

Trafikverket

### **Remissyttrande: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 (I2021/02884)**

Sollefteå kommun lämnar följande synpunkter.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Transportpolitikens funktionsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Med grundläggande tillgänglighet avses att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer.

Sollefteå kommun anser att förslaget till nu nationell infrastrukturplan inte uppfyller vare sig det övergripande eller det funktionella målet beträffande hela landet.

I januariavtalet anges bland annat att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet ska fullföljas. Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Vidare anges i avtalet att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet, att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, förstärks samt att stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städerna.

I regeringens direktiv till Trafikverket anges bland annat att utbyggnaden av nya stambanor ska ske på ett kostnadseffektivt sätt och med beaktande av samhällsekonomisk lönsamhet, samt inom en kostnadsram på 205 miljarder kronor i 2017 års prisnivå. Banorna ska ge korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Utbyggnaden av nya stambanor ska ske i en takt som ekonomin tillåter.

Kommunen anser att förslaget till ny nationellplan innebär att redan utredda åtgärder får stå tillbaka för utbyggnaden av nya stambanor.

Under senare tid har det utförts infrastrukturåtgärder som i stort sett handlat om att släcka bränder genom att lappa och laga de mest akuta bristerna samt att bygga nya sträckningar snuttvis. Detta tillvägagångssätt bidrar inte på något sätt till en sammanhängande infrastruktur utan skapar i stället ytterligare problem då trafikflödet blir hackigt

I stället för att bygga klart de redan påbörjade etapperna och därmed få bort bromsklossar och flaskhalsar satsas det på nya stambanor med höghastighetståg som ska binda samman Malmö och Göteborg med Stockholm. Dessa områden har redan i dag en fullt godtagbar standard i jämförelse med vad som erbjuds i norra Sverige.

De nya stambanorna medför att utbyggnaden av Ostkustbanan läggs i malpåse och inte kommer att uppnå godtagbar standard förrän om 7 år. Det kommer också att medföra stora problem för andra ännu inte fullt utbyggda stambanor i norra Sverige.

Infrastrukturen i Sverige är en nationell angelägenhet och en stor utmaning då stora delar av landet inte har ens tillnärmelsevis godtagbara vägar, järnvägar eller flygförbindelser med övriga landet och omvärlden. Dessa delar kommer inte att bidra till att uppfylla klimatmålen, inte för att man inte vill, utan för att man inte kan.

Under dessa omständigheter kan man inte, så som TRV och regeringen, gör, ens tillåtas föreslå urbana lösningar för att försöka möta dessa utmaningar.

I den norra delen av landet investeras det enorma summor i industrier som ska försörja hela landet med olika råvaror till bland annat klimatneutrala lösningar för både infrastruktur och industrier. Råvaror som till största delen ska transporteras till södra Sverige. Hur dessa transporter ska klaras av är ett problem i sig. Sveriges i särklass största flaskhals beträffande järnvägstransporter finns mellan Gävle – Sundsvall – Härnösand/Västeråsby. I sitt nuvarande skick, med hastigheter som bitvis inte kommer upp i mer än 40 km/h, kommer banan inte att klara av de stora påfrestningar som kommer att uppstå. Banan har en hög grad av planmognad, vilket gör att investeringarna i sin helhet kan genomföras under planperioden.

Dessa investeringar resulterar också i ett aldrig tidigare skådat behov av arbetskraft. Ett behov som inte kan tillgodoses av de människor som bebor landsändan. Frågan är, vilka vill komma hit och arbeta med den urusla infrastrukturen med knappt farbara vägar, långa restider med tåg samt flygplatser med en skral tillgång på avgångar.

Besöksnäringen är av stor betydelse för många kommuner i norra Sverige. Den turistiska konsumtionen från såväl svenska som utländska besökare har ökat kraftigt sedan år 2000. En infrastruktur med fungerande samspel mellan olika färdssätt som underlättar hela resan från start till slutdestination är därför av central betydelse för turismen. Att resa med tåg är klimatsmart och är ett transportsätt som ökar i popularitet.

Sollefteå kommun är en utpräglad turistkommun inom kultur- och friluftssektorn som också utgör ett av kommunens fokusområden. De senaste åren har kommunen genomfört en rad satsningar inom ramen för friluftsliv och arbetet har gett resultat. Sedan år 2016

har Sollefteå kommun klättrat 182 platser i Naturvårdsverkets ranking och placerade sig 2021 på fjärde plats. För närvarande planerar att sydkoreanskt företag ett hotellbygge i Junsele. Kommunen för också diskussioner med både nationella och internationella investerare beträffande lokalisering av industrier, med investeringar på mellan 5 och 10 miljarder, inom kommunen. Dessa företag bedriver verksamhet inom drivmedelskedjan som kräver grön logistik vilket gör att järnväg är viktig både för person- och godstrafik.

För Sollefteå kommun är således fungerande kommunikationer av avgörande betydelse.

Sollefteå kommun är dock positiv till att Trafikverket föreslår att investera i en vändslinga i Västerasby under planperioden. Vändslingan möjliggör mer effektiva godstransporter och ger också stråket en omledningsfunktion. Utbyggnaden ger också förutsättningar för persontrafik på sträckan Västerasby – Långsele, vilket är i sin tur är en förutsättning för en snabbare järnvägslinje mellan Umeå och Östersund och i förlängningen till Trondheim via Åre-Duved. Kommunen har tillsammans med regionerna Västernorrland och Jämtland/Härjedalen samt Kramfors, Ragunda och Bräcke ett pågående arbete för att få till stånd persontrafik på den felande länken.

Beträffande Ostkustbanan hänvisar kommunen särskilt till vad som anförs i Nya Ostkustbanans AB:s yttrande vilket kommunen ställer sig bakom.

Sollefteå kommun ställer sig också bakom Region Västernorrlands och Handelskammaren Mittsveriges yttranden.

På uppdrag av kommunstyrelsen

Niklas Nordén  
Tf. kommundirektör