

Remissvar gällandet Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Inlandskommunerna ekonomisk förening har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Inlandskommunerna ekonomisk förening är ett kommunpolitiskt nätverk för Inlandets utveckling.

Föreningen behandlar frågor som medlemmarna anser betydelsefulla och av gemensamt intresse. Särskild vikt läggs vid infrastrukturen, framför allt Inlandets järnvägar med Inlandsbanan som sammanhållande samt Inlandsvägarna RV 26 och E45. Gemensamma näringspolitiska frågor har hög prioritet. Inlandets roll i omställningen till ett hållbart samhälle och verksamheter med koppling till regionens rika naturtillgångar uppmärksammas, liksom inflytandet över och ersättningen från nyttjandet av dessa resurser. Inlandsbornas engagemang och initiativ ska stimuleras och tas tillvara för utvecklingen i regionen. En väl utvecklad och underhållen infrastruktur i inlandskommunerna en viktig kugge i att också bygga ett starkt och mindre sårbart totalförsvar.

E-45

Väg E45 är inlandets ryggrad och ingår i det europeiska transportnätet där vägen utgör ett viktigt transportstråk som bidrar till att knyta ihop norra och södra Sverige i inlandet. Trafikverket hanterar stråk i särskild ordning och bör därför lyfta fram Inlandsstråket som en avgörande länk genom Sveriges inland.

- Tidigarelägga byggstart för E45 Vattnäs–Trunna
- Fortsatt utveckling av E45 norrut i enlighet med ÅVS (TRV2017/7638)
- Viktigt att satsa på ett **komplett** cykelstråk mellan Åsarna-Svenstavik, idag saknas delar av stråket
- Att utpekade åtgärder i ÅVS Inlandsstråket genomförs för att öka tillgängligheten.

E-14

E-14 är en viktig del i mittstråket som ett östvästligt transportstråk i inlandet tillsammans med mittbanan. För att säkra transportstråket från kusten och till inlandet krävs ökade medel för både utveckling och underhåll på sträckor.

Inlandsbanan

Att rusta befintlig infrastruktur innebär relativt sett mindre nyinvesteringar jämfört med att bygga helt nytt. Det är mer kostnadseffektivt. Vi anser att Inlandsbanan därför skall prioriteras som ett sådant kapacitetsökande infrastrukturobjekt som bidrar till samhällsnytta för satsade medel. Det finns framtagna färdiga planer för en totalupprustning av banan till en kostnad av 11,5 miljarder kronor. Inlandsbanan kan till en relativt låg kostnad och med kort startsträcka, ge betydande samhällsnytta. Investeringar i Inlandsbanan skulle dessutom innebära ett kostnadseffektivt sätt, både öka kapaciteten och minska sårbarheten i hela svenska järnvägsnätet. Inlandsbanan i dess helhet, om man tar med Kristinehamn-Gällivare och med dess tvärbanor, skulle på ett kostnads effektivt sätt bidra till en ökad robusthet i transportsystemet.

- Höjt driftsbidrag behövs medans bibehållet driftsbidrag är ett absolut måste.
- Investeringar i Inlandsbanan för hastighetshöjande åtgärder för att möjliggöra persontrafik.
- Revidering av planförslaget för att säkra och utveckla hela Inlandsbanan och dess tvärbanor som betraktas som ett sammanhållet system ur ett dual use-perspektiv. Oavsett förvaltningsform bör en funktionell och väl fungerande järnväg mellan Kristinehamn och Gällivare vara grunden för ett sådant synsätt.
- Förutsättningarna för investeringar i totalförsvarets infrastrukturbehov måste klargöras. Begreppet "*i särskild ordning*" behöver klargöras för att såväl civila som andra aktörer ska kunna involveras och förstå sin del av ansvar för utvecklingen och hur finansieringen är tänkt att ske.
- Trafikverkets basprognos för godstrafik 2045 redovisar kapacitetsbrist på flera avgörande angränsade sträckor kring södra delarna av Inlandsbanan. Här fyller södra delen av Inlandsbanan en ovärderlig roll för resurseffektivt kapacitetsutnyttjande och för att stärka Sveriges exportkapacitet. Flera av de näringslivsföreträdare som vi har pratat med pekar ut kapacitetsbristen i Sveriges transportsystem som en begränsande faktor för expansion.
- Ett rustat och tätare fungerande tvärbanesystem som skulle också gynna hela inlandet.
- Det finns en omfattande mängd gods som idag transporteras med lastbil i anslutning till södra Inlandsbanan som med relativt små medel skulle kunna flyttas över till järnväg och även ev. till sjöfarten via Vänern. Här behövs det upprustning av bana, lastplatser samt bättre aktörsamverkan inom transportkedjan lastbil, järnväg och ev. sjöfart. Vänersjöfarten är för okänd idag. En sådan överflyttning skulle kunna avlasta en stor del av den kapacitetsbrist som prognostiseras, tex på bägge sidor av Vänern, dvs Västra stambanan och Bergslagsbanan/Vänerbanan.
- Sverige har ambitiösa klimatmål och såväl godsägare, godstransportörer och godsköpare säger sig sträva efter att minska sina klimatpåverkande utsläpp. Mot bakgrund av att inrikestransporterna står för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, ser vi ökade möjligheter att kombinera olika trafikslag som avgörande för att minska utsläppen från transportmarknaden. Här spelar Inlandsbanan en viktig roll.



Flyget i inlandet

Även om nationell plan huvudsakligen fokuserar på underhåll och utveckling av vägar och järnvägar. Vill IEF lyfta vikten av att flyget tydligare lyfts som en del som knyter ihop helheten i transportinfrastrukturen. För inlandets näringsliv, utveckling och beredskap fyller flygplatserna en viktig funktion. Därför behöver nationell plan hantera flygplatserna och beakta stödet och satsningar på dessa betydlig/mycket tydligare. Nedan följer flygplatser som Inom IEF:s verksamhetsområde.

- Gällivare Airport
- Hemmavan Tärnaby Airport
- Östersund Åre Airport
- Sveg Härjedalen Airport
- Mora Siljan Airport
- Hagfors Airport
- Torsby Airport

Övrigt

- Det är viktigt att Trafikverket, i dialog med kommuner och regioner, skall utveckla riktlinjer och finansieringsmodeller som skapar bättre förutsättningar för belysning längs statlig väg, framför allt på landsbygden och i inlandet.

Slutligen

IEF är positiva till många av dom satsningar som görs i planen samtidigt ser IEF att resurserna till underhåll och utveckling av inlandets infrastruktur är för litet tilltagen och behöver ovillkorligen förstärkas ytterligare. Inlandet har stora möjligheter till att bidra i landets utveckling med sina stora naturtillgångar. Inlandet skall inte lämnas efter i utvecklingen och här är en stark och utvecklad infrastruktur av yttersta vikt. Vi vill även påtala vikten av inlandet i ett totalförsvarsperspektiv, såväl civilt som militärt. Där E-45 och hela inlandsbanan med övrig infrastruktur kan bidra med avlastning, redundans och säkra transporter om andra transportvägar måste avlastas eller omledas. När det gäller inlandsbanan, så måste bidraget väsentlig ökas dock minst bibehållas på nuvarande nivå och fortsatt index uppräknas årligen.

Magnus Bjurman

IEF:s ordförande

Anders Lundin

IEF:s vice ordförande