



	Beslutsdatum	Paragraf	Sida
Kommunfullmäktige			
Kommunstyrelsen	2007-05-14	89	181
Plan- och tillväxtutskottet	2007-04-23	49	90

Banverket, Vägverket, Stadsbyggnadskontoret, Tekniska förvaltningen

07.39

21
majks19

Remissvar – Reviderade långsiktiga investeringsplaner för väg och järnväg

Vägverket och Banverket har fått i uppdrag av regeringen att revidera de långsiktiga planerna för väg- respektive banhållning. Kommunen har fått "Reviderad Nationell plan för vägtransportsystemets investeringar, 2004 – 2015" och "Reviderat förslag till framtidsplan för järnvägen" på remiss och kommunens svar ska vara Länsstyrelsen tillhanda i månadsskiftet april/maj 2007. Stadsbyggnadskontoret och Tekniska förvaltningen har gemensamt arbetat fram följande remissvar.

Generella synpunkter

Vi anser att remisstiden, mindre än en månad, är alltför kort för att ge kommunerna en rimlig chans att lämna ett politiskt väl förankrat och därmed demokratiskt behandlat yttrande. Förslagen till reviderade planer har en avgörande inverkan på hela regionen och remissinstanserna borde ha fått en seriös möjlighet att behandla förslagen på ett mer genomarbetat sätt.

Både Banverket och Vägverket har prioriterat att fullfölja redan påbörjade projekt vilket vi anser är logiskt och riktigt med en begränsad budgetram. Det får dock inte innebära att viktiga samhällsekonomiskt lönsamma projekt stryks. Vi anser att staten måste utöka de tillgängliga ramarna så att Sverige kan fortsätta utbyggnaden i hela landet av ett långsiktigt hållbart transport-system som är både säkert och miljöanpassat.

Reviderad Nationell plan för vägtransportsystemets investeringar, 2004 – 2015

Vägverket har reviderat den gällande Nationella planen utifrån en minskad anslagsram som innebär att den nya planen har 15 % lägre totalram än nuvarande plan. Dessutom har det varit nödvändigt att ta hänsyn till en hög kostnadsutveckling på anläggningssidan. Vägverket har därför valt att prioritera pågående projekt och inte tillföra några nya objekt till planen. Det innebär att objekt som idag finns i planen skjuts längre bort i tiden.



	Beslutsdatum	Paragraf	Sida
Kommunfullmäktige			
Kommunstyrelsen	2007-05-14	89	182
Plan- och tillväxtutskottet	2007-04-23	49	91

majks19b

I Luleå kommun finns endast en nationell väg, E4. Inga objekt genom kommunen finns inlagda i nuvarande plan vilket innebär att Luleå inte direkt blir påverkat av den reviderade planen.

Däremot blir sträckan Boviken-Rosvik i Piteå kommun förskjuten till efter 2012. I ursprunglig plan fanns sträckan med byggstart 2006/07. Luleå kommun ser det som olyckligt att en så pass trafikerad sträcka som den mellan Luleå och Piteå inte kan prioriteras för högsta möjliga trafiksäkerhetsstandard i hela sin längd. Pendlingstrafiken mellan Luleå och Piteå är intensiv och sträckan utgör därmed en av de mest trafikerade vägsträckorna av E4 i hela landet. Därför anser vi att Vägverket bör prioritera åtgärder på denna sträcka.

I den nuvarande Nationella planen ingår inte bara större vägobjekt utan också bland annat mindre trafiksäkerhetsåtgärder och miljöåtgärder. Dessa är inte omnämnda i den reviderade planen och vi förutsätter därför att åtgärdsramen för denna typ av åtgärder inte förändras. Kommunen anser att även dessa mindre åtgärder av olika slag är mycket viktiga för att få ett vägtransport-system som är säkert och miljöanpassat.

Vi saknar i planförslaget en konsekvensbedömning av vad det samhällsekonomiskt innebär för bland annat trafiksäkerheten, miljön och den regionala utvecklingen om investeringarna i vägtransportsystemet dras ut över tiden.

Reviderat förslag till framtidsplan för järnvägen 2004 - 2015

Banverket har, liksom Vägverket, reviderat nuvarande Framtidsplan med hänsyn till den reellt minskade anslagsramen. Dessutom har det varit nödvändigt att ta hänsyn till en hög kostnadsutveckling på anläggningsidan.

Banverket väljer att prioritera pågående projekt och "i första hand ta sikte på att få en godtagbar kvalitet i dagens trafik och på att öka trafiken på det befintliga nätet".

För Norrbotten och Luleås del innebär det reviderade planförslaget att Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå senareläggs och inte ryms inom planperioden.



	Beslutsdatum	Paragraf	Sida
Kommunfullmäktige			
Kommunstyrelsen	2007-05-14	89	183
Plan- och tillväxtutskottet	2007-04-23	49	92

majks19c

Banverket har gjort en genomarbetad revidering av den gällande planen med en tydlig beskrivning av vilken järnvägstrafik som blir möjlig med den tillgängliga ramen. Konsekvenserna av att vissa projekt, däribland Norrbotniabanan, strukits ur planen är dock inte beskrivna.

Luleå kommun anser att det är anmärkningsvärt att Norrbotniabanan tas bort ur Framtidsplanen med tanke på att det är den långsiktigt viktigaste infrastruktursatsningen för regionen. Stöd för detta kan man finna i Banverkets informationsmaterial "Norrbotniabanan – Ny järnväg från Umeå till Luleå":

"Norrbotniabanan- en järnväg som behövs:

*Projektet är ett av det mest angelägna, inte bara för Norrland - utan för hela Sverige.
Banan:*

- *ger en av Sveriges tunga industriregioner en efterlängtd modern fraktkorridor som ökar konkurrenskraften och möjliggör lönsamma investeringar.*
- *halverar restider i en befolkningstät kustregion*
- *för samman och stärker regioner*
- *öppnar för nya internationella järnvägskorridorer med stora potentialer*
- *bildar ett dubbelspår tillsammans med stambanan vilket ökar kapaciteten och leverenssäkerheten för industrins transporter*
- *skapar stora miljövinster"*

Det finns en felaktig uppfattning att Norrbotniabanan ger låg samhällsekonomisk nytta. Även här kan man hämta fakta från Banverkets eget material. Där framgår bl. a:

"En investering om 16-19 miljarder kronor är mycket pengar. Men det är en myt att lönsamheten för projektet är dålig. Banan tål mycket väl en jämförelse med övriga investeringar i landet, i synnerhet i jämförelse med andra stora järnvägsprojekt. Banverket bedömer att kostnaderna och nyttorna är ungefär lika stora och att det dessutom uppstår mycket stora system- och samhällseffekter som inte kan fångas in i en vanlig kalkyl. Byggekostnaden för Norrbotniabanan motsvarar 16 veckors indu-



	Beslutsdatum	Paragraf	Sida
Kommunfullmäktige			
Kommunstyrelsen	2007-05-14	89	184
Plan- och tillväxtutskottet	2007-04-23	49	93

majks19d

striellt produktionsvärde för den berörda regionen samtidigt som banan ska verka i minst 60 år. De företagsekonomiska effekterna för Norrbotniabanan utgör en klart större andel än i andra järnvägsprojekt, tack vare de stora godsflödena i norra Sverige."

I det nu studerade remissförslaget säger Banverket bland annat att man måste sätta fokus på åtgärder som "minskar känsligheten för störningar". Järnvägen från övre Norrland till Mellan- och Sydsverige är nödvändig för näringslivet och det är mycket viktigt att den kan användas med så hög kapacitet som möjligt och med så små risker för störningar som möjligt.

Norr om Vännäs/Umeå blir järnvägen till/från övre Norrland, även efter att Botniabanan upp till Umeå är klar, beroende av en enkelspårig sträcka. Det är mycket sårbart, vilket olyckan i Ekträsk i mars 2005 visade. Då stoppades all tågtrafik under 2½ dygn vilket fick stora konsekvenser för både gods- och persontrafiken. 41 tåg fick ställas in på grund av att omledningsalternativ saknas till Stambanan genom övre Norrland. Detta fick stora konsekvenser för näringslivet.

För att skapa ett hållbart transportsystem som är säkert, miljöanpassat och så störningsokänsligt som möjligt är Norrbotniabanan mycket viktig för övre Norrland och därmed också för hela Sverige eftersom så mycket gods, som resten av landet är beroende av, transporteras på järnväg.

Luleå kommun anser att det är mycket viktigt att planeringen och projekteringen för Norrbotniabanan fortsätter med sikte på att byggstart ska ske 2010 i enlighet med nu gällande plan och att byggandet i sin helhet ska inrymmas i den nya långsiktiga infrastrukturplanen för åren 2010-2019.

Luleå kommun vill också än en gång framföra att namnet på projektet "Norrbotniabanan" bör ändras. Det för naturligt nog tankarna till en järnväg endast genom Norrbotten vilket skapar problem när projektet ska marknadsföras i landets södra delar. Man kan jämföra med "Svealandsbanan" som knappast hade fått samma genomslag om den kallats exempelvis "Närkebanan". Vi anser att namnet bör ändras till förslagsvis "Botniabanans norra del".



	Beslutsdatum	Paragraf	Sida
Kommunfullmäktige			
Kommunstyrelsen	2007-05-14	89	185
Plan- och tillväxtutskottet	2007-04-23	49	94

majks19e

Luleå kommuns slutsats

Vi kan konstatera att ambitionen om ett hållbart transportsystem till/från och inom övre Norrland är allvarligt hotat. Det finns dock möjlighet för staten att visa att den är beredd att stödja den pågående utvecklingen i regionen genom att låta omarbeta de långsiktiga transportplanerna så att samhällsekonomiskt lönsamma projekt prioriteras även i vår landsända.

Luleå kommun anser att

- Tidplanen för vägobjektet E4 delen Boviken – Rosvik måste återställas, så att byggstart sker senast 2009/2010.
- Banverkets Framtidsplan måste justeras så att byggandet av Norrbotnia-banan kan påbörjas inom den nuvarande planperioden och avslutas inom ramen för den kommande nya långtidsplanen.

Plan- och tillväxtutskottet beslutar föreslå kommunstyrelsen besluta enligt ovanstående förslag.

Kommunstyrelsen beslutar att

- avge ovanstående yttrande.
