

2017-11-22

Till  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Yttrande över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029**  
**Diariennr. N2017/05430/TIF**

**Ärendebeskrivning**

Tillväxtberedningen är ett gemensamt politiskt organ för Norrbottens Kommuner och Region Norrbotten i strategiska tillväxtfrågor och agerande rörande transporter och infrastruktur i länet.

Samråd har även skett med Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Tillväxtberedningen lämnar följande yttrande.

**Yttrande**

Tillväxtberedningen är positiv till att Trafikverket föreslår kraftigt ökad ambitionsnivå för namngivna investeringar i norra Sverige, i förslaget till nationell plan för transportsystemet. Däremot anser vi politiker att avsatta medel i planförslaget till drift och underhåll gällande vägnätet är alldeles för lågt och riskerar att kraftigt försämra tillgängligheten och samhällsservice för våra invånare i flera kommuner i Norrbotten samt drabba näringslivets konkurrenskraft.

Följande punkter lyfter Tillväxtberedning särskilt:

- Plan förslagens strategi att möta de prioriterade samhällsutmaningarna måste ske systematiskt och långsiktigt.
- Godstrafik på järnväg måste värderas högre, en nationell godsstrategi behövs.
- Strategiskt avgörande för Sveriges konkurrenskraft att Botniska korridoren blir en del i EU:s stomkorridor, Scandinavian-Mediterranean.
- Byggandet av Norrbotniabanan måste ges högre prioritet.

- Ett funktionellt vägnät är en förutsättning för utveckling i hela regionen.
- Gränsöverskridande trafik och samarbete måste utvecklas kraftfullt.
- Sjöfartsinvesteringar måste beakta hela investeringsbehovet.
- Säkerställande av en fungerande upphandlad flygtrafik.

Förslaget utgår delvis från regionens behov av prioriteringar vilka är välmotiverade och nödvändiga satsningar i norra Sverige och har lyfts fram i den regionala systemanalysen för de två nordliga länen. Satsningarna är långtifrån tillräckliga men en god början och ger ett tillförlitligare och kapacitetsstarkare transportsystem i norra Sverige vilket förbättrar nyttan i hela landet. Det ger även att förutsättningarna för att föra över godstransporter till de mindre miljöbelastande transportsätten järnväg och sjöfart stärks.

Inledningsvis menar Tillväxtberedningen att den långsiktiga målsättningen för transportsystemets utveckling är att få till stånd ett hållbart transportsystem där trafikslagen både konkurrerar och kompletterar varandra. För att möjliggöra att varje enskild resa och transport sker så kostnadseffektivt och miljövänligt som möjligt är det nödvändigt att utveckla effektiva kopplingspunkter för såväl gods- som persontransporterna.

Det är angeläget att det sker en kraftfull effektivisering av hela transportsektorn. Godstransportsektorn måste klara av att möta den kraftigt ökande efterfrågan på godstransporter och enligt Trafikverkets basprognos bedöms antalet tonkilometer öka med 70 procent till 2040. För samtliga transportslag sker det genom att utveckla en infrastruktur som möjliggör större, tyngre och längre enheter. Persontrafiken bedöms enligt Trafikverkets basprognos öka med 32 procent till 2060. Då merparten av ökningen av personkilometer sker med personbil är det nödvändigt att ställa krav på att generellt utveckla kollektivtrafiken och det särskilt i de prognostiserade tillväxtområdena.

Sverige är ett avlångt land som är beroende en god infrastruktur. Det är positivt att en ökning av medel för transportinfrastrukturen sker inför kommande planperiod. Medel till de regionala planerna är däremot i samma nivå som tidigare planperiod och då en mindre andel av den totala ramen. Om de regionala planerna ska kunna bidra till stora satsningar, exempelvis trafikhöjande åtgärder som mitträckesseparering, måste mer medel fördelas till de regionala planerna för att regionerna ska kunna göra önskvärda förbättringar av infrastrukturen.

Planförslagets strategi att möta de prioriterade samhällsutmaningarna sker, dels genom att vårda den befintliga infrastrukturen i allmänhet och i synnerhet järnvägens, dels att prioritera planerade investeringar i järnvägen. Denna strategi måste ske systematiskt och långsiktigt. Det ställer krav på både satsningar i närtid med fokus på snabbt genomförande och långsiktiga satsningar för systematiska kvalitetshöjningar. Målsättningen att få till stånd en överflyttning av godstransporterna från väg till sjö och järnväg kräver utöver omfattande infrastrukturella satsningar även tillkommande styrmedel för att lyckas. Dessa styrmedel måste vara kända och långsiktiga samt koordinerade med de planerade investeringarna.

## **Tillväxtberedningen prioriterar följande investeringar utifrån stora behov**

- Norrbotniabanan/ en länk i Botniska korridoren
- Dubbelspår Malmbanan – Luleå hamn
- Förbättringsåtgärder E10
- Stambanan

## **En fungerande godstrafik är avgörande för Sveriges konkurrenskraft**

Tillväxtberedningen ställer sig positiv till att Trafikverket lyfter behovet av att utveckla prognoser och samhällsekonomiska kalkyler där värdering och beräkning av godstransporter måste förbättras. Prognoser som till stor del bygger på befolkningsutveckling blir missvisande när utvecklingen av såväl industrin och besöksnäringen, med ökad digitalisering, inte innebär minskade transportbehov. Målsättningen bör vara att säkerställa näringslivets behov av effektiva robusta järnvägstransporter. Det är därför viktigt att de samhällsekonomiska kalkylerna fortsätter att modifieras samt att bättre modeller utvecklas, för att bedöma och ta hänsyn till de nyttor och mervärden som investeringarna medför i olika delar av landet.

Vi politiker vill påpeka vikten av att säkerställa gränsöverskridande transporter liksom transittrafik i prognoserna vilket är av särskilt stor betydelse för Norrbotten, då järnvägen i norr är en integrerad del av det nationella och internationella järnvägssystemet. I en allt mer globaliserad marknad är tillgängliga transporter avgörande 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.

Tillväxtberedningen vill understryka att Sverige snarast behöver en nationell godsstrategi som utgår från ett systemtänk där samtliga transportslag bidrar till ett hållbart, robust transportsystem för att inte den framtida svenska industritillväxten ska hämmas. Kapacitetsbrister i norr är allvarliga för de nationella och internationella transporterna och brister i söder påverkar godstransporter från norr. Norrbottens industriutveckling är därför också beroende av investeringar i exempelvis dubbelspår Hallsberg-Mjölby, hamnbanan i Göteborg men har även nytta av Fehmarn Bältförbindelsen. Sveriges ambition att ha en fossil oberoende fordonsflotta 2030 kräver att de olika godstransportslagen används på ett mer optimalt sätt. Idag underutnyttjas sjötransporterna samt godstågstransporterna har svårt att nå både lönsamhet och leveranssäkerhet.

## **Norrbotniabanan och dubbelspår malmbanan**

Tillväxtberedningens uppfattning är att Norrbotniabanan är den strategiskt mest nödvändiga och betydelsefulla infrastrukturinvestering för regionens utveckling. Vi

politiker ser därför positivt på att förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029, prioriterar en byggstart och fortsatt planarbete av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Utbyggnadstakten behöver däremot påskyndas så att det under planperiodens fyra första år sker en utbyggnad norr om Dåva mot Skellefteå. Planarbetet för sträckan Skellefteå-Luleå behöver startas i närtid med en prioritering på genomfart Piteå och en östlig infart till Luleå. Denna prioritering är viktig för utvecklingen av Piteå centrum samt utifrån föreslagna investeringar, ombyggnationen av Luleå C samt farledsåtgärder Luleå hamn. Byggandet av Norrbotniabanan och en upprustning av Ostkustbanan är ett måste för att möta efterfrågan på transporter från industrin i norra Sverige.

Stambanan genom Övre Norrland sträckan Umeå-Luleå är den sista kvarstående enkelspårsträckan i stambanesystemet med otillräcklig kapacitet och hög sårbarhet som följd. Den reviderade klassificeringen av banan skapar dock förutsättningar för att genomföra nödvändiga åtgärder i närtid. Ett kvarstående och allvarligt problem är att det saknas nödvändig redundans på delsträckan Umeå-Luleå. För att få till stånd en järnväg med en hög funktionalitet med hög robusthet på sträckan krävs ett funktionellt dubbelspår. Norrbotniabanan ger såväl dels dessa eftersträvade effekter, dels skapas förutsättningar till en omfattande regionförstoring med en kraftig ökad skattebas.

Därtill innebär ett snabbare färdigställande av Norrbotniabanan, som en del av Botniska korridoren, en förutsättning för att uppfylla det åtagande som Sverige har accepterat inom ramen för det europeiska transportsamarbetet och TEN-förordningen med mållåret 2030. Sverige och Europa står också inför stora klimat- och välfärdsutmaningar som ett tidigare färdigställande av Norrbotniabanan kan bidra till i önskad riktning.

Tillväxtberedningen menar att om Norrbotniabanan inte inryms i sin helhet under planperioden bromsas inte bara utvecklingen i hela regionen, utan även på nationell och europeisk nivå. Norrbotniabanan ingår i Botniska korridoren, som är ett betydelsefullt godstransportstråk för råvaruförsörjningen inom EU och ingår i det europeiska stomnätverket, Core Network inom TEN-T. Botniska korridoren har alltså en avgörande betydelse eftersom den binder samman det naturresursrika arktiska norra Europa med de mest tätbefolkade marknaderna inom EU. OECD Territorial Reviews studien för Northern Sparsely Populated Area visar på behov av nödvändiga infrastrukturinvesteringar både i nord-sydliga transportstråk till marknader inom EU samt i öst-västliga transportstråk till marknader i Asien

**Tillväxtberedningen anser därför med bestämdhet att det är absolut avgörande för en strategisk utveckling i norra Sverige, mitt i europeiska Arktis, att den svenska regeringen godkänner att Botniska korridoren ska ingå i EU:s stomkorridorer, Scandinavian-Mediterranean/North Sea Baltic samt att regeringen tillsammans med Finlands regering driver frågan till EU-kommissionen.**

Malmbanan utpekas som mycket viktigt godsstråk i förslaget och de planerade åtgärderna på södra omloppet med förlängningen av ett antal mötesstationer ger tillfälliga kapacitetsförbättringar för industrin i ett kort perspektiv. Samtidigt anger Trafikverket att brister i kapacitet och robusthet kommer att kvarstå efter att föreslagna åtgärder är genomförda. Dubbelspår för Malmbanan finns inte med i förslaget. Detta

trots Malmbanans betydelse för både godstrafiken från Malmfälten och persontrafiken. För att säkerställa gruvnäringens framtida nettoexportbidrag till den svenska ekonomin måste Malmbanans kapacitet utvecklas. Det behövs att järnvägskapaciteten uppgraderas till STAX 32,5 ton på hela Malmbanan, Luleå – Riksgränsen. Vidare anser vi politiker att det är nödvändigt att under planens inledande år påbörja en utbyggnad av dubbelspår på det norra omloppet Kiruna-Riksgränsen samt att intensifiera dialogen med Norge om den sammantagna nyttan för en dubbelspårsutbyggnad i närtid på Ofotbanan. Utredning om dubbelspår mellan Kiruna och Riksgränsen/Narvik har redan påbörjats. Sammantaget kommer det att behöva finnas dubbelspår hela vägen mellan Luleå och Riksgränsen/Narvik för att klara det ökade kapacitetsbehovet.

En annan viktig tillgänglighetsaspekt är att det finns fungerande nattågtrafik till norra Sverige vilket är avgörande för besöksnäringens tillväxt eftersom besökare som vill till svenska fjällen både sommar och vinter ökar rejält. Inlandsbanan bör ges förutsättningar till att främst öka godstransporterna på järnväg samt att utgöra ett komplement kortsiktigt för redundanta reservlösningar till de stora transportstråken.

### **Gränsöverskridande trafik och samarbete**

Det starka samhällsintresset för samverkan mellan länderna i Norden gör att samarbetet mellan Trafikverket och regeringarna i länderna måste lyftas och därför bör gemensamma analyser göras och de nationella planerna processas även med grannländerna. Person- och godstransporter får inte hindras vid gränserna då detta i förlängningen drabbar de nordiska ländernas tillväxt. Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram en gemensam nordisk prognos.

Norrbottnen är Sveriges mest internationella län med landgräns mot såväl Norge som Finland. Haparanda är på ett unikt sätt hopbyggt över riksgränsen med sin finska systerstad Torneå och binder samman Sverige och Finland i en befolkningstät utbildnings- och arbetsmarknadsregion, s.k. Bottenviksbågen. Regionen omfattar orterna Umeå-Skellefteå-Piteå-Luleå-Haparanda/Torneå-Kemi-Uleåborg. Det är därför angeläget att de viktiga noderna på såväl svensk som finsk sida invid gränspassagen utvecklas. Tillväxtberedningen vill understryka att de gränsöverskridande järnvägsförbindelserna, via Malmbanan mot Norge och via Haparandabanan mot Finland måste ges en tydligare prioritet. Botniska korridoren med logistisk nod i Haparanda kräver en omlastningshall i Haparanda för att överbrygga det infrastrukturella hindret för godstransporterna i öst-västlig riktning.

I och med bygget av Tjernfjellstunneln på norska sidan blir klar för trafik under 2019 beräknas en betydande volymökning, för såväl person- som godstrafiken. Den förbättrade framkomligheten och säkerheten kommer att öka attraktiviteten för besöksnäringens transporter. Beräkningar visar att stora mängder gods bl. a. lax kan komma att fraktas efter riksväg 95 ner mot kusten för vidare transporter i Sverige, Finland och vidare österut. Transporterna kan även kopplas ihop med och dra nytta av den prioriterade Norrbotniabanan. Tillväxtberedningen menar att utifrån den förväntade ökade trafikmängden ska RV 95 klassificeras som en nationell mellanriksväg samt att

nödvändiga investeringar prioriteras i den nationella transportplanen. RV 95 bör i förlängningen även utredas för en uppgradering till europaväg.

Ett sammanhängande transportsystem över nationsgränserna är en förutsättning för en utveckling av det europeiska Arktis. Syftet med den gemensamma transportplanen, Joint Barents Transport Plan, är en långsiktig utveckling av infrastrukturen i hela Barentsregionen. En viktig uppgift är just att se på gränsöverskridande korridorer. Mot den bakgrunden, kopplat till helhetsperspektivet med Botniska korridoren, Northern Axis är det angeläget att även lyfta stråket mellan Skellefteå/Luleå - Bodö via Arjeplog i den nationella planen.

### **Byggande av nya stambanor**

Tillväxtberedningen ser positivt på förslaget till byggandet av nya stambanor om samhällsnyttan ger en motiverad kostnad med helhetslösningar innefattande bostadsförsörjning, vidgad arbetsmarknad och kollektivtrafik för ett jämställt och inkluderande samt fossilfritt samhälle. Vidare anser vi att finansieringen av höghastighetsbanorna ska ligga utanför den nationella transportplanen.

### **Utbyggnaden av ERTMS får inte snedvrída konkurrensen**

Utbyggnaden av ERTMS är en del i att bättre integrera de europeiska marknaderna och järnvägssystemen vilket tillväxtberedningen ser positivt på. Innan systemet är fullt utbyggt i hela Sverige innebär övergången till den nya tekniken stora kostnader för tågoperatörerna. Att tidigt investera i ombordutrustning blir idag en konkurrensnackdel för de operatörer som är beroende av transporter längs med de fåtal banor som har det nya systemet installerat. Avsaknaden av att investera i nödvändig utrustning innebär även att stora infrastrukturinvesteringar kraftigt underutnyttjas och att miljö- och restidsvinster uteblir.

Med hänvisning till aktuella EU-förordningar och överenskommelser mellan medlemsstaterna bör regeringen bevilja medfinansiering till installation, utveckling och test av ombordutrustning på de ERTMS-utrustade banorna. Vidare är det angeläget att ge möjlighet till att bevilja dispens för lok utan ombordutrustning för kortare passager, till dess att systemet är fullt utbyggt.

### **Ett funktionellt vägnät är avgörande för samhällsutveckling i kommunerna**

Tillväxtberedningen är kritisk till den låga nivån medel i förslaget avseende drift och underhåll i vägnätet. 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. Vårt näringslivs konkurrenskraft drabbas extra hårt, då de förutom dålig vägstandard idag, redan har höga transportkostnader och långt till marknaden. Förbättringsåtgärder i strategiska huvudstråk är nödvändiga, i synnerhet på väg E10

med otillräckliga omledningsmöjligheter vilket stämmer på länets vägar i allmänhet. Högtrafikerade vägsträckor med hög olycksfallsfrekvens bör ur säkerhetssynpunkt bli utbyggda och mötesseparerade. Speciellt väg E10 är hårt drabbad och de åtgärder som nu planeras är positiva men absolut inte tillräckliga, främst de mellan Kiruna och Gällivare. Sårbarheten avseende transporter för godstrafik, persontrafik, sjukvårdstransporter samt även dagligvaror kommer att kvarstå vilket är mycket allvarligt. Därför menar tillväxtberedningen att fler förbättringsåtgärder måste till i närtid.

Tillväxtberedningen vill med kraft markera att bristande ekonomiska resurser inte får medföra att trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom sänkningar av hastigheter på statliga vägnätet. Hänsyn bör även tas till Norrbottens omfattande men glesa vägnät och särskilda förhållanden avseende vinterunderhåll. Vår uppfattning är att det behövs rejäla satsningar på bärighetshöjande åtgärder främst på det lågtrafikerade vägnätet. Därför anser tillväxtberedningen att bärighetsmedlen kraftigt måste förstärkas och riktas till faktiska bärighetsåtgärder, som tjälsäkring utifrån dokumenterat behov. Trafikverket bedömer i förslaget att under andra halvan av planperioden kommer sönderfallet på det lågtrafikerade vägnätet att öka. Långsiktigt kan det innebära enorma återställningskostnader.

Som politiska företrädare kan vi inte acceptera att nedbrytningen av länets glesa vägnät speciellt det lågtrafikerade vägnätet, kommer att öka med negativa konsekvenser som följd för service/ pendling/ kollektivtrafik. Därtill kommer näringslivet och inte minst skogsnäringen, biltestnäringen och den växande besöksnäringen att drabbas med stora kostnader som följd. Här måste mer medel avsättas för att säkerställa statens ansvar för samhällets basfunktioner fungerar i hela landet.

Kollektivtrafikens utveckling är betydelsefull för en hållbar samhällsutveckling och för Sveriges målsättningen att bli fossilt oberoende 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. 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 samt ett lättillgängligt informationssystem.

Tillväxtberedningen ser positivt i planförslaget om att införa ett BK4 vägnät då det ger såväl angelägna företags- och samhällsekonomiska som miljövinster. Ytterligare positiva vinster bedöms ges om förslaget till att införa ett BK4 nät kombineras med att tillåta längre fordon. En utökning av fordonslängden bedöms dessutom kunna ske med endast marginella kostnader för infrastrukturåtgärder. Uppskattad kostnad för att införa BK4 på hela BK1-nätet är ca 15 miljarder. Det är angeläget att finansiering under planperioden säkerställer att BK4 är infört på hela BK1-nätet.

## **Sjöfarten ett hållbart transportsystem**

Tillväxtberedningen vill understryka den långsiktiga betydelsen av satsningar på strategiska hamnar i kombination med investeringar i transportslag i dess närhet för effektiva centrala noder i transportsystemet. De norrländska hamnarna har stor betydelse för hela landets godstransportsystem för råvaruimport/export och möjligheter till utveckling av hållbara sjötransporter. Satsningar ställer samtidigt omfattande krav på nödvändiga åtgärder i hamnområdena som kajer, terminaler samt kostnadseffektiva lastning-och lossningslösningar. Tillväxtberedningen delar den aviserade satsningen på en farledsförbättring till Malmporten, Luleå hamn som mycket angelägen och viktig för industrins tillväxt. Vi politiker anser tillika att satsningar på sjöfartsinvesteringar i planförslaget utgör en alldeles för marginell del av de namngivna investeringarna vilket bromsar överflyttning från vägtransporter till hållbara sjötransporter.

En fungerande isbrytarverksamhet är en avgörande förutsättning för sjöfarten i Bottenhavet och Bottenviken. Isbrytarservicen måste garanteras långsiktigt genom att prioritera nödvändiga investeringar som svarar upp mot sjöfartens behov. Vidare är det angeläget att vid behov utveckla samarbetet med den finska isbrytarservicen.

## **Statlig upphandling av flygtrafik måste förbättras**

Norrbottnens geografiska förutsättningar och avstånden till nationella och internationella marknader ställer höga krav på goda flygförbindelser. För inlandet som saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider är flyget direkt avgörande för näringslivet exempelvis gruvnäringen och biltestnäringen. Besöksnäringen i regionen är starkt växande och regionen är idag en av de mest internationella destinationer. Arlanda utgör ett strategiskt nav och har en helt avgörande betydelse för tillgängligheten till regionen.

Tillväxtberedningen menar därför att flygtrafiken till icke statliga flygplatser i norra Norrland är helt beroende av upphandlad flygtrafik för tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft. Vi politiker instämmer i Trafikverkets bedömning att allmän trafikplikt är nödvändig för att säkra den grundläggande tillgängligheten avseende linjerna som berör Norrbotten. De aktuella orterna är perifert belägna och alternativa resmönster som är rimliga saknas ofta. De aktuella flygplatserna och dess trafik är en del i det nationella transportsystemet men har även en viktig funktion för att säkerställa samhällsviktiga funktioner såsom hälso- och sjukvård i regionen.

God tillgänglighet är också en del i att öka orters attraktivitet vilket skapar bättre förutsättningar för näringslivet till kompetensförsörjning, bättre matchning på arbetsmarknaden och därmed en förstärkt sysselsättning. Sammantaget ställer detta krav på att omfattningen och formerna för den statliga upphandlingen fortlöpande måste utvecklas för att svara upp mot behovet av trafik. Vår uppfattning är att staten ska ta ett ekonomiskt ansvar och skapa förutsättningar för de transportpolitiska målen avseende grundläggande tillgänglighet i alla delar av landet genom upphandlad flygtrafik med god kvalitet.



## Nya industrisatsningar med samhällsnytta

Norrbottnens Kommuner kräver tillika att regeringen tar en aktiv roll avseende nya stora industrisatsningar främst planer för gruv- och mineralindustri inom kommunerna Pajala, Älvsbyn och Jokkmokk. Dessa eventuella 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 transportinfrastruktur.

Tillväxtberedningens samlade bedömning är att förslaget till nationell plan ur vårt läns perspektiv är positivt med de namngivna satsningarna, vilka är en början men dock inte tillräckliga för industrins och besöksnäringens tillväxt. Vidare menar vi att de transportpolitiska målen inte helt kommer att bli uppfyllda pga. för liten angiven budgetram till det funktionella vägnätet och bidrar därför inte till nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet. Ambitionen att få till stånd en utveckling mot mera trafikslagsövergripande hållbara transportlösningar är mycket positivt men tillräckliga satsningar saknas i förslaget för att uppnå det. Slutligen 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. Ytterst handlar god tillgänglighet om samhällsutveckling och överlevnad för våra kommuner så att människor kan leva, bo och arbeta samt att näringslivet kan verka och utvecklas.

Därför menar vi politiker att Norrbotten likaväl som övriga Sverige ska ges likvärdiga möjligheter att vara en konkurrenskraftig region i Sverige, Europa och världen. Den exportintensiva norrländska industrin bidrar rejält till Sverige BNP och välfärd. Som politiska företrädare för Norrbotten är vår starka förhoppning att regeringen säkerställer finansiering av de satsningar som är föreslagna i planen samt garanterar att bygget av Norrbottenbanan fullföljs under perioden.

För Tillväxtberedningen



Britta Flinkfeldt  
Ordförande i  
Norrbottnens Kommuner



Maria Stenberg  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Norrbotten