



Ewa Lassi

Fysisk planerare  
Tekniska kontoret  
Kommunstyrelsen

YTTRANDE

Datum: 2022-02-07  
Dnr: KS 751-2021

Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet

Mottagare:

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se) med kopia till:  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

**Svar gällande Trafikverkets remissförslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, Dnr: TRV 2021/79143**

I förslaget till nationell plan för 2022-2033 ser Överkalix kommun att det råder en stor diskrepans mellan ambitioner, uppsatta mål och de ekonomiska ramarna.

Ambitionen att upprätthålla ett fungerande vägnät går på tvärs mot det Trafikverket säger sig klara av under planperioden. Vi bävar inför hur vägnätet kommer att se ut om 12 år när Norrbotten nu väntas öka sin befolkning, liksom transporterna längs vägarna, markant under kommande år.

Längs vägarna i Överkalix kommun färdas långpendlare, skolbarn och tunga godstransporter på vägar utan mötesseparering och viltstängsel – under stora delar av året dessutom i mörker och snöyra. Vägnätet har sedan många år haft stora brister med hål och sprickbildning – ofta utan att varningsskyltar sätts upp.

Längs den tungt trafikerade E10:an, som sträcker sig mellan malmfälten och kusten blir detta extra påtagligt. Både det bristande vägunderhållet, avsaknaden av gång- och cykelvägar genom byar samt risken för ren- och viltpåkörning innebär en stor trafikfara. Överkalix kommun ser positivt på att gång- och cykelväg genom Gyljen nu ska bli verklighet och att mötesseparering på sträckan Morjärv – Svartbyn finns med i planförslaget.

I Norrbotten dör relativt sett flest i trafiken i Sverige p.g.a. att trafiksäkerhetsåtgärder som vägseparering och viltstängsel inte förekommer i lika stor utsträckning som på andra håll i landet. Dessa ojämlika förhållanden måste balanseras upp!



En miniminivå borde vara att säkerställa vägunderhållet och öka takten på trafiksäkerhetsåtgärder som mötesseparering och viltstängsel i stället för att komma runt problemet genom att sänka hastighetsgränserna. Sänkta hastigheter kommer sannolikt att ha låg efterlevnad och dessutom innebära längre pendlingsstider, vilket hämmar våra möjligheter till sammansatta arbetsmarknader.

Att resurser saknas till att underhålla vägnätet i norra Sverige trots de satsningar som nu är på gång är gravt oroande och går på tvärs mot devisen *Hela Sverige ska leva*. Risken är att en kontinuerlig försämring i vägnätet drabbar den utveckling vi nu ser början på i Norrbotten och sätter käppar i hjulet för den näringsutveckling och inflyttning vi så väl behöver i Överkalix kommun nu när vinden vänder.

Det sticker även i ögonen att det finns pengar till en ny motorväg i Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn, när det inte finns pengar att underhålla det vägnät vi redan har ute i landet. Forskning visar att nya vägar skapar mer trafik, vilket innebär att den satsningen även är olämplig ur klimatsynpunkt.

För att främja ett hållbart resande i hela landet bör det satsas på laddinfrastruktur i de delarna av landet där snabbaddare inte ännu kan drivas på marknadsmässiga grunder för att inte försena den omställning till eldrift vi måste se nu om vi ska nå klimatmålen. En ojämlig utbyggnad av laddinfrastrukturen kan dessutom leda till ojämliga förhållanden som drabbar glesbygdens besöksnäring negativt när möjligheterna till publik laddning av det i glesbygd enda möjliga färdmedlet inte existerar.

De stora satsningarna på järnvägen är bra ur klimatsynpunkt, men stora satsningar som höghastighets- och stambanor bör hanteras utanför den nationella planen för att inte drabba andra delar av transportsystemet negativt. En sådan påverkan drabbar oss i glesbygd allra hårdast. Här finns ingen järnväg att nyttja utan gods och människor måste färdas längs vägarna oavsett i vilket skick de är.

Stadsmiljöavtalen är en satsning för kollektivt och miljömässigt resande som även den missgynnar glesbygdskommuner. Vi har ingen kollektivtrafik att tala om och heller inte de resurser som krävs för att få stöd till cykelåtgärder beviljade genom stadsmiljöavtalen i våra tätorter. Stadsmiljöavtalens tillämpning bör ses över för att komma tillrätta med orättvisan i hur resurserna fördelas över landet.

För att förbättra tillgången till spårbunden trafik även hos oss skulle en hållplats på Haparandabanan (Haparanda-Boden) vid Morjärv vara en tillgång. Det skulle ge pendlare till och från Överkalix säkrare och mer klimatsmarta transporter.



# ÖVERKALIX

KOMMUN

Avslutningsvis är det beklämmande att bevittna hur Trafikverket försöker hantera Regeringens snäva ramar genom att hänvisa till direktivet. Både Regeringen och Trafikverket uppvisar brister i förmågan att ta ansvar för en funktionell, trygg och likvärdig transportinfrastruktur.

Överkalix, \_\_\_\_\_

---

Anne Jakobsson  
Kommunalråd  
Överkalix Kommun

**Postadress**

956 81 ÖVERKALIX  
Internet: [www.overkalix.se](http://www.overkalix.se)

**Besöksadress**

Storgatan 17

**Telefon**

0926-740 00  
E-post: [kommun@overkalix.se](mailto:kommun@overkalix.se)

**Telefax**

0926-77920

**Bankgiro**

757-9311