

2016-01-30

Till  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018 - 2029 ((N2015/4305/TIF).**

Tillväxtberedningen är ett gemensamt organ för Kommunförbundet Norrbotten och Norrbottens läns landsting för strategiska tillväxtfrågor och agerande rörande transporter och infrastruktur i länet. Norrbottens läns landsting och Kommunförbundet Norrbotten väljer därför att yttra sig genom Tillväxtberedningen.

Samråd har även skett med Länsstyrelsen i Norrbottens län.

**Ärendebeskrivning**

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2018 – 2029.

**Yttrande**

**Tillväxtberedningen prioriterar följande satsningar utifrån stora behov;**

- **Norrbotniabanan/en länk i Botniska korridoren**
- **Dubbelspår Malmbanan – Luleå hamn**
- **Förbättringsåtgärder E10**
- **Spårbyte stambanan, Älvsbyn-Bastuträsk**

Tillväxtberedningen menar bestämt att Norrbotten likaväl som övriga Sverige ska ges likvärdiga möjligheter att vara en konkurrenskraftig region i Sverige, Europa och i världen. 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 utvecklingen så måste dessa transportbehov uppfyllas om inte den framtida svenska industritillväxten ska hämmas. Bristerna längs såväl norra Stambanan som Malmbanan får även stora konsekvenser för persontransporterna, med långa restider och dålig tillförlitlighet med minskat resande som följd.

Som politiska företrädare för Norrbottens samtliga kommuner och Norrbotten läns landsting är vårt krav att finansiering säkerställs av järnvägssystemet för

Norrbotniabanan, dubbelspår på Malmbanan och spårbyte på Stambanan Älvsbyn-Bastuträsk. Regeringen har med tydlighet aviserat att Norrbotniabanan ska byggas med start 2018. Trots detta förutsätts i Trafikverkets inriktningsunderlag att Norrbotniabanan påbörjas sent under planperioden. Med utgångspunkten att Norrbotniabanan tilldelats medel från CEF fonden, liksom även till dubbelspår på Malmbanan, bör det finnas en målsättning att slutföra projekten till 2030 för att få tillgång till EU-finansieringen. Den exportintensiva norrländska industrin bidrar rejält till Sverige BNP varför satsningar på det norrländska järnvägsnätet ytterst är en nationell angelägenhet. LKAB bidrar med ca 40 % av nettoexporten.

Tillväxtberedningen anser att det är mycket viktigt med höjd trafiksäkerhetsstandard på E10 som är en av Sveriges mest olycksfallsdrabbade väg med flera dödsolyckor årligen. Det är häpnadsväckande att nästan inga åtgärder för E10 finns med fram till 2025 med tanke på kapacitetsproblemen och de extremt ökade godstransporterna. Standarden är mycket låg och lastbilar kan inte mötas då bredden på vissa sträckor är 6 m alltså under Europavägstandard. Sträckan Kiruna – Gällivare bör prioriteras då ökade godstransporter och ständiga avåkningar av tunga fordon är förenat med livsfara att köra längs vägen för privatpersoner.

Sträckan är också enda förbindelseleden mellan Kiruna och Gällivare vilket kan innebära stora konsekvenser och ett allvarligt hot mot samhällsviktiga funktioner och näringslivets konkurrenskraft. Framkomligheten är så dålig att sjuktransporter med ambulans inte kommer fram pga. dålig snöröjning eller ständiga avåkningar av tunga fordon och därmed blockering av vägen.

### **Järnvägen**

Sårbarheten i järnvägssystemet blir uppenbar vid tillfällen när yttre omständigheter såsom haverier eller olika vädersituationer anstränger systemet i dess helhet. Trafikverkets egna beräkningar visar på ökad efterfrågan av godstransporter bestående av virke, trä, pappersmassa och malm fram till 2050. Då är det anmärkningsvärt att vår region, som i stor utsträckning står för godstransporterna inom nämnda branscher, inte har en högre prioritet vad gäller prioriterade satsningar.

Botniska korridoren är numera inkluderad i TEN-T och 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 EU anser att norra Europas försörjning av råvaror är för kontinenten.

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 övriga länder inom EU och en viktig TEN-T nod i de öst-västliga förbindelserna, vilket också utredningen lyfter. Här behövs investering i ett fungerande logistikcentrum med spårvidsväxling för att passa olika spårvidd i Sverige och i Finland. Kopplingarna till Barentsregionen i norr, och till nya marknader i Asien samt till de nordiska hamnarna kräver effektiva och lönsamma transportsystem. För persontransporter på järnväg är Haparandabanan och möjligheten till en koppling mot Finland viktigt att utveckla, som en del i den Botniska korridoren.

I inriktningsunderlaget 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. Malmtransporterna från gruvorna i norra Sverige närmar sig kapacitetstaket och de kommande åren väntas brytningen av järnmalm i Gällivare och Kiruna öka. Det behövs investeringar i Luleå hamn som är en viktig nod för transport

från gruva till kund som finns på den europeiska marknaden. Dubbelspårsutbyggnad på hela Malmbanan, tillsammans med en utökad kapacitet i Luleå hamn är en nödvändighet för att möta industrins behov samtidigt som behovet av en utvecklad persontrafik kan tillgodoses. Persontrafiken har drabbats hårt, restiden mellan Kiruna-Gällivare-Luleå har ökat med drygt en timme vilket försvårar befolkningens möjligheter till arbetspendling, studier och sjukresor. Inlandsbanan och dess tvärbanors möjligheter bör beaktas som ett komplement kortsiktigt för redundanta reservlösningar för godsfrakt vid störningar och brott på andra bansträckor.

Inriktningsunderlaget pekar också på att besöksnäringens behov av personresor förväntas växa kraftigt och lyfter fram brister i dagens system med långa restider och bristande säkerhet, särskilt till anläggningar i svenska fjällen. Regionen är idag en de mest internationella destinationer, som ökar mest i landet. Av den anledningen är det av största vikt att persontrafiken i regionen utvecklas och inte avvecklas. Nattågstrafiken har en avgörande betydelse för tillgängligheten till Norrbottensfjällen och är också en viktig del i regionala tågtrafiken.

Luleåregionen är den största funktionella arbetsmarknadsregionen norr om Stockholmsregionen och tillsammans med orterna som finns längs Norrlandskusten skapas, med Norrbottenbanan, ett starkt stråk för arbetspendling. Kompetensförsörjning anses av företag och regioner som kanske den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan där effektiv infrastruktur är en viktig förutsättning. Norrbottenbanan tillgodoser detta behov när arbetsmarknaderna och universiteten kopplas ihop både söderut, mot Botniabanans sträckning, och norrut mot Haparandabanans sträckning. Därför är det nu angeläget med ett försök med persontrafik på Haparandabanan.

### **Vägarna**

Tillväxtberedningens 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.

Hänsyn bör tas till Norrbottens 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.

Som politiska företrädare för Norrbotten avstyrker vi med bestämdhet lägre hastighetsgränser på länets vägar. Vårt synsätt är att trafiksäkerheten är viktig men trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom att medel avsätts nationellt för att klara behoven av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och inte genom att sänka hastighetsgränserna och försämra pendlingsmöjligheterna. Bristande resurser i landet och lägre dygnstrafik i norra Sverige, får inte medföra att hastighetsgränser sänks i norra Sverige, för att kunna höjas i södra Sverige och därmed klara klimatutsläppen.

Tillväxtberedningen ser nyttan av ett genomförande av tyngre fordon på väg, att tillåta 74-tons bruttovikt på det allmänna vägnätet, och vill understryka betydelsen för "hela-resa-perspektivet" på godstransporter. Längre och tyngre fordon minskar såväl utsläppen, slitaget och transportkostnaderna. För att uppnå effektiva godstransporter

krävs ett systemtänk där det stora vägsystemet kopplas ihop med det mindre trafikerade vägsystemet.

### **Flygtransporter och sjöfart**

Norrbottnens 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 en strategisk nav för våra flygplatser. För inlandet som saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider är flyget direkt avgörande för näringslivet, som exempelvis besöksnäringen. Flygtrafiken till norra Norrland är helt beroende av upphandlad flygtrafik för tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft.

Tillväxtberedningen 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 och bredda farleder för att möjliggöra för större fartyg i Bottenvikens hamnar. Det krävs rejäla investeringar i Luleå hamn som arbetar med kapacitetsutveckling genom projektet Malmporten.

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.

### **Prognoser och modeller**

Trafikprognoser för person- och godstransporter (exempelvis kapacitetsutredningen) är enbart framskrivningar av rådande trender. Avsaknaden av realistiska marknadsanalyser är uppenbar och de stora brister som finns i ingångsvärden som använts för att ligga till grund till nationell plan för transportsystemet gör det inte tillförlitligt. Då prognoserna är ett underlag för de samhällsekonomiska analyserna kan bristerna få stora konsekvenser.

Vår uppfattning är det finns en osund stor tilltro till befintliga samhällsekonomiska analyscr. Nyttan i norra Sverige bör baseras mer på tillgänglighet för godstransporter medan nyttan i storstadsområden kan beräknas mer på persontrafik. Det är därför viktigt att de samhällsekonomiska kalkylerna fortsätter att modifieras samt att en bättre modell utvecklas för att bedöma och ta hänsyn till de nyttor och mervärden som investeringarna medför. Tillväxtberedningen vill också understryka vikten att säkerställa gränsöverskridande transporter liksom transittrafik i prognoserna. Sammantaget är dessa frågeställningar av särskilt stor betydelse för Norrbotten då risk finns för underinvestering i gränsöverskridande infrastruktur jämfört med nationell infrastruktur.

Vi politiker anser att det är avgörande med bra analysmaterial kopplat till näringslivets behov och nödvändig samhällsutveckling. Uteblivna tillräckliga infrastruktursatsningar på Norrbotniabanan, Malmbanan och norra Stambanan 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.

### **Slutord**

Tillväxtberedningen ser med stor besvikelse på avsaknaden av välmotiverade prioriterade satsningar i närtid i norra Sverige. Vi motsäger oss inte att satsningar behövs till storstadsområdena för ett sammanhållet transportsystem men det får inte innebära att norra Sveriges möjligheter prioriteras lägre. Medborgare i Norrbotten likväl som i övriga Sverige har rätt till god tillgänglighet för att verka, leva och bo. 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. Vi anser även att det behövs en nationell godsstrategi för Sverige.

### **För Tillväxtberedningen**



Maria Stenberg

Landstingsstyrelsens ordförande  
Norrbottens läns landsting



Britta Flinckfeldt

Ordförande  
Kommunförbundet Norrbotten

