

Remissyttrande: Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037

Arjeplogs kommun ser fördelar med den Nationella planen för transportinfrastruktur men ser vissa delar i den som behöver kompletteras. Arjeplogs kommun ställer sig också bakom det remissyttrande som lämnas av Norrbottenskommuner.

Det är framförallt tre delar som Arjeplogs kommun har synpunkter på när det gäller förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen.

1. Riksväg 95 bör bli europaväg.
2. Ersättning till enskilda vägar i extrem glesbygd.
3. Upprustning och finansiering av Inlandsbanan.

Riksväg 95 bör bli Europaväg

För Arjeplogs kommun är gränsöverskridande infrastruktur inte ett perifert tillägg till transportsystemet — det är en central del av vår vardag, av näringslivets konkurrenskraft och av kommunens roll i både Sverige och Norge. Vi är en gränskommun mot Norge där vardagslivet korsar nationsgränser, och där arbetspendling, handel och regional identitet bygger på att människor och gods kan ta sig över gränsen på ett rimligt och pålitligt sätt.

Riksväg 95 är av stor vikt för Arjeplogs kommun, Norrbottens län och Sverige med avseende på både civil samhällsutveckling och totalförsvaret. Vägen binder samman länets södra del med Nordnorge, från Arjeplogs tätort är det närmare till en hamn i Nord Atlanten än en hamn i Bottenviken och här ser Arjeplogs kommun att vägens relevans har ökat i samband med Sveriges inträde i Nato.

Arjeplogs kommun anser därför att Riksväg 95 bör omklassas till Europaväg och införlivas i den nationella planen för transportinfrastruktur.

Ersättning till enskilda vägar i extrem glesbygd

Arjeplogs kommun anser att budget för enskilda vägar i Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 bör förändras.

Extrem glesbygd är inte en term för boende i Arjeplog, här pratar vi vardag och livskvalité. Men Arjeplogs kommun, tillsammans med ett fåtal övriga kommuner, följer inte mallen för en glesbygds kommun, utan här passar termen extrem in, och därför bör modellen för bidrag till enskilda vägar differentieras eller höjas. Inom Arjeplogs kommun finns många enskilda vägar

och där flera av dessa är mellan 5 och 22 kilometer med endast ett fåtal (1–5) hushåll efter vägen. Detta tillsammans med problemen med att få tag i entreprenörer, Trafikverkets upphandlingsmodell som nyttjades 2024 och långa framkörningssträckor för snöröjningsfordon har gjort att kostnader för våra innevånare boende efter dessa enskilda vägar skenat sista åren.

Här anser Arjeplogs kommun att staten måste justera upp ersättningarna till enskilda vägar eller göra den differentierade så att de vägar med sämst utgångsläge (tillgång till entreprenörer, antal hushåll per kilometer) får kompensation för de kostnadsökningar som kommit de senaste åren och slagit hårdare här än i andra kommuner.

Upprustning och finansiering av Inlandsbanan

Arjeplogs kommun ser negativt på att Inlandsbanan nedprioriteras i Trafikverkets planförslag. I det nuvarande förslaget föreslås att driftsbidraget för att förvalta järnvägen minskas kraftigt, samtidigt som inga medel tilldelas för upprustning av Inlandsbanan.

Arjeplogs kommun vet hur värdefull Inlandsbanan skulle kunna vara om den moderniserades och integrerades bättre i det nationella transportsystemet. I sin nuvarande form är den funktionell men begränsad. Inlandsbanan används långt under sin potential och skulle med tillräckliga investeringar kunna spela en viktig roll för både godstrafik och beredskap.

I en region där vi har ett fåtal huvudstråk på järnväg är ett alternativt godsstråk inte bara en fördel, utan ett krav om Sverige ska klara en robust försörjningskedja. Inlandsbanan kan avlasta det övriga järnvägsnätet vid driftstörningar och kan, som historien visar, vara en naturlig transportled för skogsbruk, mineraltransporter och turism. I flera av våra inlandskommuner är näringslivet helt beroende av att kunna få ut varor på ett effektivt sätt, och Inlandsbanan skulle — med rätt investeringar — kunna öka inlandets konkurrenskraft.

Arjeplogs kommun anser också att banan har ett stort värde för beredskap och säkerhet. Den går genom orter som saknar alternativ och erbjuder en transportväg som i dag inte finns någon annanstans. Om planeringen ska ta hänsyn till redundans, vilket blir allt viktigare, är det svårt att se en mer självklar satsning än att rusta upp Inlandsbanan till modern standard.

Kommunerna kan utveckla terminaler, planera markanvändning och skapa goda etableringsmöjligheter — men vi kan inte själva modernisera en statlig järnväg. Här krävs en nationell ambition som står i proportion till banans strategiska värde.

Arjeplog

Isak Utsi

Kommunstyrelsens ordförande