

2009-09-29

Till
Länsstyrelsen i Norrbottens Län
971 86 Luleå

Yttrande över Länstransportplan 2010-2021 för Norrbottens Län Diariennr. 342-151-09

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen i Norrbotten har i samverkan med andra aktörer tagit fram förslag till Länstransportplan 2010-2021. Synpunkter på förslaget ska vara inkomna till Länsstyrelsen senast 30 september 2009. Efter beaktande av inkomna synpunkter tas beslut senast den 2 november 2009. Därefter skickas Länstransportplanen till regeringen samt på remiss till trafikverken. Regeringen fattar beslut om den slutgiltiga ramen för Länstransportplanen under första kvartalet 2010.

Det kommunikationspolitiska rådet (KPR) i Norrbotten, en gemensam politisk beredning för Kommunförbundet i Norrbotten och Norrbottens Läns Landsting avger följande synpunkter:

Yttrande

KPR anser att Norrbotniabanan är det strategiskt viktigaste projektet för Norrbottens utveckling och därför bör medel avsättas i Länstransportplanen för att påvisa vår bestämda avsikt gällande den fortsatta planeringen och fullföljandet av projektet. KPR anser det är bra med en satsning på 20 miljoner kronor för uppgradering av Dåvaspåret i Västerbotten, vilket kommer att kunna nyttjas vid utbyggnad av Norrbotniabanan. Därutöver bör än mer medel avsättas för att markera att Norrbotniabanan är vår mest nödvändigaste och betydelsefulla infrastrukturinvestering.

KPR motsäger sig med bestämdhet Vägverkets förslag till nya hastighetsgränser på länets vägar. Förslaget får långtgående konsekvenser för kommunerna och näringslivet genom försämrad tillgänglighet, minskad arbetspendling samt innebär fler konkurrensnackdelar för delar av näringslivet. Trafiksäkerhetsstandarderna ska säkerställas genom att medel avsätts nationellt för att klara behoven av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och inte genom att sänka hastighetsgränserna och försämra pendlingsmöjligheterna. Förslaget saknar ett regionalt utvecklingsperspektiv och medför mycket negativa konsekvenser för näringslivet och sysselsättningen.

KPR delar uppfattningen avseende nationella planen som beskrivs i Länstransportplanen att en första etapp av Norrbotniabanan ska finnas med i den Nationella planen. Norrbotniabanan är en viktig del i Botniska korridoren som utgör en viktig transportlänk vilken sammanbinder den Nordiska triangeln med

Northern Axis. Botniska korridoren är ett viktigt godstransportstråk för råvaruförsörjningen inom EU och kan bli en del av ett framtida europeiskt stomnät (core network) för TEN-T. Det är viktigt att även i Länstransportplanen beskriva tydligt vilka delsträckor inom Northern Axis och Botniska korridoren som berör Norrbotten och hur korridorerna länkas samman i ett gemensamt transportnätverk med Nordiska Triangeln.

KPR delar uppfattningen 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. Det är oacceptabelt 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 idag på ca 14 miljarder kronor är de nationella medlen som satsas långt ifrån tillräckliga. KPR anser att bärighetsmedlen kraftigt måste förstärkas och riktas till faktiska bärighetsåtgärder.

KPR instämmer i att det är viktigt att arbetet med att utforma europavägarna så att god framkomlighet och trafiksäkerhet tillgodoses. Arbetet med mötesseparering bör forceras, främst längs E4 och delar av E10, för att öka trafiksäkerheten och möjliggöra en bibehållen hastighetsstandard på 110 km/h.

KPR känner en viss oro avseende icke-statliga flygplatser och Trafikutredningens förslag att regionerna tar över ansvaret för upphandling av trafik som Rikstrafiken idag upphandlar. De medel på 80 Mkr som flygupphandlingen kostar idag ska fördelas ut på regionerna men till nästa upphandling om två år beräknas kostnaderna öka rejält. Vem ska bekosta mellanskillnaden? Här måste staten ta ett ekonomiskt ansvar och skapa förutsättningar för tillgänglighet i alla delar av landet genom upphandlad flygtrafik. KPR anser att det är viktigt med en genomgripande belysning hur framtida upphandlingar ska ske och hur formerna för detta i så fall ska se ut.

KPR anser det är mycket viktigt med höjd trafiksäkerhetsstandard vilket kräver stora investeringar i vägnätet. Det är orimligt att med angivna budgetramar i länsplanen klara det omfattande behov av åtgärder som behövs för att uppnå de uppställda trafikpolitiska målen. 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 samlade bedömning är att Länstransportplanen och målen i transportsystemplaneringen inte kommer pga. för snålt angivna budgetramar kunna bidra till nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet och en positiv regional utveckling.

För kommunikationspolitiska rådet



Karl Petersén

Ordf. i
Kommunförbundet Norrbotten



Kent Ögren

Landstingsstyrelsens ordf.
Norrbottens Läns Landsting