

Svar Angående Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Trafikverket har i uppdrag att "ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)"¹

I uppdraget ingår att ta klimatmålen i beaktning. (s.2, s.3)¹ I Paris avtalets förord står det att när parter till avtalet handlar mot klimatförändringarna ska de respektera, främja och överväga deras respektive åtaganden för mänskliga rättigheter, (...) och urfolksrättigheter (...). Under artikel 7, paragraf 5, står det att parter bekräftar att handlingar för anpassning ska, bland annat, baseras på och guidas av den bästa befintliga forskning och när så lämpligt-traditionskunskap och urfolkskunskap (...), i syfte att integrera anpassningen i relevanta socioekonomiska och miljöpolitik och åtgärder, när så lämpligt är. I ljuset av det anser vi att berörda samebyar bör ha inflytande i processer som vidrör anpassning, strategier och planer kring omställning till fossilfritt samhälle och uppfyllandet av Parisavtalet och klimatmålen. I synnerhet då anpassningarna rör renbetesmarker och när resurser kommer från Sápmi. I processen kring att ta fram denna Nationella Plan så anser vi att Trafikverket inte följt de åtaganden i Paris Avtalet som rör urfolkens rättigheter eller urfolkskunskap.

Vi påminner även om att Sverige erkänt samer som urfolket i Sverige och att Sverige, uttryckt sin åsikt via Sveriges rapportering till FN:s konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter i Juli 2006, juni 2013 kring självbestämmande och dess giltighet för samerna. "Det är Sveriges regerings uppfattning att urfolk har rätt till självbestämmande, förutsatt att de uppfyller folkrättens kriterier på vad som utgör ett folk". Vilket befästes 2011 i sveriges grundlag. Det allmänna har en förpliktelse med innebörden att det samiska folkets (...) möjligheter att behålla och utveckla ett eget kultur- och samfundsliv ska främjas." Här önskar vi lägga vikt på möjligheten att utveckla vår egen kultur och samiskt självbestämmande. Om så ska kunna efterlevas måste samebyarna få större inflytande i processer och planer som rör oss och renbetesmarkerna. Vilket inte uppfyllts i framtagandet av denna Nationella plan.

Ur det hänseendet önskar Min Ođđa Giron, ett projekt som drivs av samebyarna Laevas och Gabna, lämna följande kommentarer till remissen:

Ur uppdraget (s.5)¹ kan utläsas att investeringar ska effektiviseras i syfte att minska kostnaderna. Bland annat ska en samhällsekonomisk analys presenteras, var en analys av de icke prissatta effekterna inkluderas, inklusive klimatmålen. Det står vidare i uppdraget (s.6)¹ att samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i förslagen till nationell plan och länsplan ska vara aktuella, kvalitetssäkrade, väl dokumenterade (...).(s.6)¹ Uppdraget begär även uppgifter om att förslaget till den nationella planen ska redovisa hur planen påverkar sysselsättningen i hela landet.(s.6)¹

Vi önskar påtala att sysselsättningar inom de samiska näringarna inte syns i statistik. Vilket innebär att när verksamheter inom våra näringar minskar kommer det ske utan en direkt kunskap om effekterna på de samiska sysselsättningarna. Vi önskar även påtala till trots att våra näringar är i minoritet till andra näringar i samhällen, så bör inte de samiska näringarna vara de som tar de negativa konsekvenserna. Rennäringen är till exempel inte ett stort bolag utan fler små enskilda företag. Vi önskar påminna om att det drabbar enskilda familjers ekonomier hårt och för den mindre renägaren kan påkörningar av renar eller förlusten av deras specifika vinterbete betyda ett definitivt slut på deras verksamhet. Vi anser det inte rimligt att en nationell plan, som syftar till att verkställa åtgärder som underlättar för stora bolag att nyttja järnvägens kapacitet och minska transporttiden, inte tar i beaktning hur enskilda företag helt riskerar att slås ut av den befintliga eller ökade verksamheten. Som urfolk har vi rätt till våra näringar och även rätten att utveckla dem, vilket uttryckligen lovat att värna och främja.

Kring lokalisering av Järnvägsstation i Giron /Kiruna:

I det samhällsekonomiska beslutsunderlaget² som lades fram av Trafikverket kring förslaget om lokaliseringen av en centrumnära järnvägsstationen väst till nya centrum, (s.108)³ konstateras det åtskilliga gånger att en omlokalisering av järnvägsstationen **inte** är samhällsekonomisk och kommer skada rennäringen. "Åtgärden innebär en negativ påverkan på rennäringen på grund av barriäreffekter och markanspråk. Även om positiva åtgärder genomförs i form av säkra passager och viltstängsel åtgärder så uppväger det inte de negativa effekterna." (s.4)² Vidare konstateras det att "Sammantaget bedöms effekterna som negativa. De största nyttorna är restidsvinster för resenärer till/från Kiruna och inom Kiruna (...). Även positiva nyttor för godstransporter genom minskade förseningar och trafikstörningar på befintlig sträcka. Nyttorna motsvarar dock inte den höga investeringskostnaden, därför bedöms åtgärden som olönsam." (s.5, s.8)² Det står vidare uttryckligen att: "Störst fördel tillfaller turismnäringen med destination Kiruna med ökad tillgänglighet till en centralt belägen järnvägsstation.(...) Näst störst fördel tillfaller gruvnäringen genom ökad kapacitet på befintlig järnväg vid Kiruna malmbangård. Störst nackdel får rennäringen med ökat intrång i betesmark"(s.20)² Vidare lyder: "Åtgärden innebär en ny järnväg inom Laevas och Gabnas samebyar, och ligger inom riksintresse för rennäringen. Området är utpekad som rastbete och stör förflyttningar av renar. Åtgärden innebär också barriärer för andra djur. Planskilda passager och faunapassager anläggs för att minska den ökade barriäreffekter"(s.26)²

Vi ställer oss mycket frågande till hur Trafikverket i sin nationella plan (s.108)³ väljer att gå vidare med ett förslag som de själva konstaterar inte vara samhällsekonomisk lönsam. ² De konstaterar vidare att de som gynnas av åtgärden med omlokalisering av järnvägsstationen är turister och bolag. (s.6)² Var rennäringen är de som kommer lida betydande. (s.8)² Vi önskar påtala att vi inte ser det som rimligt att våra enskilda näringar ska bekosta de stora effekterna som blir, till vinst för enskilda bolag eller turisternas bekvämlighet och access till områden beläget på renbetesmark. Samebyarna har i ärendet till Trafikverket, förespråkat åtgärder som rustar upp nuvarande järnvägsstation, vilket också Trafikverket yttrar som en möjlighet då den nuvarande lösningen inte är långsiktigt hållbar då den antingen kräver åtgärder för att göra permanent eller lokaliseras på ett annat områden. (s.1)² Min Ođđa

Giron ser det därför som en given möjlighet och påtalar den samhällsekonomiska-, och ekonomiska vinsten som en upprustning av en befintlig station innebär. Istället för en omlokalisering som leder till att enskilda renskötare får bära den ekonomiska bördan en omlokalisering som föreslaget i den nationella planen³ skulle innebära. Samt att vi påminner om att vi samer ska ha rätt att utveckla vår kultur och våra näringar. Förutsättningar för en sådan utveckling ska staten ska värna om att den finns. Vid en omlokalisering finns det inte någon utvecklingsmöjlighet för rennäringen.

Vi ser det vidare problematiskt att underlag,^{2,4} som tas fram av Trafikverket inte är dem som vägleder beslut. Vi önskar därför veta på vilka underlag man tagit beslut om en omlokalisering av Järnvägsstationen när det så tydligt inte var samhällsekonomiskt, eller ekonomiskt försvarbart.

Angående resurser till åtgärder för att undvika renpåkörningar:

Utöver det ställer Min Ođđa Giron sig frågande till Nationella planens förslag kring att planens mål inte är att minska på renpåkörningar i samband med järnväg eller vägar. I den Nationella planen står det uttryckligen att rennäringen lider förluster av renpåkörningar på vägar och järnvägar i nuläget. Att per idag underhåll av stängsel och andra åtgärder kring järnväg och hårt trafikerade vägar inte är tillräckliga och att det behövs förbättras. (s.112, s.91)⁴ "Antalen viltolyckor förväntas förbli ungefär vid dagens nivå. Planförslaget bedöms motverka en ökning av viltolyckor som annars skulle bli följderna av ökat trafikarbete"(s.184)³ Enskilda samebyar, och Svenska samernas riksförbund har, i flertalet dialoger med Trafikverket kritiserat mängden påkörningar av renar, under flera års tid. Trafikverkets ord (s.35)³ om samverkan i tidigt skede kring behov och lösningar efterlevs inte med åtgärder i den nationella planen.

Vi ställer oss kritiska till att Trafikverket inte har en nollvision som mål, eller åtminstone en minskning av renpåkörningar under åren 2022-2033.

MIN OĐĐA GIRON

Jannie Staffansson

Projektledare Min Ođđa Giron

Mail: jannie@minoddagiron.se

Tlf: 073 558 32 07

Referenser:

- 1) "Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)".
<https://www.regeringen.se/49e930/contentassets/ac4f48a1483e41568d65b0473077986a/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf>
- 2) Objektnummer: JN1804a Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2020/71233.
https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Nord/Region%20Nord/3%20Investering/JN1804%20Kiruna%20ny%20j%C3%A4rn%C3%A4gsstation/jn1804a_kiruna_ny_jarvagsstation,_alt_vast_till_nya_centrum.pdf
- 3) Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.
<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615267/FULLTEXT01.pdf>
- 4) Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615386/FULLTEXT01.pdf>