

Stora förändringar krävs för infrastrukturen – remissvar Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

MP Västerbotten lämnar följande svar på remissen.

Klimatomställningen hastar och transportsektorn är nyckeln till kraftfulla, snabba utsläppsminskningar med starkt positiva synergieffekter för andra mål som Sverige och EU antagit. Den slutliga nationella planen behöver betydligt bättre än Trafikverkets underlag bidra till denna omställning, med ett starkare fokus på Steg 1- och 2-åtgärder i enlighet med Trafikverkets regleringsbrev, med stärkta åtgärder för multimodalitet, ökad kollektivtrafik, cykling och gång, samt med ett ökat beteendeskifte för ett mer hållbart resande.

Vi vill lyfta fram följande viktiga aspekter;

- Utbyggnaden av Sveriges infrastruktur styrs av prognoser om att biltrafiken ska öka medan många kommuner och regioner styr mot att biltrafiken ska minska (med gott resultat). Det är dags att förändra den nationella planeringen i grunden, och planera utifrån de nationella miljömålen.
- Vi vill se en satsning på att rusta upp och bygga ut järnvägen. Det som ligger i förslaget är långt ifrån tillräckligt ifall vi ska klara en omställning till ett hållbart transportsystem. Vi kan inte vänta till 2050 på en bra järnväg.
- Vi vill se ett återinförande av ett stödsystem för lokala satsningar, en vidareutveckling av stadsmiljöavtalen, så att kommuner samt regioner kan ta ett större ansvar för en förändring av transporterna..
- Cykelns potential underskattas i planen. I den nationella transportplaneringen får gång- och cykelinfrastruktur en försvinnande liten del av investeringarna. Vi vill att Sveriges inspireras av Irland och Österrike – där öronmärks 10 % av budgeten för infrastrukturplaneringen till cykelåtgärder.

För Västerbotten så vill vi framhålla bland annat

1. Hela Norrbottenbanan behöver färdigställas inom planperioden, med tydliga målår och bildande av ett projektbolag.

2. Tvärbanan Hällnäs–Storuman behöver elektrifieras och standardhöjas med

signalsystem och mötesplatser för att skapa redundans i järnvägssystemet. På sikt behöver vi få ytterligare en anslutning till Norge dvs Mo i Rana.

3. EU har namngivit Botniska korridoren som ett av två särskilt prioriterade

korridorsprojekt i Europa! Därför bör den byggas nu. Sverige inte har råd att vänta till kommande planperioder med att bygga ut Botniska korridoren. Norra och mellersta Sverige behöver infrastrukturinvesteringar för att kunna fortsätta vara Europas gröna industriella epicentrum. Industrins 573 investerade miljarder och det säkerhetspolitiska läget kräver en järnväg med högre kapacitet som är mer robust, resilient och redundant .

Fullfölj dubbelspårsutbyggnaden på hela Nya Ostkustbanan (Gävle–Härnösand/Västerasby). Bilda bolag för snabbt och effektivt genomförande.

Dingersjö–Kubikenborg och Gävle–Kringlan behöver lämnas kvar i planen.

4. Dubbelspår Luleå–Boden behöver återföras i planen. En byggstart av Norrbotniabanan från Luleå i närtid skulle skapa kapacitetshöjning på den mest kritiska delen av sträckan (Luleå–Gammelstad)

5. Vi förordar också att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att genomföra en kostnadsöversyn av de stora projekt som har väldigt hög byggkostnad per kilometer, i syfte att möjliggöra att fler samhällskritiska objekt ska kunna genomföras under planperioden. Vissa av dessa projekt kan därför tas bort ifrån planen.

Sammanfattningsvis anser vi att Sveriges infrastruktur i grunden är ohållbar och inte bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. Vi vill påminna om att Sverige inte kommer att klara miljömålen utan ett hållbart transportsystem.

Miljöpartiet i Västerbotten

Emma Lindqvist Regionråd , Mp

Lasse Brännström , Regionla utvecklingsnämnden , MP