

2013-10-29

Till
Länsstyrelsen i Norrbottens Län
971 86 Luleå

Yttrande över Länstransportplan 2014-2025 för Norrbottens Län Diariennr. 342-3708-13

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen i Norrbotten har i samverkan med andra aktörer tagit fram förslag till länstransportplan 2014-2025. Synpunkter på förslaget ska vara inkomna till Länsstyrelsen senast 31 oktober 2013. Efter beaktande av eventuella inkomna synpunkter skickas länstransportplanen till regeringen. Regeringen fattar beslut om ekonomiska ramar för länstransportplanen under första kvartalet 2014.

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

Dialog har förts med regionala kollektivtrafikmyndigheten.

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

Yttrande

Kommunikationspolitiska rådet delar i huvudsak de skrivningar och bedömningar som görs i länstransportplanen förutom att de ekonomiska ramarna är helt oacceptabla. KPR stödjer beskrivningen av de olika transportslagens betydelse för länets utveckling och näringslivets konkurrenskraft. Flera kommuner lyfter fram kraftigt ökade godsflöden och arbetspendling och därmed behov av investeringar i ett hållbart transportsystem. Det finns en stor oro på vad uteblivna infrastrukturinvesteringar får för konsekvenser på industrin och hela samhällsutvecklingen. Flera av de strategiska åtgärder som lyfts fram av kommunerna finansieras dock via den nationella transportplanen.

Kommunikationspolitiska rådet delar uppfattningen om betydelsen att fortsätta lyfta Norrbotten som ett strategiskt viktigt projekt och därför bör medel avsättas i länstransportplanen för att påvisa vår bestämda avsikt gällande den fortsatta planeringen och fullföljandet av projektet samt kravet på att regeringen utser en förhandlingsperson. Uppgradering av Dåvaspåret i Västerbotten kommer att kunna nyttjas vid utbyggnad av Norrbotten. Det är även viktigt att i länstransportplanen beskriva tydligt vilka delsträckor inom Northern Axis och Botniska korridoren som berör Norrbotten med Haparanda som logistisk nod samt hur korridorerna länkas samman i ett gemensamt transportnätverk med Nordiska Triangeln.

KPR anser generellt att vägstandarden i Norrbotten på flera vägar är närmast katastrofal. Oberoende om finansiering av olika åtgärder sker via länstransportplanen eller nationella transportplanen är medelstilledningen otillräcklig och då vägunderhållet kraftigt släpar efter är risken uppenbar att nedbrytningen av vårt omfattande vägnät går snabbare än beräknat. Det skulle medföra mycket allvarliga konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft samt för kommunerna genom försämrade tillgänglighet och minskad arbetspendling. Kommunikationspolitiska rådet anser att länet måste argumentera för en utökad medelstilledning.

Vidare anser kommunikationspolitiska rådet att länstransportplanen med sin begränsade budgetram inte bör finansiera åtgärder för att direkt undvika fortsatta hastighetssänkningar på länets vägar. Trafiksäkerhetsstandarden ska istället säkerställas genom att medel avsätts nationellt för att klara behoven av trafiksäkerhetsförbättringsåtgärder och inte genom att sänka hastighetsgränserna. KPR motsäger sig Trafikverkets förslag till att hastighetshöjningar pga. genomförda åtgärder på exempelvis väg 97 ska klimatkompenseras genom motsvarande sänkningar i regionen. Norrbotten och dess invånare ska inte drabbas hårdare pga. långa pendlingsavstånd än andra regioner i Sverige och vårt näringsliv ska inte drabbas extra hårt, förutom dålig vägstandard har företagen idag redan höga transportkostnader och långt till marknaden.

Kommunerna har skickat in åtgärdsrioriteringar och KPR konstaterar att medelstilledningen är långt ifrån tillräcklig vilket är helt oacceptabelt utifrån de åtgärdsbehov som finns i länet. Det är helt förkastligt att planen har så snäva ekonomiska ramar att det endast räcker till ett fåtal investeringsobjekt flera år framåt, exempelvis väg 97 mellan Boden och Luleå. Kommunikationspolitiska rådet instämmer att det är bra att enskilda projekt under potter identifieras löpande under planperioden utifrån uppkomna behov och åtgärdsstudier. Regeringen lyfter i direktiven GC-åtgärder som viktiga att satsa på samtidigt som kommunerna är villiga att främja gång och cykeltrafik saknas det rejält med medel vilket är helt oacceptabelt. Här måste tydliga prioriteringar ske utifrån behov där barns säkerhet ska gå i första hand.

KPR menar att kollektivtrafiken är mycket betydelsefull för en hållbar samhällsutveckling. Därför är bidragsåtgärder för ökad tillgänglighet till att åka kollektivt av strategisk betydelse längs de prioriterade stråken med behov av investeringar i goda bytesmöjligheter, väl fungerande pendelparkeringar, säkra förbindelser för både gång- och cykeltrafik och ett lättillgängligt informationssystem. Samtidigt måste det till bättre anslutningsmöjligheter till pendlingsstråk och fler efterfrågestyrda trafiklösningar för att öka tillgängligheten för människor på landsbygden. Om inte mer medel kan fördelas till olika kollektivtrafikåtgärder är det viktigt att inblandade aktörer gör en kartläggning av vilka hållplatser, bytespunkter, pendelparkeringar och resecentrum i länet som ska prioriteras.

Det är orimligt att länstransportplanen ska klara det omfattande behov av åtgärder som behövs för att uppnå de uppställda miljö- och trafikpolitiska målen. Kommunikationspolitiska rådets samlade bedömning är att länstransportplanen pga. kraftigt underdimensionerade budgetramar inte kommer kunna bidra till nämnvärda förbättringar avseende ökad tillgänglighet, miljöeffekter, trafiksäkerhet och en positiv samhällsutveckling.

För kommunikationspolitiska rådet



Kent Ögren

Landstingsstyrelsens ordförande
Norrbottens läns landsting



Karl Petersén

Ordförande
Kommunförbundet Norrbotten