

2009-10-27

Till
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 Diariennr. N2009/6374/IR

Ärendebeskrivning

Kommunförbundet Norrbotten har beretts möjligheter att lämna synpunkter över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021.

Planförslaget är ett resultat av en omfattande process som haft sin utgångspunkt i regeringens infrastrukturproposition 08/09:35 Framtidens resor samt de uppdrag som de fyra trafikverken givits utifrån denna. De framtagna regionala systemanalyserna utgör underlag i denna process.

Kommunförbundet Norrbotten avger följande yttrande.

Yttrande

Kommunförbundet Norrbotten motsäger sig bestämt den låga ambitionsnivån för norra Sverige i förslaget till nationell plan för transportsystemet och kräver att de föreslagna ramarna förändras.

Processen som har lett fram till den nationella planen har präglats av en stark ambition till transparens vilket är positivt i jämförelse med tidigare planeringsomgångar. Utgångspunkten har varit att regionernas behov och prioriteringar som bedöms som strategisk betydelsefulla infrastrukturens satsningar skulle vara styrande. Kommunförbundet Norrbotten ser därför med stor besvikelse på resultatet och avsaknaden av välmotiverade satsningar i norra Sverige vilka lyftes fram i den regionala systemanalysen för de fyra nordliga länen och som antagits i bred enighet av representanter för samtliga organ som företräder det regionala utvecklingsperspektivet i länen.

En grund för regional utveckling är en väl fungerande infrastruktur där sjöfart, flyg, vägar och järnvägar tillsammans bildar ett samverkande hållbart transportsystem. De långa avstånden inom länet och avstånden till viktiga marknader både inom och utanför Sverige ställer höga krav på sam-modalitet av transportslag för såväl personer som varor. I en allt mer globaliserad marknad är bra transporter av stor betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Detta gäller i synnerhet regioner som Norrbotten där höga förädlingsvärden exporteras till avlägsna marknader. Mineral- och skogsbaserade industrins

transportkostnader är ofta dubbelt så höga i en jämförelse med industrier på kontinenten. Stambanan genom övre Norrland är ett av landets viktigaste godstrafikstråk men har idag besvärande flaskhalsar och kapacitetsbrister som försvårar för industrin att på någorlunda lika villkor konkurrera med andra. Det rör sig om en handfull flaskhalsar där stambanan mellan Boden och Vännäs är en utpekad sträcka, dvs. en sträcka där Norrbottenbanan ska byggas.

Kommunförbundet Norrbottens uppfattning är att Norrbottenbanan är den strategiskt mest nödvändiga och betydelsefulla infrastrukturinvestering för regionens utveckling. Byggandet av Norrbottenbanan och en upprustning av Ostkustbanan är ett måste för att möta efterfrågan på transporter från industrin i norra Sverige. Då kommer också tvärbanornas betydelse att öka eftersom dessa öppnar möjligheter för omledning av trafik. Skogsindustrin ser en stor nyttoanvändning av tvärbanan Arvidsjaur-Jörn. Med Norrbottenbanan bedöms transportkostnaderna för näringslivet minska med 20-30 procent. Norrbottenbanan ger även ökade pendlingsmöjligheter genom halverad restid vilket ger större arbetsmarknadsregioner och regionförstoring.

I den nu gällande planen ingår en första etapp av Norrbottenbanan och vår bestämda uppfattning som politiska företrädare för Norrbottens kommuner är att detta måste fullföljas via finansiering i den kommande planen. Aktörer från regionen arbetar via Norrbottenbanan AB med att ta fram en affärsplan som innefattar olika affärsmodeller för finansieringslösningar och där regionen är med och bidrar.

Norrbottenbanan är en viktig del i Botniska korridoren som utgör en strategisk transportlänk vilken sammanbinder den Nordiska triangeln med Northern Axis. Botniska korridoren är ett betydelsefullt godstransportstråk för råvaruförsörjningen inom EU och kan bli en del av ett framtida europeiskt stomnät (core network) inom TEN-T. Botniska korridoren har alltså en avgörande betydelse eftersom Nordens tyngsta godsflöden fraktas längs denna korridor och därmed binder samman det naturresursrika norra Europa med de mest tätbefolkade marknaderna inom EU.

Kommunförbundet Norrbottens 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 bara är dimensionerade för maximalt 40 ton medan högsta tillåtna bruttovikt idag är 60 ton vilket innebär att vägarna slits snabbare än beräknat. Det är därför oacceptabelt med 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. 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.

Kommunförbundet Norrbotten är mycket kritisk till fördelningen av medel i förslaget till Vägverket Region Norr avseende drift och underhåll i vägnätet. Där framgår att det för Vägverket Region Norr, där såväl Västerbottens län och Norrbottens län ingår, anvisas 1 106 miljoner kronor per år, eller sammantaget 13 272 miljoner kronor för hela planperioden. Detta innebär cirka 12 procent av landets samtliga medel. Vi anser inte att hänsyn tagits till vårt stora vägnät och särskilda förhållanden avseende vinterunderhåll. Det är orimligt att med föreslagna ramar 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. Kommunförbundet Norrbotten anser det mycket viktigt med höjd trafiksäkerhetsstandard vilket kräver stora investeringar i vägnätet. Förbättringsåtgärder i strategiska huvudstråk som E4 och E10

är nödvändiga. Högtrafikerade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhetssynpunkt bli utbyggda och mötesseparerade. RV 97 mellan Luleå och Boden är en av landets trafikfarligaste väg med hög trafikintensitet vilket kräver nödvändiga åtgärder.

Kommunförbundet Norrbotten 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. Vår styrelse har i yttrande bestämt motsatt sig Vägverket Region Norr förslag till nya hastighetsgränser på länets vägar och efterlyst en konstruktiv dialog vilket har saknas. Det i dagarna tagna beslutet över hastighetsgränser av Vägverket Region Norr får långtgående konsekvenser för kommunerna och näringslivet genom försämrade tillgänglighet, minskad arbetspendling samt fler konkurrenssnackdelar. Skogsnäringen och biltestverksamheten riskerar att drabbas mycket negativt. Förslaget saknar ett regionalt utvecklingsperspektiv och medför mycket negativa konsekvenser för näringslivet och sysselsättningen. 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 de åtgärder som skulle behövas.

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. Därför är det betydelsefullt att de slutsatser och prioriteringar som kommit fram i de utredningar som gjorts avseende flygplatser, hamnar och kombiterminaler får genomslag i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Kommunförbundet Norrbotten 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. Fungerande isbrytarverksamhet är även en förutsättning för hela sjöfarten i Bottenhavet och Bottenviken.

Norrbottens 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. För inlandet som saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider är flyget direkt avgörande för näringslivet. Därtill känner Kommunförbundet Norrbotten en viss oro avseende framtiden för 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. Här måste det till en genomgripande belysning hur framtida upphandlingar ska ske och hur formerna för detta i så fall ska se ut.

Kommunförbundet Norrbotten kräver tillika att regeringen tar en aktiv roll avseende nya stora satsningar inom näringslivet vilket nu planeras inom gruv- och mineralindustrin i Tornedalen och intilliggande gränstrakter i Finland. Dessa omfattande infrastrukturinvesteringar får inte ställas mot av regionen gemensamt gjorda prioriteringar. Här måste staten utifrån rimliga bedömningar värdera möjligheter till tillväxt ur ett nationellt och regionalt perspektiv samt tillskjuta medel till investeringar utifrån vad som åligger statens ansvarsområde, särskilt att åstadkomma en fungerande järnvägsstruktur.

Sammanfattningsvis är Kommunförbundet Norrbottens samlade bedömning att förslaget till nationell plan är helt oacceptabel ur vårt läns perspektiv. Ambitionen utifrån direktiven att regionens behov ska styra uppnås inte då tillräcklig hänsyn i förslaget inte tagits till de regionala systemanalyserna. De

transportpolitiska målen kommer inte att bli uppfyllda pga. för snålt angivna budgetramar och bidrar därför inte till nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet och en positiv regional utveckling. Ambitionen att få till stånd en utveckling mot mera trafikslagsövergripande transportlösningar är mycket positivt men tillräckliga satsningar i förslaget till nationell plan saknas för att uppnå det. 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 möjligheter att fortsatt bidra till den svenska välfärden påtagligt försämras. Grundlinjen i vårt synsätt är att det faktiska ansvarstagandet för infrastruktur ligger på staten som ska garantera medel och att likvärdiga förutsättningar ges för förverkligande av regional tillväxtpolitik i hela landet.

Avslutningsvis menar Kommunförbundet Norrbotten bestämt att Norrbotten likaväl som övriga Sverige ska ges likvärdiga möjligheter att vara en konkurrenskraftig region i Sverige och Europa. Som politiska företrädare för Norrbottens samtliga kommuner är vår starka förhoppning att regeringen säkerställer finansiering av Norrbottenbanan etapp ett i den nationella planen. Genom strategiska satsningar på järnvägstrafiken möjliggörs positiva effekter för nationen Sverige samt för regional hållbar utveckling och tillgänglighet. Den exportintensiva norrländska industrin bidrar rejält till Sverige BNP varför satsningar på det norrländska järnvägsnätet ytterst är en nationell angelägenhet.

Kommunförbundet Norrbotten



Karl Petersén

Ordf. i
Kommunförbundet Norrbotten