



Remissvar - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, I2021/02884

Vilhelmina kommun har i förslaget valt att fokusera på transportinfrastruktursatsningar som finns kring vår kommun, Inlandsbanan samt europaväg E45. Fokus har även varit att bedöma hur övriga satsningar kan gynna Vilhelmina kommuns och länets utveckling. Kommunen anser att satsningen på Västerbotten generellt är en viktig del för utvecklingen av Nordkalotten och förhoppningsvis bidra med positiv samhällsutveckling för vår lilla men geografiskt stora kommun. Dock är avsaknaden på satsningar för Norrlands inland påtaglig i det upprättade förslaget.

1. Vägnätet

I planen så nämns i flera sammanhang att Trafikverket kommer att säkerställa att vägarna inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Kommunen håller inte med om att trafikverket kommer att kunna säkerställa att vägarna inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas eftersom detta är ett faktum redan idag. Mer medel behövs till de lågtrafikerade vägarna och kommunen instämmer med i planen angivet att vägarnas underhållsbehov överstiger medlen. För oss i glesbygden är transporten via väg avgörande både för person och gods då det finns få eller inga andra alternativ.

Vägarna i Västerbotten håller dålig standard med spårbildning och ojämnheter och detta orsakar olyckor. Vintertid har flera olyckor skett på grund av spårbildning. Kommentarer har varit många kring att vägarna plogas för dåligt men i själva verket så är det vägens dåliga skick som orsakar spårbildning, vilket inte kan åtgärdas med plogning vintertid. Konsekvenserna av en försämrad vägstandard kommer att bli fler olyckor. I planen nämns att en åtgärd för att upprätthålla trafiksäkerheten är att sänka hastigheterna. Detta är ett faktum redan idag då vissa vägar är så dåliga att anvisad hastighet inte kan hållas. I Västerbotten råder långa avstånd mellan målpunkterna men detta har varit försumbart eftersom man snabbt kunnat transportera sig längs vägen. Med sänkta hastigheter blir Sverige längre och motverkar en regionförstoring. Sänkta hastigheter får konsekvenser både för näringslivet och utvecklingen i kommunen och hela regionen. Hastighetsenkning ska inte ersätta investerings-, underhålls- och driftåtgärder på vägarna.

Europaväg E45 som löper längs hela Sverige går rakt igenom hela vår kommun. Vägen har stor betydelse för godstransporter, turistnäringen och den internationella bilttestindustrin. Standarden på vägen är låg med många smala och kurviga partier.



Kommunen anser därför att avsaknaden av satsningar på vägen är bekymmersam och att investeringar för att höja standarden längs vägen bör göras omgående.

Enskilda vägar

Enligt förslag sker ingen utökning av bidrag till enskilda vägar. I Vilhelmina finns många kilometer enskilda vägar där statligt bidrag lämnas med 60 %. Vissa av dessa är genomfartsväg till annan kommun. Finansiering sker till drift av vägarna och underhållsskulden ökar kontinuerligt. Vilhelmina kommun anser att en utökning av bidrag till enskilda vägar är helt avgörande för det framtida vägnätet.

2. El-infrastruktur

I Vilhelmina kommun saknas i dagsläget helt ladd-infrastruktur. Kommunen instämmer helt med att behovet av att elvägar måste säkerställas. Om fordonsflottan ska kunna ställas om till fossilfritt måste vi ha en fungerande infrastruktur för fossilfria bilar. Denna infrastruktur ska finnas på plats innan styrmedel för att fasa ut bränslefordonen aktualiseras. Kommunen anser att ytterligare medel avsätt finansiering av laddinfrastruktur på de orter där marknaden själv inte kan lösa detta.

3. Flyg

Vilhelmina kommun har en egen flygplats och är en fungerande länk i kedjan av effektiva flygtransporter till och från kommunen. Med anledning av bland annat flygplatsens geografiska läge och betydelse för företag- och turismverksamheten och det stora upptagningsområdet med grannkommuner i regionen anser kommunen att det är av yttersta vikt att South Lapland Airport flygplats fortsättningsvis ska ingå i den av staten upphandlade flygtrafiken.

4. Tåg

4.1 Inlandsbanan

Drift- och underhållsbidrag och index

IBAB drift- och underhållsbidrag från staten bestäms inom ramen för nationella planen. Nuvarande bidrag på 150 mnkr är otillräckligt och nivån innebär att



underhållsskulden markant ökar i rask takt. Underhållsskulden är beräknad till 745 mnkr och omfattar åtgärder för vitala anläggningsdelar inom en femårsperiod.

Bidraget har hitintills inte indexuppräknats vilket innebär att under de senaste fyra åren har bidraget urholkats. Trafikverkets schablonkostnad visar för Inlandsbanans bantyp skulle bidraget uppgå till 225 mnkr/år.

Kommunen anser att statens bidrag till Inlandsbanan för kommande planperiod höjs till 225 mkr årligen från 2022 och att årlig indexuppräkning sker mot prisläge 2021.

Rustning av banan

Inlandsbanan är inte tillräckligt attraktiv för att attrahera ny trafik eftersom den har stora begränsningar i standard som gör att det dels går för långsamt, dels att man inte kan lasta normal vikt.

IBAB har genom projekt Inlandslänken gjort långt gångna förberedelser och studier för att utröna vilka behov som föreligger en rustning av hela Inlandsbanan och tvärbanan Arvidsjaur-Jörn och hur projektet skulle kunna genomföras. Detta innebär att projektet kan genomföras inom en femårsperiod om man väljer att rusta hela banan i ett svep men kan självklart också genomföras etappvis. En rustad Inlandsbana är det enda järnvägsprojektet i norra Sverige som på kort tid kan tillföra ny kapacitet i transportsystemet.

Trafikverket och IBAB är fullt överens om att något behöver göras åt banan.

Industrietableringar

De stora industrietableringarna i norra Sverige kommer att kräva oerhörda energimängder. IBAB välgrundade bedömning är att elproduktionen i elområde 1 inte kommer att vara tillräcklig utan att energi kommer att behövas tillföras från energiområde 2. Att bygga nya stora kraftledningar tar väldigt lång tid och matchar inte tidsmässigt industrietableringarnas inom kort kommande energibehov.

Längs Inlandsbanan finns många gröna kraftanläggningar där överskottselproduktion skulle kunna användas till att producera vätgas till ett konkurrenskraftigt pris. Att lagra denna energi i containers och frakta på Inlandsbanan skulle kunna vara ett viktigt bidrag till ovan nämnda etableringar. Planer på vätgasproduktion finns på flera platser längs hela Inlandsbanan.



Längs Inlandsbanan finns också andra nya industrietableringar på gång bland annat kring Jokkmokkområdet. Dessa etableringar innebär väldigt stora transportmängder som inte bedöms kunna fraktas på annat sätt än på järnväg.

Även industrietableringar och transporter i södra Sverige förväntas bli beroende av tillgång till konkurrenskraftig grön vätgas. Med en flexibel infrastruktur för produktion och distribution av vätgas kan Sverige i närtid bli egenförsörjande och exportör inom området i stället för importör. Inlandsbanan har goda förutsättningar att utgöra en sådan ryggrad i ett nationellt system.

Kommunen anser att Inlandsbanan ska rustas för att kunna bidra till de nationella målen för koldioxidutsläpp. Rusta norra delen av Inlandsbanan Storuman-Gällivare och tvärbanan Arvidsjaur-Jörn för att möta industrietableringarnas transportbehov. Inlandsbanan kan fungera som en powerpipe.

Persontrafik

Det är möjligheterna till framtida godstrafik som skapar förutsättningar för en återuppståndna modern persontrafik på Inlandsbanan. På dagens anläggning kan motorvagnar framföras med största tillåtna hastighet (Sth) 80 km/h. På en rustad bana kan persontåg framföras med en högre hastighet vilket bidrar till mer hållbara, konkurrenskraftiga och attraktiva resor jämfört med vägtrafiken, bil och buss.

Det skapar förutsättningar för regional och interregional persontrafik med tåg vilket är viktigt för tillväxten och sysselsättningen i inlandet. Hållbara persontransporter med tåg bidrar till regional utveckling genom bättre tillgänglighet och starkare konkurrenskraft för inlandets besöksnäring, invånare och näringsliv.

Kommunen anser att persontrafik på en rustad Inlandsbana medger regionförstoring, regional pendling och utveckling av besöksnäringen.

Riksintresse

Riksintressen har betydelse vid avvägningar inom samhällsplanering/ fysisk planering. Idag föreligger det inget riksintresse för Inlandsbanan. Trafikverket gick under 2020 ut med en remiss avseende ändringar av riksintressen. Trafikverket föreslog i remissen bland annat att Inlandsbanan och då sträckan Storuman-Gällivare skulle erhålla status som riksintresse med anledning av dess betydelse för omledning av trafik. IBAB svarade att hela Inlandsbanan bör klassas som riksintresse av samma omledningsskäl.



Detta har egentligen inte med nationella planen att göra men Trafikverket ska fatta beslut i frågan om riksintressen framåt sommaren.

Kommunen föreslår att hela Inlandsbanan klassas som riksintresse med avseende på dess betydelse idag för omledning men också att en rustad bana kräver denna status.

4.2 NORRBOTTNIABANAN

Vilhelmina kommun ser positivt på de satsningar som planen föreslår på Norrbottniabanan. Norrbottniabanan är en viktig investering för utvecklingen av Norr- och Västerbotten och som även kan ge positiva samhällseffekter för vår kommun. Bättre tillgänglighet till inlandet genom effektiva och miljövänliga transporter längs kusten är av vikt. Om utbyggnaden av det nya digitala signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) bidrar till ett säkrare flöde av gods och persontransporter längs järnväg är kommunen positiv. För att öka attraktiviteten av att välja tåg framför flyg är det viktigt att transporten kan ske utan förseningar eller avbrott.

5. RENNÄRING OCH VILT

Inom planen föreslås även prioritering av åtgärder för att gynna renskötsel vilket kommunen ser positivt på. Det är viktigt att minska riskerna för olyckor med vilt och ren och gynna renskötsel genom att underlätta för samernas förflyttning av renar mellan betesområden. Kommunen är positiv till satsningar på åtgärder som motverkar olyckor med vilt och ren eftersom dessa olyckor genererar höga kostnader för samhället och stora olägenheter för renägarna. Då det gäller infrastruktursatsningar som väg och järnväg bör hänsyn tas i högre grad till det rörliga djurlivet. Även näringar påverkas, i vårt län får olika infrastruktursatsningar stor påverkan på rennäringens infrastruktur. Vi vill därför se att ekodukter och stängsel byggs för att både främja rennäring, undvika olyckor men även för att ta hänsyn till ett rörligt djurliv.

Vilhelmina Kommun

Annika Andersson
Kommunstyrelsens ordförande

Karl Johan Ottosson
Kommunchef