



Remissvar på förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

Dramatiska förändringar i planförslaget jämfört med nuvarande plan

Trafikverket har lämnat ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033, som bestämmer infrastrukturpolitiken under de närmaste 12 åren. Det är positivt att Riksdagen har beslutat öka den totala planeringsramen till 799 miljarder kronor för planperioden 2022-2033 jämfört med de 622,5 miljarder kronorna under innevarande period 2018-2029 vilket är positivt.

Regeringen har meddelat att gällande plan ska genomföras samt att det ska ske en fortsatt järnvägsutbyggnad i norra Sverige. Samtidigt har regeringen också meddelat att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige inte ska ske på bekostnad av andra viktiga åtgärder och investeringar. I planen föreslås satsningar på drygt 100 miljarder kr på höghastighetståg. Det är svårt att se hur denna ekvation ska gå ihop. Kommunen kan istället konstatera att Trafikverket föreslår tre större besparingar och elva större senareläggningar för att skapa utrymme i planen. Det har i stor utsträckning drabbat planerade investeringar i bland annat Nya Ostkustbanan i form av senareläggningar på upp till sju år och att tidigare planerade åtgärder inte finns med i det nya planförslaget.

Det är olyckligt att planen har en inriktning som innebär att många projekt påbörjas men inte färdigställs under planperioden. Det försvårar ett rationellt och kostnads-effektivt genomförande. Trafikverkets nuvarande synsätt medför att de fulla effekterna och nyttorna av de delprojekt som genomförs blir små. Kommunen anser att inriktningen ska vara att fler åtgärder som påbörjas ska finansieras fullt ut under planperioden.

Satsningen att påbörja jätteprojektet med nya stambanor mellan våra tre största städer är kostnadsberäknat till totalt 325 miljarder kronor med en felmarginal på 55 miljarder. Det kommer att ta ett stort utrymme i kommande planer och begränsa möjligheten till andra viktiga investeringar.

Ett omtag krävs

Den stora satsningen på höghastighetsbanor bör senareläggas eller finansieras på annan sätt. Med tanke på de många brister som finns i transportsystemen i norra Sverige och de stora "gröna" investeringar som sker i norra Sverige anser Timrå kommun att stora omprioriteringar i planen måste göras. Kommunen anser att följande åtgärder är viktiga för regionen och ska ges en hög prioritet i planen.

En snabb och effektiv utbyggnad av Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand måste ske för att bland annat kunna tillgodose de ökade transportbehoven som de stora investeringarna i klimatneutrala råvaror, batterier och strategiska råvaror som sker i norra Sverige. I övrigt ställer kommunen sig bakom det yttrande som Nya



Ostkustbanan AB lämnat avseende behovet och nyttan av en dubbelspårig Ostkustbana. Sträckorna Gävle-Kringlan, Hudiksvall-Sundsvall, Sundsvall-Timrå-Härnösand bör genomföras under planperioden. Likaså är det viktigt att fyrspårsatsningen mellan Stockholm och Uppsala genomförs.

Trafikverkets egna siffror visar att godsmängderna förväntas öka med 40 procent till år 2040. För södra Norrlandskusten innebär det att antalet lastbilar som varje dygn trafikerar E4:an kommer att öka från dagens maxantal 2 500 till 3 500 lastbilar. En undermålig järnväg riskerar att äventyra den positiva utvecklingstrenden med stora och viktiga investeringar och en växande besöksnäring som vi nu ser i norra Sverige. Betydelsen av snabba och säkra järnvägstransporter längs kusten för hela norra Sveriges utveckling kan inte underskattas.

Även anslutningar till Ostkustbanan som bidrar till kortare transporttider till exempel Bergsåkers- och Malandstriangeln måste prioriteras och slutföras i närtid.

I Timrå kommun pågår för närvarande planering för en energiintensiv industrietablering mittemellan Sundsvall och Härnösand som i förlängningen berör ömse sidor om E4. Planeringen sker i samarbete med kommunerna i Sundsvallsregionen. En energiintensiv industrietablering kan generera tusentals arbetstillfällen och bidra till en stärkt regional utveckling på samma sätt som nu sker i Norr- och Västerbotten. Bedömningen är för närvarande att etableringsarbetena kan starta inom två år. En nödvändig förutsättning för att kunna etablera en energiintensiv industri är att de tänkta industriområdena på ömse sidor av E4 får nya väganslutningar till E4. En trafikplats som kostnadsuppskattats till ca 100 milj. kr bedöms vara den enda möjliga lösningen. Denna åtgärd måste ges högsta prioritet i den nationella planen. I kommunens yttrande till den regionala planen ber vi även regionen meddela om den kan bidra till medfinansiering av trafikplatsen.

En mittseparering av E4 mellan Kongberget och Gnarp i norra Hälsingland finns med tidigt i nuvarande plan. Sträckan är mycket olycksdrabbad och med den kraftiga ökningen av den tunga trafiken längs E4 till följd av investeringarna i norra Sverige är åtgärden mycket angelägen. Det är inte rimligt att projektet har senarelagts minst sju år i planförslaget jämfört med gällande plan.

En mittseparering av de mest trafikerade sträckorna på E14 mellan Sundsvall och Östersund måste också prioriteras i planen. Trafikverkets planerade sänkning av tillåten hastighet till 80 km/h bör inte genomföras innan mittseparering genomförts. En sänkning av hastigheten medför försämrad regionförstoring, längre restider och ökade transportkostnader. Många branscher påverkas t.ex. turistnäringen i fjällvärlden som ökat kraftigt under pandemin. Det är inte acceptabelt att en europaväg ska ha en sådan låg hastighetsstandard på så långa sträckor som Trafikverket har föreslagit.



Försämringen av drift och underhåll får inte fortsätta

När det gäller drift- och underhåll samt bärighetsåtgärder är det av största vikt att de regionala skillnaderna i underhålls- och framkomlighetsstandard inte ökar utan utjämnas. Beakta även hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat när medel till underhåll och bärighetsåtgärder på väg- och järnvägsnäten ska fördelas.

Utifrån målsättningen att skapa ett inkluderande samhälle får inte restider och tillgänglighet försämras ytterligare för boende på landsbygden. Bilen är ofta enda transportalternativet för dagliga resor för att nå skola, arbete, varor och tjänster. Om standarden försämrats ännu mer ökar transportkostnaderna för boende och företag på landsbygden längs de lågtrafikerade vägarna.

Trafikverket bör i planen tydliggöra länsvisa och regionala skillnader mellan nuvarande tillstånd på de lågtrafikerade vägarna och förväntat tillstånd i slutet av planperioden. Det måste säkerställas att de län eller regioner som idag har störst avvikelse inte försämrats ytterligare. Målet måste vara att utjämna de regionala skillnaderna i underhålls- och framkomlighetsstandard. Någon form av lägsta acceptabel standard för tillgänglighet och framkomlighet måste anges. När medel till underhålls- och bärighetsåtgärder ska fördelas måste de klimatanalyser som SMHI tagit fram beaktas. I stora delar av Norrland kommer nederbörden att öka betydligt. I kombination med höjda temperaturer vintertid kommer markstabiliteten att påverkas negativt och bärigheten på vägnätet i Norrland försämrats. Ökade temperaturer innebär samtidigt att tillväxten i skogarna ökar, vilket leder till ökat behov av tunga transporter i skogslänet.

Bärighetsåtgärder

Satsningen på att förstärka bärigheten på vägar så att tyngre fordon kan tillåtas än idag är bra. När åtgärder för att uppnå BK4 ska prioriteras är det viktigt att analysera vilka vägar som kan få utökade transportvolymmer av skogsråvara till följd av SCA:s satsningar i Sundsvall och Timrå. Sådana vägar och tillhörande broar bör prioriteras tidigt när BK4-vägarna ska utökas.