

SAMMANTRÄDESPROTOKOLLKommunstyrelsens arbetsutskott
2016-02-22**Tid och plats** Måndag 2016-02-22 kl. 09:00 Byskär**Beslutande**
Peter Waara (S), ordförande
Jan-Ola Eriksson (S), Vice ordförande
Pekka Hyötylä (V), Ledamot
Sven Tornberg (C), Ledamot
Anders Rönnqvist (M), Ledamot**Övriga närvarande**
Lena Ekh
Hans Kenttä
Göran Wigren
Karin Hietala, sekreterare**Justering**
Justerare Sven Tornberg

Plats och tid KLF 2016-02-22

Justerade paragrafer § 42

Underskrifter
Sekreterare

Karin Hietala

Ordförande



Peter Waara

Justerare



Sven Tornberg**ANSLAG/BEVIS**

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum 2016-02-22

Datum då anslaget sätts 2016-02-22

Datum då anslaget tas 2016-03-15

Förvaringsplats för protokollet

Underskrift



Karin Hietala

SAMMANTRÄDESPROTOKOLLKommunstyrelsens arbetsutskott
2016-02-22

KsAu § 42

**Remissvar - Inriktningsunderlag inför
transportinfrastrukturplaneringen 2018-2029****Beslut:**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att anta yttrandet som sitt eget.

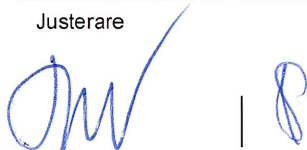
Ärendebeskrivning

Norrbottnen är Sveriges mest internationella län med gräns mot såväl Norge som Finland. En av Sveriges ekonomiskt viktigaste exporthamnar ligger i Narvik, Norge och en av Sveriges viktigaste transportleder österut är den Botniska korridoren. Det är viktigt att det internationella samarbetet mellan Trafikverket och regeringarna i de tre nordiska länderna lyfts i detta sammanhang och att materialet remissas även med grannländerna. Samarbetet behövs för att satsningar ska kunna samordnas och samnyttjas i gränsregionerna för alla tre länders utveckling. Utan samordningen skapas barriärer som splittrar regioner och minskar tillväxten. I landets södra del har Öresundsregionen visat hur ett gränsöverskridande samarbete kan skapa tillväxt och bättre boendekvalitet till nytta för medborgarna och de berörda nationerna. För Barentsområdet med alla sina värdefulla naturtillgångar kvarstår mycket arbete med infrastrukturen och mentala barriärer innan en sådan region kan tillföra maximal nytta för de berörda länderna. Botniska korridoren är numera inkluderad i TEN-T och en del i det prioriterade europeiska transportnätet, Core Network. Även Luleå hamn är prioriterad i Core Network. Detta är ett mycket viktigt ställningstagande och visar hur betydelsefullt EU anser att norra Europas försörjning av råvaror är för kontinenten.

Vid prioriteringar av infrastruktursatsningar är det viktigt att se den sammanlagda trafiken och pendlingen/utbytet i gränsområdena som underskattas i den nationella statistiken. För den svensk/finska gränsen kommer utbytet att bestå av tre delar som måste läggas och viktas samman för att ge en helhetsbild: svensk produktion som ses i svensk statistik, finsk produktion som ses i finsk statistik och den gränsöverskridande som ofta missas i båda, exempelvis avseende arbets- och utbildningspendling över riksgräns.

Kartan på sid 39 och 120 i huvudrapporten brister i att redovisa flygplatser/hamnar/infrastruktur i gränsregionerna och gränsstäderna blir återvändsgränder istället för noder och kopplingar vidare.

Justerare



SAMMANTRÄDESPROTOKOLLKommunstyrelsens arbetsutskott
2016-02-22

Avseende år 2014 var
Sveriges största
exportmarknader:

- Norge 1:a,
- Finland 4:a,
- Kina 10:a
- Ryssland 13:e (SCB).

Sveriges största
marknad för
importen var:

- i, Norge 2:a,
- ii, Ryssland 6:a
- iii, Finland 7:a
- iiii, Kina 8:a (SCB)

Export- och importrankingen visar på vikten och potentialen för kopplingen till våra närmaste grannländer samt vidare österut. Att säkra förutsättningar för befintliga och nya etableringar i norra Sverige är viktigt för samhällsservice i kommuner, landsting, länet och för hela Sveriges välfärd.

Underlaget/rapportserien borde ha en egen del om Sveriges roll i EU:s transportsystem och det nordiska samarbetet, framtagna tillsammans med Trafikverket i Danmark, Norge och Finland. Samarbetet mellan Trafikverket i Sverige/Finland/Norge behöver lyftas till en bättre nivå än dagens så att EU-tanken kan genomföras i Norden.

Urbanisering kontra centralisering, i flertalet av rapporterna används urbanisering som ett argument och en förklaring till satsningar och inriktningar för infrastrukturen. Urbanisering innebär att städerna växer då människor flyttar in från landsbygd till flertalet städer. I ett svenskt perspektiv är termen centralisering en mer korrekt benämning då staten och regionerna under en följd av år lokaliserat statliga och regionala arbetstillfällen, bolag och högre utbildningar till enstaka städer/maktcentrum. Arbetskraften/studenter flyttar sedan efter sin försörjning/utbildning då alternativ på den egna orten utarmas. Centraliseringen till så få orter förvärrar bostadsbristen på dessa orter och kräver nya satsningar i infrastruktur när människor bor allt längre från stadskärnan och uppdelningen i områden för arbete och områden för boende separeras allt mer. En bättre infrastrukturplanering kan uppnås genom att statliga och regionala arbetstillfällen tillåts existera i flera redan befintliga orter varpå deras infrastruktur och bostäder får en högre nyttjandegrad. Fortsatt centralisering är inte lösningen på bostadsbrist, billigare lägenheter, ekonomisk och hållbar hushållning med medel och resurser eller av arbetsproduktion och effektivitet i landet.

Justerare



|

|

SAMMANTRÄDESPROTOKOLLKommunstyrelsens arbetsutskott
2016-02-22**Järnväg**

Konkreta åtgärder för utveckling i norra Sverige är:

- Den logistiska noden (godsterminalen) i Haparanda Torneå färdigställs snarast med omlastning omaxling samt spårviddsväxling för att överbrygga de kvarvarande hindren för godstransporterna i öst-västlig riktning. Utan denna funktion fungerar inte Botniska korridoren som avsett. Haparanda/Tornio tillhör en av 5 utpekade järnvägsnoder i TEN-T utredningen, detta borde framgå i rapport och åtgärder.
- Den svenska delen av Botniska korridoren färdigställs genom byggande av en modern kustjärnväg, Norrbotniabanan för gods- och persontågstrafik så att hela sträckan Stockholm-Haparanda ges förutsättningar att fungera som ett stråk. Regeringen har aviserat att Norrbotniabanan ska byggas med start 2018 och arbetet för detta behöver inledas, nu.
- Persontågstrafik mellan Sverige och Finland startas T17 genom att regionen med statligt stöd trafikerar svensk sida och att Trafikverket fullföljer sina satsningar på perrong etc. på den svenska delen av sträckan. Idag finns trafik på hela sträckan genom Sverige utom på de 130 sista kilometrarna till Finland.

Hamnar

Hamnar i gränsregionerna samt strategiskt viktiga hamnar som Narvik bör utredas för ökat samutnyttjande för norra Finlands, Sveriges och Norges behov.

Finansiering

När det gäller olika former av medfinansiering, förskottering mm. har staten alltid huvudansvaret för att finansiera infrastruktur över hela landet. Att ha särregler för exempelvis norra Sverige som är en mycket stark exportregion och som tillför landet stora inkomster är främmande.

Transportpolitisk måluppfyllelse

Sid 27, för att motverka tillgänglighetsbrister i gränsregioner som Tornedalen behövs gränsöverskridande insatser. Exempelvis samarbete mellan Trafikverken i Sverige och Finland för att Östra Norrbotten/Tornedalen/Haparanda/Finska Lappland ska kunna utnyttja flygplatsen i Kemi/Tornio 17 km från Haparanda för resor till/från Stockholm genom en ny flyglinje Kemi-Stockholm med statligt stöd från båda staterna (upphandlad trafik). Insatserna bör göras av Trafikverken gemensamt oaktat riksgränsen för den regionala nyttan.

Vidmakthållande

I rapporten anges (s41) Haparandabanan som lågtrafikbana, detta är lätt att åtgärda genom att banan färdigställs med godsterminalen i Haparanda/Torneå och att persontågstrafiken startas. Då ökar trafikeringen.

Justerare



SAMMANTRÄDESPROTOKOLLKommunstyrelsens arbetsutskott
2016-02-22**Klimatsmarta och hållbara lösningar**

Klimatsmarta transporter ska kunna erbjudas och utföras över hela landet. Om de framåtsyftande investeringarna styrs till enstaka orter så kommer övriga orter på sikt att leva kvar med ett föråldrat transportsystem och förlora attraktionskraft för medborgarna och företagsetableringar. I en framtid kommer ohållbara/klimatpåverkande lösningar att skattas ut och att då inte ha några alternativ är en stor nackdel. Resurserna över ett nationsperspektiv används bättre om arbetstillfällena fördelas till flera orter så att befintlig infrastruktur i form av Gator, Vatten- och avlopp, Byggnader och Bostäder nyttjas. Mindre orter har även fördelen att avståndet mellan bostad och arbetsplats är kortare än i storstadsregioner och skapar mindre behov av transportkilometer inom samhället.

Remissmaterialet - Rapporter inriktningsunderlag 2018-2029 // <http://www.trafikverket.se/inriktningsplanering2018-2029>

Huvudrapport
Vidmakthållande
Trimningsåtgärder – för bättre tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa
Luftfart
Sjöfart
Ekonomi
Transportpolitisk måluppfyllelse – nuläge och förväntad utveckling
Trafikprognoser och samhällsekonomi
Omvärldsanalys och internationellt perspektiv
Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler
Missiv med sändlista till remissinstanserna
Regionala systemanalyser - en vägledning
Övrigt underlag
Kostnadseffektiv styrmedelsanvändning

Förslag till beslut

Att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att anta yttrandet som sitt eget.

Beslutsunderlag

KS 2015/443

Beslutsexpediering

Näringsdepartementet, 103 33 Stockholm

Justerare