



2017-11-28
YTTRANDE

Näringsdepartementet

Transportplan 2018-29, dnr N2017/05430/TIF

Inlandskommunerna ekonomisk förening, IEF, har inte beretts tillfälle att yttra sig över Transportplanen men vill lämna följande synpunkter.

Vi begränsar oss till några allmänna kommentarer på planen samt till synpunkter som rör Inlandets järnvägar samt Inlandsvägarna E45 och rv26. För mer detaljerade förslag om Inlandets järnvägar vill vi hänvisa till Inlandsbanan AB, IBAB, och för vägarna till berörda regioner och våra medlemskommuner från Kristinehamn till Gällivare.

Transportplanen bidrar inte till ett Sverige i balans.

I Transportplanen lyfter Trafikverket fram tillgängligheten och att den ska utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle. Det tycker vi är en bra utgångspunkt. Trafikverket illustrerar också tydligt var tillgängligheten är dålig – och det är i Inlandet från Värmland till nordligaste Sverige, det vill säga där våra medlemskommuner finns. Regionen omfattar nära nog halva Sverige.

Tillgängligheten försämras. Trafikverkets slutsats är emellertid inte att insatserna ska göras där tillgängligheten är sämst utan tvärtom. Trafikverket föreslår att de görs där tillgängligheten är bäst, det vill säga i storstadsområden och stråken däremellan. Bakvänt och ologiskt anser vi.

Trafikverket konstaterar att konsekvenserna för stora delar av landsbygden, särskilt de ”perifera” delarna, blir en försämrad tillgänglighet. För järnvägsnätet kommer försämringar att ske på lågtrafikerade delar även om en ”grundläggande funktionalitet kommer att bibehållas”. Även för det lågtrafikerade vägnätet sker en negativ utveckling under planperioden, men trafiksäkerheten bedöms finnas vid ”skyltad hastighet”. Det innebär såvitt vi förstår att hastigheten sänks istället för att standarden bevaras eller höjs.

Centralisering effekten. Vi kan konstatera att Trafikplanen förstärker koncentrationen och centraliseringen av vårt samhälle. Storstäderna är prioriterade i många avseenden. Delar av de stora investeringarna där är kopplade till satsningen på höghastighetsbanorna som ett resultat av Sverigeförhandlingen. Där ingår förutom själva banorna betydande följdinvesteringar i kollektivtrafiken och till och med cykelbanor. En sådan prioritering ger inte ett hållbart Sverige och ett land i balans, vilket ändå är statsmakternas ambitioner. I Inlandet finns de naturgivna resurser som

krävs för omställningen till ett hållbart samhälle. De ska varsamt tas tillvara för utveckling i Inlandet och hela Sverige. För att det ska kunna ske behövs en väl utbyggd infrastruktur i hela Inlandet.

Vi uppskattar Trafikverkets tydliga redovisning av konsekvenserna av planen och inser att direktiven förstås styr planen – tyvärr som vi ser det i fel riktning för samhällsutvecklingen.

Inlandets järnvägsnät – Inlandsbanan med tvärbanor

Satsa nu! Inlandets järnvägar utgör en stor del av Sveriges järnvägsnät, ca 10%, men är en dåligt utnyttjad resurs i landets transportsystem. Inlandsbanan och tvärbanorna berörs i planen, och det är mycket positivt, men utan förslag på åtgärder utöver de som ingår i IBAB:s driftsavtal (och elektrifiering Hällnäs – Lycksele). Vi anser att det nu är hög tid att lyfta fram Inlandsbanan med alla tvärbanorna från Arvidsjaur – Jörn till Västerdalsbanan som en viktig och integrerad del av Sveriges järnvägsnät och att avsätta medel för en upprustning till modern standard. Det stämmer väl med miljö- och transportpolitiska ambitioner. Tillgängligheten förbättras, vägtransporter av bland annat tungt gods kan ersättas med tåg och effektiviteten och tillförlitligheten i hela vårt järnvägsnät ökar. Tillsammans med E45 och rv26 bildar Inlandsbanan en transportkorridor i Inlandet som avlastar och kompletterar kustkorridoren.

Samtidigt som Trafikverket tagit fram sin plan har IBAB arbetat med en affärsplan för en stegvis utveckling av Inlandsbanan – ”Inlandslänken”. Den ger en god bild av banans potential och behovet av åtgärder. IBAB bedömer att en upprustning kan starta i stort sett omgående och bidra till att avhjälpa de betydande problem som finns i landets järnvägsnät, bland annat extrem kapacitetsbrist i norra Sverige. Den kan göras i avvaktan på att aviserade stora nyinvesteringar med lång förberedelsestid kan genomföras i järnvägsnätet i övrigt. Vi kan dessvärre inte se att IBAB:s arbete med Inlandslänken har påverkat Trafikverkets planering.

Pröva nya lösningar av finansieringen. Processen har också visat att intresse finns hos både privata investerare – med det australiensiska bolaget Macquarie finns en avsiktsförklaring – och långgivare att medverka till en upprustning av hela Inlandets järnvägsnät inklusive de delar som nu inte är trafikerade. Det ser vi som mycket lovande. Såvida inte medel anslås inom ramen för den ordinarie transportplaneringen är OPS-lösningar eller lånefinansiering de alternativ som står till buds och de måste prövas.

Politiken sätts på prov. Nu sätts den politiska viljan och förmågan på prov för en efterlängtd och väl motiverad upprustning av Inlandets järnvägar till ett fullt modernt järnvägsnät. Vi vill understryka att det kan ske snabbt och förhållandevis billigt genom att nya bansträckningar inte är aktuella och genom att använda teknik anpassad till Inlandsbanans karaktär. Nya kostnadseffektiva lösningar bör prövas med erfarenhet från likartade järnvägar i andra länder.

Inlandsvägen/E45/rv26

Viktiga pulsådorr. De båda Inlandsvägarna E45 och rv26 är tillsammans med Inlandsbanan viktiga pulsådorr genom inlandet. E45 knyter samman inte bara stora delar av Sverige utan också i stort sett hela Europa från norr till söder. Sedan E45 fick europavägstatus har investeringar gjorts på den södra delen, men norröver har det begränsats till i stort sett ordinarie underhåll. Vi anser att det är viktigt med en

kontinuerlig upprustning av hela E45 för att utnyttja vägens sammanlagda potential. Rv26 har bitvis upprustats men inte fullt ut till en standard som tillåter en hastighet på mer än 80 km/tim. Det anser vi oacceptabelt.

I Trafikplanen finns några viktiga objekt angivna på E45 södra del, men inga på den nordligaste delen. Vi anser att Trafikverket borde tagit med flera långa sträckor där ombyggnad är nödvändig för att ge en god status. Vi ser en uppenbar risk för att bristen på investeringar innebär en sänkt hastighet på delar av E45. Det rimmar illa med ambitioner om ökad tillgänglighet.

Etablera transportkorridor. Vi vill understryka att både Inlandsbanan och Inlandsvägarna med god standard behövs för att skapa en funktionell transportkorridor i Inlandet. Så långt möjligt ska järnvägen användas, särskilt för de tunga transporterna, men också för reguljär persontrafik och turisttrafik.

Förutom mer omfattande förbättringar på E45 och rv26 behövs andra förhållandevis enkla och inte så kostnadskrävande åtgärder. Exempel är insatser för att förbättra rastplatser av lite olika karaktär, från natursköna med begränsad service till sådana där en god service prioriteras. Ett annat exempel är anpassning av trafikmiljön i de små samhällena och byarna längs vägarna. Förbifarter kan krävas i några fall, men för det mesta räcker det med breddning, trottoarer, god skyltning och kontroll av hastigheter.

E45 binder samman Europa. Vi vill också markera att E45, förlängd till Nordkap, skulle binda samman Europa från norr till söder. E45 kommer att förlängas till Alta, men det räcker inte. Sett till möjligheterna att marknadsföra vägen söderut i Europa är sjöfallet Nordkap mer slagkraftigt än Alta. Vi anser att Trafikverket och regeringen bör påverka Norge att komplettera genom dubbelskytning sträckan Alta-Nordkap. En sådan förlängning bör uppskattas av FN. Skulle inte det lyckas anser vi att Trafikverket ändå tydligt ska skylta Nordkap längs E45 på svensk sida.

Med vänlig hälsning

Karin Malmfjord
Ordförande

Per-Anders Westhed
vice ordförande

Staffan Bond
Sekreterare