på behov av mötesseparering på E4 mellan Luleå och Haparanda, trängseleffekter på sträckan Piteå – Luleå samt kapacitetsproblem på E4 mellan Piteå och Skellefteå men förslagen till åtgärder är långt ifrån tillräckliga.

Kommunernas synpunkter

Kommunerna i Norrbotten lyfter fram kapacitetsbrister och problem med att tillgodose en ökad efterfrågan på godstransporter främst på järnväg och väg som ett allvarligt hot för det lokala näringslivets framtid samt hela samhällsutvecklingen. Kiruna, Gällivare, Jokkmokk, Luleå, Piteå, Haparanda, Boden, Pajala poängterar nödvändiga satsningar på Botniska korridoren/Norrbottenbanan samt Malmbanan och betydelsen av att se det i ett sammanhållet systemtänk. Hamnarna inom North Sweden Seaport är strategiskt viktiga i sammanhanget. Arvidsjaur, Jokkmokk och Gällivare belyser inlandsbanan och tvärbanan samt dess möjligheter att fungera som omledningsbana och för transporter för skogsindustrin. Haparanda lyfter avsaknaden av en beskrivning på betydelsen av Barentsområdet och öst-västliga förbindelse och där Haparanda ses som en nod i TEN-T nätverket med koppling till Northern Axis. Förslag på satsningar på bärighet och vägstandard saknas nästan i helt utredningen vilket är förödande för hela länet. För flera kommuner bl.a. för Kiruna, Gällivare och Övertorneå är E10 en strategisk viktig vägförbindelse med behov av förbättringsåtgärder mellan Kiruna och Gällivare samt Gyljen-Morjärv. Boden lyfter behov av dubbelspår på riksväg 97. Inlandskommuner och gränskommuner som Pajala och Övertorneå är helt beroende av vägförbindelser med hög kapacitet och god framkomlighet året om. Öppnande av gruvdrift i Pajala innebär stor belastning på väg 99, 395 och E45 vilket utredningen belyser och att bärigheten inte är tillräcklig för malmtransporter. Utredningen belyser dock inte tillräckligt en långsiktig hållbar lösning för transporterna.

Samverkan mellan transportslagen

Norrbottens geografiska förutsättningar och avstånden till viktiga marknader både inom och utanför länet ställer höga krav på sam-modalitet där goda flygförbindelser har en avgörande betydelse och där Stockholm/Arlanda utgör ett strategisk nav för våra flygplatser. För inlandet som saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider är flyget direkt avgörande för näringslivet, som exempelvis besöksnäringen. Därtill finns en viss oro avseende framtiden för icke-statliga flygplatser och hur driftmedel kommer att fördelas. Flygtrafiken till norra Norrland är helt beroende av upphandlad flygtrafik för tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft. I utredningen saknas konkreta åtgärder, vilket KPR finner anmärkningsvärt.

KPR vill understryka den långsiktiga betydelsen av satsningar på utpekade strategiska hamnar i kombination med investeringar i transportslag i dess närhet för effektiva centrala noder i transportsystemet. De norrländska hamnarna under begreppet North Sweden Seaport med Luleå som nav har stor betydelse för hela landets godstransportsystem för

råvaruimport/export. För sjötransporten är det viktigt med investeringar för att öka djupgåendet för att möjliggöra för större fartyg i Bottenvikens hamnar.

De nya gränsvärdena för svavel i fartygsbränslen medför kostnader för att rena bränslet och sjötransporter kan förväntas föras över till landtransporter. På grund av den bristande kapaciteten på järnväg kommer detta att belasta vägarna. I utredningen saknas åtgärder för att hantera denna situation.

Fungerande isbrytarverksamhet är även en förutsättning för hela sjöfarten i Bottenhavet och Bottenviken. Strategiska satsningar på järnvägsnätet, flyget, sjöfarten och vägnätet med smarta placeringar av kombiterminaler förbättrar godstransporternas effektivitet och företagens marknadsandelar stärkts samtidigt som miljöbelastningen minskar. Utvecklingen kräver att olika transportslag bildar ett samverkande hållbart transportsystem och utredningen belyser inte detta tillräckligt.

Sammanfattning

KPR prioriterar följande satsningar utifrån behov;

- Norrbottenbanan / en länk i Botniska korridoren
- Dubbelspår Malmbanan
- Förbättringsåtgärder E10 samt E4
- Bärighetsåtgärder på vägnätet

Kommunikationspolitiska rådet menar bestämt att Norrbotten likaväl som övriga Sverige ska ges likvärdiga möjligheter att vara en konkurrenskraftig region i Sverige, Europa och i världen. Som politiska företrädare för Norrbottens samtliga kommuner och Norrbotten läns landsting är vårt krav att finansiering säkerställs av järnvägssystemet för Norrbottenbanan och dubbelspår på Malmbanan. Genom strategiska satsningar på järnvägstrafiken möjliggörs positiva effekter för nationen Sverige samt för regional hållbar utveckling och tillgänglighet. Flera företag idag vittnar om att kapacitetsproblemen är så stora att de inte ser järnvägen som ett alternativ. Den exportintensiva norrländska industrin bidrar rejält till Sverige BNP varför satsningar på det norrländska järnvägsnätet ytterst är en nationell angelägenhet. LKAB bidrar med 40 % av nettoexporten.

Kommunikationspolitiska rådet anser att kapacitetsutredningen inte lyckats tillräckligt koppla omvärldsanalyser till näringslivets behov och nödvändig samhällsutveckling. Uteblivna tillräckliga infrastruktursatsningar kommer att medföra allvarliga följder för företagens förtroende, tillförlitlighet och leveransfrekvens på världsmarknaden. Samtidigt får det långsiktiga konsekvenser för Sveriges konkurrenskraft och ekonomi. Att säkra förutsättningar för nya etableringar och näringar är viktigt för samhällsservice i kommuner, landsting, länet och för hela Sveriges välfärd.

För kommunikationspolitiska rådet



Kent Ögren

Landstingsstyrelsens ordförande
Norrbottens läns landsting



Karl Petersén

Ordförande
Kommunförbundet Norrbotten