



Svar på remiss Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.nationellplan@regeringskansliet.se

Diarienummer I2020/02739

Kommunens ställningstagande

Luleå kommun har tagit del av Trafikverkets Inriktningsunderlag inför Transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037. Trots att kommunen inte fått inriktningsunderlaget på formell remiss, vilket tycks vara fallet för samtliga kommuner, vill kommunen ändå framföra vissa synpunkter på underlaget.

Missiv och sändlista

Luleå kommun vill framföra synpunkter på att Trafikverkets planeringsprocess är anmärkningsvärd som inte anger kommuner som remissinstanser, då vi i vår roll som både samhällsaktör och myndighetsutövare vill, och bör, ha möjlighet att påverka infrastrukturplaneringens inriktning och åtgärder de kommande åren.

Större resurser behövs för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Inriktningsunderlaget utgör i huvudsak en beskrivning av situationen för Sveriges transportsystem idag. Luleå 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 hur regeringens uppdrag om att "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 en god infrastruktur och ett 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 på infrastruktur. Luleå



kommun anser därför att regeringen bör pröva möjligheten att lånefinansiera vissa investeringar så att de kan tidigareläggas och så att andra investeringar kan genomföras fullt ut under en kortare tid. Därmed kan investeringarna snabbare nyttiggöras vilket är till fördel för Sveriges näringsliv och landets utveckling.

Malmporten

Luleå kommun tolkar Trafikverkets inriktningsunderlag som att projektet Malmporten kommer att fullföljas som planerat under planperioden, vilket Luleå kommun ser som mycket positivt för den regionala utvecklingen.

Malmbanan är en hårt trafikerad järnvägssträckning och det är viktigt att kapaciteten också ökas med en satsning på fler mötesstationer och dubbelspårutbyggnad. Dubbelspår mellan Boden och Luleå behöver särskilt prioriteras vilket gynnar hela näringslivet i regionen.

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. Och på annat ställe i underlaget nämns färdigställande till 2035. Det måste också vara oacceptabelt för ett land som Sverige att byggtiden för cirka 12 mil järnväg mellan Umeå och Skellefteå ska ta 15 år! Luleå kommun anser att staten måste ta ansvar för att olika projekt, i det här fallet Norrbotniabanan, färdigställs i ett betydligt högre tempo än vad Trafikverket räknar med.

Luleå kommun anser att Norrbotniabanan mellan Umeå och slutmålet Luleå ska ses som ett objekt och behandlas så, och inte delas upp i flera delar i transportplanerna. Det är orimligt att järnvägen skulle sluta i Skellefteå, vilket strider mot de intentioner som finns angivna i regeringens januariavtal med samarbetspartierna vilket framkommer i regeringens direktiv till Trafikverket, se sidan 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.

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 stamnätsskorridor ScanMed vilket med all säkerhet kommer att uppfattas synnerligen märkligt. I regeringens direktiv till Trafikverket står att EU:s regelverk ska beaktas, men Luleå kommun saknar helt och hållet EU-perspektivet i Trafikverkets underlag.



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. För att nå regeringens önskan om att hela landet ska utvecklas är anslagen långt ifrån tillräckliga.

Som Trafikverket skriver på sidan 26 så sker också de flesta dödsolyckorna på det regionala vägnätet som inte har uppgraderats i samma utsträckning som det nationella vägnätet dit de större resurserna går. Att medel saknas för de regionala vägnäten är allvarligt och bör rättas till i kommande transportplaner.

Underhåll och vidmakthållande

Såsom Trafikverket skriver är det mycket viktigt att "vårda det vi har". Ett eftersatt underhåll innebär att "skuldberget" blir allt större och också att systemet i stort fungerar allt sämre. Förr eller senare kommer också kostnaderna att behöva betalas. Samtidigt konstaterar Trafikverket att resandet med tåg ska öka med 53 procent, medan resandet med bil förväntas öka med 27 procent. Detsamma gäller godstransporterna som förväntas öka med cirka 50 % till 2040. Ingenstans framgår det hur denna trafikökning ska inrymmas i det befintliga trafiksystemet.

Fyrstegsprincipen

Trafikverket framhåller vikten av att använda fyrstegsprincipen. Luleå 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 vad det varit tidigare. Samarbete mellan stat, kommun och regioner är allt viktigare för att få en för samhället bra och hållbar lösning. Luleå kommun anser att processen för framtagande av olika infrastrukturprojekt bör förbättras och förtydligas, exempelvis vad gäller samförläggning av olika infrastrukturer.

ERTMS

I inriktningsunderlaget anges att det nya signalsystemet för järnvägen, ERTMS, ska byggas ut i hela Sverige under planperioden. Luleå kommun kan inte bedöma om detta kostsamma system är nödvändigt. Vi anser att det är viktigt att det verkligen prövas hur viktigt detta system är och hur införandet



ska gå till så att finansieringen inte tränger ut andra för samhället, på kortare sikt, mer angelägna projekt.

Med enbart ett fåtal banor med ERTMS samt påföljande kostsamma anpassningar av fordonen för operatörerna gör att godstransporterna inte har blivit i den omfattning som var planerat. Idag finns ERTMS endast på Haparandabanan och Botniabanan. Därför är det viktigt att färdigställa Norrbotniabanan för att få ett längre sammanhängande stråk med samma system.

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

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 en utökad kollektivtrafik kanske inte direkt betyder så mycket för minskade koldioxidutsläpp så finns många andra fördelar, särskilt på kommunal nivå, som bör lyftas fram. Exempelvis samhällsutvecklingens beroende av människors möjligheter att ta sig till arbete, skolor och fritidsaktiviteter, påverkan på bullersituationen och utsläppen av hälsopåverkande emissioner samt möjligheterna till minskade barriäreffekter och ökad attraktivitet för städerna om ökat kollektivt resande minskar biltrafiken, särskilt i städernas centrala delar.

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. Luleå kommun 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."

Luleå kommun delar uppfattningen att de olika geografiska förutsättningarna kan leda till olika villkor för olika hamnar. 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 bör inte vara ett hinder för att på sikt försöka skapa rättvisare villkor för Sveriges hamnar.

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." Denna slutsats känns främmande då regionförstoring utvidgar särskilt kvinnors arbetsmarknad då olika tätorter



knyts tätare samman med förbättrad kollektivtrafik i form av tätare busstrafik eller pendeltågstrafik.

AnneLie Granljung

Chef Samhällsutvecklingskontoret