

2013-09-17

Till
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 (Diarienumr. N2013/2942/TE)

Kommunförbundet Norrbotten och Norrbottens läns landsting har beretts möjligheter att lämna synpunkter över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

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.

Kommunerna har getts tillfälle till skriftliga inspel inför kommunikationspolitiska rådets yttrandet.

Samråd har även skett med Länsstyrelsen i Norrbottens län.

En gemensam skrivelse är inskickad från Länsstyrelsen i Norrbottens län, Norrbotten Läns landsting och Kommunförbundet Norrbotten till infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd.

Ärendebeskrivning

Innehållet i planförslaget har i stor utsträckning hämtats ur Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, Kapacitetsutredningen och de åtgärder som pekats ut i infrastrukturpropositionen och i regeringens direktiv om att upprätta förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Trafikverket har arbetat i enlighet med det nya planeringssystemet som beslutades av riksdagen 2012.

Förslaget är trafikslagsövergripande och åtgärder har prioriterats för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till de transportpolitiska målen. Fyrstegsprincipen, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska provas stegvis, har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Grunden för prioriteringarna har varit att i första hand vårda den infrastruktur som vi har och att använda den mer effektivt. Man ska också bygga om och bygga nytt för att utveckla samhället samt utveckla nya lösningar tillsammans med andra.

Yttrande

Kommunikationspolitiska rådet motsäger sig bestämt den låga ambitionsnivån för norra Sverige i förslaget till nationell plan för transportsystemet och anser denna vara helt oacceptabelt. KPR ifrågasätter kraftigt de trafikprognoser som beskrivits 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 för att ligga till grund till en ny nationell plan för transportsystemet gör att förslaget inte är tillförlitligt.** Vår uppfattning är det finns en osund stor tilltro till befintliga samhällsekonomiska analyser. 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.

Planförslaget är upplagt på ett sätt som gör det svårt att överblicka vilka konkreta åtgärder som vidtas och när de planeras i tid. Det är alltså svårt att se att se fördelningen över landet då åtgärdsområden inte är fördelade t.ex. bärighetsmedel, och det är endast de namngivna investeringsåtgärderna som går att läsa ut i planen. Dessa har totalt en omfattning på 190 mdr kr. De fyra nordligaste länen har av dessa tilldelats ca 6,4 mdr kr, dvs. 3,4%. Däremot ska man vara observant på att av dessa 190 mdr kr så går ca 61 mdr kr till åtgärder som definieras som ”hela landet” och alltså inte går att läsa ut var de hamnar. Hur man än vrider och vänder på detta så **anser KPR att norra Sverige är kraftigt missgynnat i förhållande till den utveckling som sker i här** (samt hur viktig denna utveckling är för Sverige som helhet) och inte minst med tanke på att vi faktiskt har en transportinfrastruktur som generellt är av en lägre standard än stora delar av övriga landet och inte minst vad gäller järnvägssystemet.

Kommunikationspolitiska rådet vill understryka besvikelsen över 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, klimatmål, minskning av koldioxidutsläpp, etc. samt inse nödvändigheten att tillskjuta ytterligare medel och finna andra finansieringsmöjligheter.

Sårbarheten i den högteknologiska basindustrin i Norrbotten är mycket stor inom transportledet. Sverige är i dag en av de nationer i EU-kollektivet som investerar minst i infrastruktur. Detta kan få negativa konsekvenser för vår förmåga att konkurrera på en global marknad. Med den utveckling som förväntas på en global marknad under det närmaste decenniet är den mineral- och skogsbaserade industrins möjligheter till bra infrastruktur av avgörande betydelse för dess konkurrenskraft. Det är helt klart att i en jämförelse med industrier på kontinenten är den svenska industrins transportkostnader ofta dubbelt så höga. **Nu måste Sverige investera i ett utvecklat järnvägsnät och tillföra rejält mer resurser till infrastruktursatsningar för att långsiktigt vara en konkurrenskraftig nation.**

Om järnvägen

Järnvägen i norr är en integrerad del av det nationella och internationella järnvägssystemet. **Kapacitetsbrister i norr är allvarliga för de nationella transportererna och brister i söder påverkar godstransporter från norr.** 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 tillgodoses om inte den framtida svenska tillväxten ska hämmas. Bara i Norrbotten ska över 200 miljarder kronor investeras fram till 2020. Sårbarheten i järnvägssystemet blir uppenbar vid tillfällena då yttre omständigheter såsom haverier eller olika vädersituationer anstränger systemet i dess helhet.

Stambanan upp till Boden har lägre standard än övriga järnvägsnät i Sverige. Standarden på sträckan är densamma idag som när den byggdes i slutet på 1800-talet. Kommunikationspolitiska rådet anser att det är anmärkningsvärt att norra Sverige, som i stor utsträckning står för godstransporterna när det gäller trä, pappersmassa och malm, inte har en högre prioritet vad gäller åtgärder i förslaget. För att åtgärda de konkreta behov som näringslivet i norra Sverige har på järnvägstransporter krävs satsningar i helt andra storleksklasser. KPR anser vidare att det är förödande för basindustrin att de icke namngivna medlen ökar i förhållande till tidigare plan.

I förslaget till nationell transportplan skriver Trafikverket att ”*Stambanan genom övre Norrland i kombination med Inlandsbanan och sjöfarten garanterar ett robust transportsystem*”. **Denna beskrivning är enligt KPR:s mening helt oacceptabel och saknar realistisk grund.** Inlandsbanan har sin givna plats, men är endast realistiskt som omledningsbana vilket kräver ytterligare investeringar. Detsamma gäller tvärbanan Arvidsjaur – Jörn. Inte ens tillsammans med sjöfarten skulle Inlandsbanan ge den robusthet som näringslivet och regionen efterfrågar. I förslaget sägs också att ”*Norrbottenbanan har låg samhällsekonomisk lönsamhet och har inte kunnat prioriteras i förhållande till andra åtgärder i planen*”. KPR understryker att denna skrivning motsäger de kalkyler som gjorts för Norrbottenbanan och som visar på banans samhällsekonomiska lönsamhet. **Kommunikationspolitiska rådet konstaterar att ett flertal andra projekt, med lägre samhällsekonomisk lönsamhet, föreslås bli prioriterade i planen. Var är logiken i denna argumentation från Trafikverket?** Trafikverkets inställning om att Stambanan genom övre Norrland har tillräcklig kapacitet är märklig mot bakgrund av näringslivets önskemål om att föra över mer transporter från väg till järnväg. Det faktum att näringslivet inte efterfrågar mer järnvägstransporter då de känner till kapacitetsbristen, får inte tolkas som att det inte råder kapacitetsbrist, vilket Trafikverket tycks göra. Näringslivet bedömer riskerna för ett avbrott vid exempelvis tågurspårningar som stora, då rimliga omledningsalternativ saknas.

Också för persontransporter är Norrbottenbanan motiverad. Längs banans sträckning råder samma befolkningsdensitet som sträckan Södertälje – Lund. Luleåregionen är den största funktionella arbetsmarknadsregionen norr om Stockholmsregionen. Trafikanalys har i sin utredning ”Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys” nyligen betonat behovet av en ny järnväg i norra Sverige. **Mot denna bakgrund är det oförklarligt hur en statlig myndighet påvisar behovet av Norrbottenbanan samtidigt som en annan statlig myndighet inte vill prioritera den.**

EU-kommissionen har i sin revidering av TEN-T inkluderat Botniska korridoren som en del i det prioriterade europeiska transportnätet, Core Network. Även Luleå hamn, via samarbetet i North Sweden Seaport, är prioriterad i Core Network. Signalerna från EU om Botniska korridoren måste uppfattas som den europeiska marknadens stora behov av de råvaror som norra Sverige producerar. EU-kommissionens ställningstagande måste mötas upp med en nationell vilja till investeringar. Att Botniska korridoren är en del av Core Network ställer krav på en viss standard och EU förväntar sig att Core Network ska vara komplett 2030. **Vilka åtgärder kommer regeringen att vidta för att möta dessa förväntningar?** I förslaget till nationell transportplan finns inga åtgärder som svarar mot dessa krav.

Vidare är Malmbanans kapacitet och Luleå hamns farled upptagna som två av ca 20 namngivna brister i landet och som ska utredas vidare, vilket KPR anser vara positivt. **KPR konstaterar dock att det inte finns några medel avsatta i förslaget som rimligen kan åtgärda dessa brister. KPR anser att den enda rimliga lösningen är att inledningsvis bygga dubbelspår väster om Kiruna och inom en snar framtid krävs dubbelspår på hela Malmbanan.** Inte heller avseende Luleå hamn finns medel avsatta i planen.

Kommunikationspolitiska rådet saknar en beskrivning av vilka slutsatser Trafikverket drar av de konsekvenser som svaveldirektivet medför, som exempelvis vilka kostnader som

industrin kommer att drabbas av. En trolig konsekvens av direktivet är att efterfrågan på järnvägstransporter kommer att öka, en efterfrågan som inte kommer att kunna tillfredsställas då järnvägssystemet har stora kapacitetsbrister. Konsekvensen av direktivet kommer att bli en överflyttning av transporter från sjö till vägtransporter på land, då järnvägen lider av sådana kapacitetsbrister att den inte är ett alternativ. Utan kompensationsåtgärder i förslaget till nationell transportplan kommer effekten av svaveldirektivet bli en ännu större miljöbelastning, vilket skulle motverka direktivets syfte. Vilka åtgärder kommer regeringen att vidta?

Vägarna

Kommunikationspolitiska rådet är mycket kritisk avseende förslagets åtgärder i vägnätet. Vi anser inte att hänsyn tagits till vårt stora vägnät och särskilda förhållanden avseende vinterunderhåll. Det är helt orimligt att medelstilledningen i planen klarar de omfattande behov av åtgärder som behövs för att uppnå de uppställda trafikpolitiska målen. Satsningar på vägar är betydelsefullt för arbetspendlingen samt för kapacitetsproblemen och de extremt ökade godstransporterna. Norrbotten och dess invånare drabbas hårdare pga. långa pendlingsavstånd än andra regioner i Sverige. Därtill drabbas vårt näringslivs konkurrenskraft 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.

Högtrafikerade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhetssynpunkt bli utbyggda och mötesseparerade. KPR prioriterar E10 med fokus på sträckan Gällivare – Kiruna, särskilt på grund av den kraftiga expansionen i Malmfälten och antalet avåkningar av tunga godstransporter samt att det är kirunabornas enda förbindelselänk till Gällivare. Sträckan Överkalix-Morjärv uppfyller inte de krav som ställs på en europaväg avseende profil och framkomlighet. Även sträckan norr om Överkalix har låg trafiksäkerhet. Det är häpnadsväckande med tanke på de senaste årens dödsolyckor, kapacitetsproblem och de extremt ökade godstransporterna att inga åtgärder för E10 finns med fram till 2025, förutom Svartbyn-Överkalix. **Kommunikationspolitiska rådet kräver här att regeringen omprioriterar, trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder kan absolut inte vänta. Det är helt oacceptabelt att E 10 som en av landets trafikfarligaste väg får fortsätta skörda dödsoffer.**

Det finns även behov av mötesseparering och förbättringsåtgärder i strategiska huvudstråk som E4 från länsgränsen/Piteå till Haparanda och riksgränsen i Finland.

Bärighetsmedel

Kommunikationspolitiska rådets uppfattning är att rejäla satsningar på bärighetshöjande åtgärder behövs både på det prioriterade och på det finmaskiga vägnätet för vårt näringslivs överlevnad samt tillgängligheten för boende. 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. Risker är ett finmaskigt vägnät i sönderfall med enorma återställningskostnader. Det är därför oacceptabelt med den kraftfulla minskning av medel som skett.

Planen är som sagt denna gång uppdelad i åtgärdsområden och dessa pengar är inte fördelade på vare sig regioner eller objekt. **Det allvarligaste för Norrbottens del är de viktiga bärighetsmedlen där dels den totala volymen är krympande och dels erfarenheten från senaste planen där medlen fördelas alltmer i hela landet istället för en kraftig koncentration till norrlandslänen.** Att vi nu inte ens kan se vilken tilldelning vi får är illavarslande och risken är uppenbar att nedbrytningen av vårt vägnät kommer fortsätta med stora kostnader som följd för bl.a. vårt näringsliv inte minst skogsindustrin.

Därtill, genom att nya åtgärdsområden tillkommit, minskar utrymmet ytterligare till faktiska bärighetsåtgärder, till exempel tjälsäkring. Jämfört med det dokumenterade behovet är de förslagna medlen långt ifrån tillräckliga. Därför anser våra kommuner att bärighetsmedlen

kraftigt måste förstärkas och riktas till faktiska bärighetsåtgärder samt att den föreslagna satsningen är helt orimlig mot bakgrund av dokumenterat behov. Inlandskommuner och gränskommuner som Pajala och Övertorneå är helt beroende av vägförbindelser med hög kapacitet och god framkomlighet året om. **Kommunerna i Norrbotten ser bristen på bärighetsmedel som ett allvarligt hot inte endast för det lokala näringslivets framtid utan hela samhällsutvecklingen.**

Hastighetsöversyn

KPR vill med kraft markera att bristande ekonomiska resurser inte får medföra att Norrbotten och dess invånare drabbas mycket negativt genom sänkningar av hastigheter på statliga vägnätet. Vid den stora hastighetsöversynen för några år sedan sänktes hastigheten på 600 mil väg och 68 mil höjdes i region Nord (AC och BD), varav ca 60 mil fick en kraftig nedsättning från 110 km/h till 90 km/h. Totalt motsvarade detta ca 34% av landets totala hastighetssänkningar vilket såklart påverkar det regionala samspelet negativt (men är positivt för trafiksäkerheten). Vid denna översyn fick inte koldioxidutsläppen komma att öka sett över hela landet totalt. Det resulterade totalt i en marginell sänkning av CO₂. Där kan konstateras att norra Sveriges omfattande hastighetssänkningar bidrog till att man kunde höja hastigheten på motorvägar i södra Sverige med omfattande trafik till 120 km/h.

Förslaget i planen är nu att samtliga vägar med en medeldygnstrafik över 2000 fordon max får ha 80 km/h om vägen inte är mötesseparerad. I Norrbotten är detta kanske inte alltför många vägar om man bortser från E4 och delar av E10 (Svappavaara-Kiruna, Gällivare-Leipojärvi, Svartbyn till E4).

Framförallt följande sträckor berörs:

- Rv 97 Sävest- S Sunderbyn (finns med som åtgärd i Länsplanen)
- Rv 94 Älvsbyn till avfart Boden samt Alvik-E4
- väg 553 Piteå-Arnamark
- väg 373 Svensbyn till E4 (finns med som åtgärd i länsplanen)

Det som är det stora problemet är att man föreslår att allting ska ske på ett CO₂-neutralt vis på länsnivå. Det betyder att om vi bygger om Rv97 med höga flöden och ökad hastighet så skulle vi tvingas sänka hastigheten på en mängd andra vägar för att kompensera. Detta är så klart helt oacceptabelt inte minst då vi vid förra översynen kompenserade de höjda hastigheterna söderut.

Skulle detta förslag godkännas får det långtgående konsekvenser för kommunerna och näringslivet genom försämrad tillgänglighet, minskad arbetspendling samt fler konkurrensnackdelar. Skogsnäringen och biltestverksamheten riskerar att drabbas mycket negativt. **Trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom att medel avsätts nationellt för att klara behoven av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och inte genom att sänka hastighetsgränserna och försämra pendlingsmöjligheterna.** Resonemanget att hastigheterna på sikt kan höjas igen håller inte då det redan idag kan konstateras att behovet av vägunderhåll bara ökar samtidigt som medel som avsätts långtifrån motsvarar kostnaderna för de åtgärder som skulle behövas.

Samverkan mellan transportslagen

Norrbotten är en stor råvaruproducent med särskilda geografiska förutsättningar. Avstånden till viktiga marknader både inom och utanför länet ställer höga krav på multimodalitet, 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.

I samband med Europeiska kommissionens översyn av riktlinjer för finansiering av flygplatser har kommunikationspolitiska rådet lämnat ett yttrande till näringsdepartementet. KPR har

uttryckt sin oro över risken för minskade möjligheter till offentligt stöd till icke-statliga flygplatser. I yttrandet förutsätter KPR att de tre icke statligt ägda flygplatserna i Norrbotten, som samtliga har under 200 000 passagerare per år, av Sverige fortsättningsvis kommer att klassas som ”tjänster av ekonomiskt intresse” (Service of Economic Interest, SGEI), vilket kräver ett agerande från den svenska regeringen. **Flygtrafiken till norra Norrland är helt beroende av upphandlad flygtrafik för tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft.**

KPR har även yttrat sig över Trafikverkets flygutredning kring brister i tillgänglighet och hur dessa brister kan åtgärdas genom Trafikverkets avtal om flygtrafik. De linjer som berör Norrbotten är Pajala – Luleå, Arvidsjaur – (Lycksele) – Arlanda och Gällivare – Arlanda.

Kommunikationspolitiska rådet menar därför att Trafikverkets analys och förslag till trafikplikt för perioden 2015-2019 resulterar i ett trafikutbud som allvarligt försvårar en positiv utveckling i norra Norrlands inland. Detta i strid med riksdagens fastställda funktionsmål om tillgänglighet, och då särskilt dess målsättning att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Trafikverket motverkar därmed också offentliga insatser för att stärka norra Norrlands inland vilket inte kan tolkas på annat sätt än att det finns ett systemfel hos de statliga aktörerna. KPR menar därför att regeringen bör ge Trafikverket tydligare instruktioner om hur de genom den upphandlade flygtrafiken kan bidra till en ökad tillgänglighet till norra Norrlands inland. **Regeringen bör vidare överväga att överföra upphandling med tillhörande statliga medel till den regionala nivån i norra Norrland.**

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.** Luleå hamn är också prioriterad i EU:s Core Network. 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. I förslaget till nationell transportplan saknas åtgärder och medel för att mildra de ekonomiska konsekvenserna för industrin som svaveldirektivet medför.

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 förslaget till nationell transportplan belyser inte detta tillräckligt.**

Kollektivtrafikens utveckling är betydelsefull för en hållbar samhällsutveckling och i förlängningen för Sveriges möjligheter att bli fossiloberoende och klimatneutralt. Orter med minskat bilberoende bidrar till både tillgänglighetsmålet och hänsynsmålet. Det innebär i sin tur att det blir viktigare att arbeta med säkerhetshöjande åtgärder för cyklister och gående inom alla delar av tätorternas och landsbygdens transportsystem. Samspelet mellan planering av transportsystemet och bebyggelsen är en förutsättning för hållbara och attraktiva tätorter tillsammans med företag, kommuner, myndigheter och organisationer. Det skapar goda förutsättningar för kombinerade transporter där alla fyra trafikslagen kan samarbeta.

Faktorer som har störst betydelse för en ökad kollektivtrafik är ett utbud som svarar mot behovet av pålitliga resor, kunskap om möjligheter att resa samt enkelhet för resenären. En viktig aspekt **för en attraktiv kollektivtrafik är att det finns goda bytesmöjligheter med den**

lokala kollektivtrafiken, väl fungerande pendlarparkeringar, säkra förbindelser för både gång- och cykeltrafik och ett lättillgängligt informationssystem.

Nya industrietableringar/närings

Kommunikationspolitiska rådet kräver tillika **att regeringen tar en aktiv roll avseende nya stora industrisatsningar i regionen.** Staten måste utifrån rimliga bedömningar värdera möjligheter till tillväxt ur ett nationellt och regionalt perspektiv samt tillskjuta medel till investeringar utifrån vad som åligger statens ansvarsområde. Gruvnäringen i Pajala samt prospektering och planering av framtida gruv- och mineraletableringar i andra delar av länet är beroende av fungerande transporter. Dessa får inte ställas mot av regionen gemensamt gjorda prioriteringar. Detsamma gäller när nya näringar uppstår, exempelvis vindkraftindustrin där det är viktigt att säkerställa att deras transportleder inte påverkar andra industrier (skog, pappers, handel, turismindustrin) negativt.

Det går inte i planen att utläsa vilka infrastruktursatsningar som ska göras i Pajala, upprustning av vägen Kaunisvaara-Svappavaara med eventuell ny sträckning eller en ny järnväg samt vad som prioriteras. Underlagsrapporten förvirrar än mer och ger ingen hänvisning till åtgärder. Pajala kommun och näringslivet måste få ett tydligt besked från regeringen vilka investeringar de är beredda att satsa på menar kommunikationspolitiska rådet.

Internationellt gränssamarbete

Norrbottnen är Sveriges mest internationella län med gräns mot såväl Norge som Finland. En av våra viktigaste hamnar är i Norge och en av våra viktigaste transportleder är den Botniska korridoren som binder ihop systemet med den öst-västliga transportkorridoren Northern Axis samt Nordiska Triangeln. **Här behövs investering i Haparanda som ett fungerande logistikcentrum med omlastning, omaxling samt svensk och finsk spårvidsväxling för att överbrygga de internationella hindren för godstransporterna i östvästlig riktning.** 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. Därför är det av vikt att det internationella samarbetet mellan Trafikverket och regeringarna i de tre länderna lyfts till en bättre nivå än dagens.

En internationell expertgrupp Joint Barents Transport Plan, arbetar fram en gemensam transportplan för långsiktig utveckling av infrastrukturen i hela Barentsregionen. En viktig uppgift är just att se på gränsöverskridande korridorer. Mot den bakgrunden kopplat till helhetsperspektivet Botniska korridoren, Northern Axis och Barents Road är det angeläget att även lyfta stråket mellan Skellefteå/Luleå - Bodö via Arjeplog i den nationella planen.

I Nordnorge där näringslivet växer och exempelvis gasutvinning kan komma att öka, bedöms kommunikationer i öst-västlig riktning bli allt viktigare. Väg Rv 95/Rv 77 är en öst-västlig kommunikationsled som kan kopplas med och dra nytta av den prioriterade Norrbotniabanan. Norrmännen har nu med objektet Tjernfjellstunneln mellan 2018-2023 i sin Nasjonal transportplan, vilket innebär att vägen kommer efter dessa förbättringsåtgärder få en ökad betydelse för transportsystemet. Rv95 är för väldigt många transportupplägg den genaste vägen från nord Norge till BD och AC och vidare söderut. **Därför anser kommunikationspolitiska rådet att man bör ta i beaktande att uppgradera väg Rv95 till europaväg.**

Medfinansiering

Kommunikationspolitiska rådet anser att **huvudregeln för finansiering av statlig transportinfrastruktur fortsättningsvis bör vara att den sker via anslag över statsbudgeten, mot bakgrund av statens tydliga ansvar för ett fungerande transportsystem som helhet.** Förhandlingar om medfinansiering bör främst ske då mervärden kan uppstå. Hänsyn bör också tas till hur väl objektet/åtgärden bidrar till de transportpolitiska målen och ett hållbart samhällsbyggande samt hur väl åtgärden bidrar till nationella och regionala strategier.

Grundinställningen är att det behövs en tydlig spelplan, tydliga bindande överenskommelser och en återkommande uppföljning och bygga på ökat inflytande för kommuner, regioner eller landsting över genomförande där också statens olika åtaganden klarläggs.

Vidare anser kommunikationspolitiska rådet att om det finns samhällsekonomiska vinster med att tidigare lägga objekt eller att genomföra arbetet i en snabbare takt än vad tillgången på anslagsmedel tillåter bör Trafikverket fortsättningsvis tillåtas uppta lån hos riksgäldskontoret istället för att låna via kommunerna genom förskottering. Ur klimat- och miljöperspektiv är ett alternativ till en långsiktig kompletterande intäktskälla även att utreda möjligheter till bredare uttag av brukaravgifter.

Sammanfattning

KPR prioriterar följande satsningar utifrån nödvändiga behov;

- Norrbotniabanan / en länk i Botniska korridoren, utse en förhandlingsman
- Dubbelspår Malmbanan
- Förbättringsåtgärder E10
- Bärighetsåtgärder på vägnätet

Sammanfattningsvis är kommunikationspolitiska rådets **samlade bedömning att förslaget till nationell plan är helt oacceptabel ur vårt läns perspektiv**. De transportpolitiska målen kommer inte att bli uppfyllda pga. otillräckligt med medel och bidrar därför inte till nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet och en positiv regional utveckling. Vår bestämda uppfattning är att de angivna åtgärderna i planförslaget fördelar en mycket stor del av resurserna till storstadsområdena. Om detta också blir regeringens beslut innebär detta att norra Sveriges medborgare och näringsliv ges sämre förutsättningar än övriga landet.

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 Norrbotniabanan, etapp ett och dubbelspår på Malmbanan. **Regeringen bör snarast tillsätta en statlig förhandlingsperson med uppdrag att föra en konstruktiv dialog med regionen och regeringen om formerna för en utbyggnad av Norrbotniabanan som en del av den Botniska korridoren.** Argumentationen om att Norrbotniabanan inte kunnat prioriteras på grund av en låg samhällsekonomisk nytta är märklig då flertalet andra projekt, med lägre samhällsekonomisk nytta, prioriterats i planen.

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. **Dubbelspår på Malmbanan är absolut nödvändigt.**

Kommunikationspolitiska rådet anser att Trafikverket inte tillräckligt lyckats koppla omvärldsanalyser till näringslivets behov och nödvändig samhällsutveckling. Länet har den högsta produktiviteten bland länen i hela landet, mätt som bruttoregionprodukt (BRP) per sysselsatt. Ekonomin, sysselsättningen och inflyttningen växer samt arbetslösheten minskar och fler kvinnor och män får arbete. 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