



Samhällsutveckling

Lars Lindblom,
lars.lindblom@leksand.se

Regeringskansliet, Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Leksands kommuns yttrande om Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026– 2037

Sammanfattning av synpunkter och yrkanden:

Leksands kommun ser positivt på att de ekonomiska ramarna ökas för vägunderhåll, något som vi utgår från att kommer att vara till nytta för hela det statliga vägnätet.

Leksands kommun är starkt ifrågasättande till föreslagen fördelning av medel till länsplaner där de tre storstadslänen till synes tilldelas en orimligt stor andel av dessa medel. Vi har svårt att förstå att detta är i linje med den ambition som uttrycks i regeringens uppdrag till Trafikverket att *"det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet"*.

Leksands kommun yrkar att

- väg70 sträckan Djurås-Mora ska ingå som namngivet objekt i Nationell plan.
- de medel som avsatts för Dalabanan behöver ökas ytterligare för att kunna genomföra nödvändiga åtgärder.
- annan fördelning av medel till länstransportplaner görs där större del går till övriga län utöver våra tre storstadsregioner som erhåller mer än 50% av fördelade medel

Leksands kommuns förutsättningar:

Leksands kommun är en liten landsortskommun som med stolthet bland annat kan framhållas som framstående friluftskommun och besöksmål, erbjuda mycket trygga och goda boendemiljöer, uppvisa ett starkt och framgångsrikt näringsliv. Leksand, med sina drygt 16,000 invånare, innehar en 145:e plats sett till befolkningsmängd, men är ändå landets 20:e mest exportintensiva kommun.

Besöksnäringen där man kan uppleva natur, kultur och traditionella evenemang året runt är omfattande och har en betydande roll i såväl kommunen som hela vår region. Sälenfjällen i norra Dalarna är norra Europas största och världens fjärde största vinterdestination. Siljansbygden är en stor sommardestination där Leksand under juni till augusti med 240,000 gästnätter har flest övernattande besökare i länet under sommarperioden. Leksands sommarland tillsammans med Leksands knäckebröd hade tillsammans över 500,000 besökande senaste året. Därtill kommer ytterligare en stor mängd välbesökta besöksmål och evenemang där exempelvis det årliga midsommarfirandet i Gropen lockar över 30,000 besökare. Leksand som stort besöksmål där vi under vissa perioder har fler besökare än invånare innebär i sig specifika behov och utmaningar gällande såväl statlig som kommunal och enskild infrastruktur.

För Leksands kommun och vår region är en väl fungerande och utvecklad infrastruktur av största vikt. Vårt näringsliv och hela regionens fortsatta utveckling är beroende av att godstransporter liksom arbets- och besöksresor kan ske grönt, smidigt och säkert. Den gröna omställningen innebär stora utmaningar och investeringar för såväl näringsliv som kommuner och förutsätter att infrastrukturens utveckling går i takt med samhällets utveckling i stort.

Utpekade målsättningar för Leksands kommun:

Leksands Vision 2030 ligger till grund för kommunens målsättningar och hur vi möter samhällets utmaningar på ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt. I visionen framhålls att kommunen ska växa och fortsätta utvecklas där trygghet, omsorg, tillgänglighet, bra skolor, goda boendemiljöer, samverkan med näringslivet är förutsättningar för expansion och tillväxt.

Målsättningar som rör behov och utveckling av infrastruktur, med visionen och våra nationella transportpolitiska mål som grund, tydliggörs och konkretiseras mer ingående i Leksands kommuns trafikstrategi som är i linje med de intentioner som uttrycks i kommunens översiktsplan, cykelplan med flera politiskt fastställda strategiska planer:

- Det ska vara nära till omvärlden med snabba och tillgängliga transporter och resor. Det ska alltid vara lätt att ta sig inom, till och från kommunen, arbetsplatser, regioncentra Falun – Borlänge, samt Stockholm/Arlanda.
- Det ska vara lätt att ta sig mellan kommunens olika tätorter och målpunkter.
- Ett väl fungerande transportnät (väg och järnväg) med möjlighet att byta transportsätt som underlättar medborgarnas resor, arbets- och studiependling och för samhällsviktiga tjänster och funktioner.
- Tydliga och gena transportstråk med omlastningsmöjligheter mellan väg och järnväg för näringslivets transporter.
- God tillgänglighet för varutransporter för en väl fungerande handel.

En målsättning som utformats med visionen som grund är Leksands kommuns höga ambition att skapa goda förutsättningar för och **utveckla gång- och cykeltrafik**. En än mer välutvecklad infrastruktur med gång- och

cykelvägar underlättar och möjliggör att fler korta resor till skola, arbete och fritidsaktiviteter kan och får förutsättningar att flyttas från bil till cykel. När vi som kommun vill driva på och genomföra en sådan utveckling ser vi behov av en större flexibilitet i såväl samverkan, utförande som möjlighet till statlig medfinansiering då nya GC-vägar behöver tillskapas inom områden med såväl statligt, kommunalt som enskild våghållning.

För Leksands kommun är RV70 samt Dalabanen utpekade som våra viktigaste transport- och kommunikationsstråk där tillgänglighet inte bara på utan även till dessa stråk är betydelsefull. Förutom våra tre stationer längs **Dalabanen** har containerterminalen i Insjön stor betydelse för såväl kommunens större företag som hela regionens näringsliv. Vi välkomnar därför de satsningar som riktas mot åtgärder på järnvägar.

För **E16/RV70 sträckan Borlänge Djurås** har den första av tre planerade etapper genomförts gällande ombyggnad till mötesfri väg. Ett efterlängtat och angeläget projekt som pågår och där det är viktigt att alla tre etapperna genomförs inom planperioden.

För **RV70 sträckan Djurås-Mora** har en ÅVS genomförts som pekar på behov och samhällsnytta av mötesfri väg med flera förslag på åtgärder. Inom Leksands kommun har vi lyft vikten av ett antal förbättrade trafikplatser och då främst i Insjön (Clas Ohlssons centrallager) och infarter mot centrala Leksand men även behov gällande möjlighet cykla säkert mellan aktuella kommuners tätorter. Vi saknar ett tydligt utpekande och ställningstagande att de i genomförd ÅVS föreslagna åtgärderna för väg 70 ska komma till stånd. Denna sträcka bör ingå som namngivet objekt i nationell plan för genomförande av föreslagna åtgärder.

Över 70 procent av omsättningen i Leksands näringsliv passerar någon gång **containerterminalen i Insjön** som hanterar såväl import som export. Bergkvist Siljans sågverk i Insjön (ingår i Europas största skogsindustrikoncern) tillsammans med Tomoku Hus (en av Sveriges största tillverkare av trähuskomponenter) är stora exportörer och Clas Ohlssons tillsammans med Ejendals är stora importörer som idag nyttjar terminalen. Nu planerar privata aktörer som nyttjar terminalen i samverkan med Leksands kommun och Trafikverket ett genomförande av en större utbyggnad. Redan i nuläget anses terminalen i Insjön vara Sveriges femte största hamn där 40-50 000 TEU hanteras årligen men där näringslivet har behov av att kunna hantera än större volymer och på sikt även tullområde. Som logistiklösning är fortsatt utveckling av containerterminalen i Insjön högst angelägen och en nyckel för regionens industrier som möjliggör fortsatt tillväxt, fler arbetstillfällen och ett ännu starkare näringsliv samt en förutsättning att flytta fler transporter från lastbil till järnväg. En utveckling som möjliggör utökad containerhantering är i linje med den än mer centrala roll hamnar och terminaler förväntas ha i godstransportsystemet och en viktig signal till det lokala näringslivet som alltid lyfter brister i infrastrukturen som en hämsko mot utveckling.

Utöver de viktiga stråk som RV70 och Dalabanen utgör så har såväl våra länsvägar, kommunala gator och det enskilda vägnätet en stor betydelse för resande, besökande och näringsliv. Vi välkomnar ökade anslag i nationell plan till vidmakthållande av allmänna väg- och järnvägsnätet då vi bedömer att det kommer att bidra till att många angelägna och nödvändiga

underhållsåtgärder kan genomföras på fler delar av **det allmänna vägnätet och järnvägsnätet i Leksands kommun**, regionen och hela landet.

Leksands kommun ser positivt på **ökade anslag till enskild väghållning** då vi har ett relativt stort vägnät med enskild väg som har statsbidrag. Utöver några större tätorter har Leksand närmare 100 byar med enskild väghållning, vanligtvis med allmän väg till eller genom en eller flera av dessa orter. I många fall kan vi se funktionellt samband mellan enskilda vägar och det allmänna vägnätet där det redan finns eller kan finnas möjlighet att skapa längre sammanhängande GC-stråk men där finansiering kan vara ett bekymmer som försvårar utveckling av dessa. Leksands kommun anser att statsbidrag till enskild väghållning bör utvecklas att även kunna omfatta såväl byggande som drift och underhåll/upprustning av gång- och cykelvägar med enskild väghållning.

Övriga reflektioner:

Fördelning av medel till länsplaner:

Leksands kommun är inte tillfreds med den fördelning som föreslås av medel till regionala planer. Totalt ska landets 21 län dela på de medel som avsätts. Rimligheten i att tre storstadsregioner tilldelas över 50 % av de medel som avsätts medan övriga 18 län ska dela på resten kan starkt ifrågasättas. Inom dessa tre storstadslän finns ca 2220 mil statlig väg och inom övriga län 7620 mil vilket motsvarar 23% respektive 77% av det statliga vägnätets totala längd.

Effektivt användande av skattemedel:

I nationell plan framhålls forskning och innovationer som viktigt för att nå de transportpolitiska målen. Ett av fyra områden som prioriteras rör ökad effektivitet och produktivitet. Leksands kommun delar uppfattningen om att det bör ses som ett prioriterat område där fokus på att optimera resurser och processer betonas. Vi strävar alltid efter ett användande av våra gemensamma resurser på ett så effektivt sätt som möjligt.

För Leksands kommun liksom för övriga kommuner i landet har vår politiska ledning nära kontakt och insyn till den vardag där budget som rör infrastruktur omvandlas till genomförande i form av drift, underhåll och investeringsprojekt. För våra medborgare är det ofta synligt var och hur skattemedel nyttjas för snöröjning, beläggningsarbete, byggande av nya gång- och cykelvägar, vägbelysning mm.

Vi har över tid noterat att den kostnad per meter vi som kommun har för att exempelvis bygga - och cykelvägar markant kan avvika från motsvarande kostnad för Trafikverket som kan vara flera gånger högre.

Utan att djupare analysera innehåll och orsak till dessa påtagliga skillnader konstaterar vi att för varje satsad skattekrona tillskapas generellt fler meter GC väg när kommuner bygger dessa jämfört med Trafikverket.

Kan det i vissa fall vara fördelaktigt och bättre nyttjande av våra gemensamma resurser att se över möjlighet och former för såväl alternativt utförande som förvaltning av statlig infrastruktur? Kan exempelvis

kommuner i högre grad än idag via statlig (med)finansiering upphandla och genomföra vissa typer av projekt som är av större lokal betydelse??

Samverkan mellan kommuner och Trafikverket:

I nationell plan framhålls vikten av samverkan mellan de olika aktörerna i transportsystemet och att det pågår dialoger i olika samverkansgrupper och forum. Specifikt påpekas Trafikverkets uppdrag gällande samverkan om förutsättningar för att främja aktiva transporter och dess koppling till de transportpolitiska målen, både till funktionsmålet och till hänsynsmålet. Syftet med uppdraget är att omhänderta potentialen med samverkan för att systematiskt förbättra förutsättningarna för aktiva transporter.

Leksands kommun har som tidigare nämnts uttalade ambitioner att öka andelen resande med gång och cykel. Det specificeras mer ingående i kommunens cykelplaner och genomsyrar andra strategiska och långsiktiga planer liksom vår fysiska planering och budgetering inför genomförande. Vi har under lång tid haft strategisk samverkan och möten med Trafikverket gällande dessa planer i tidiga skeden och även genomfört ÅVS:er i samverkan. Många av dessa kommunala planer innebär byggande av nya gång- och cykelvägar men även annan infrastruktur, ofta intill och/eller med anslutningar mot statlig väg.

Vi upplever dock att denna samverkan ofta kärvar med konsekvens att planerade angelägna cykelåtgärder, men även andra kommunalt finansierade projekt, inte har kunnat genomföras trots många år av samverkan. Mer konkret handlar detta om att när projekt som kommunen vill realisera behöver tillstånd, godkännande, medgivande eller liknande från Trafikverket så förändras tidiga skedens positiva inställning till avvisande eller långbänksdragning av kommunen föreslagna lösningar. I de fall vi fått medgivande till genomförande har vi upplevt Trafikverkets bevakningsprojekt som obefogat kostnadsdrivande.

Leksands kommun vill därför påpeka behov av en mer konstruktiv och produktiv samverkan med Trafikverket som bättre gynnar den utveckling och ambition som uttrycks i Nationell plan. Att hjälpa istället för att stjälpa torde vara ett förhållningssätt som i högre grad kan bidra till utvecklingen av ett mer hållbart transportsystem och mer i samklang med våra transportpolitiska mål.

Kommunens yrkanden och synpunkter

Utifrån ovanstående yrkar Leksands Kommun att

- väg70 sträckan Djurås-Mora ska ingå som namngivet objekt i Nationell plan.
 - Genomförd ÅVS för den aktuella sträckan pekar på såväl stora behov som god genomförbarhet och måluppfyllelse.
 - För Leksands kommun är det särskilt angeläget att trafikplatser in till centrala Leksand samt i Insjön förbättras. Detta ser vi som möjliga trimningsåtgärder som bör genomföras så snart som möjligt.

- De medel som avsatts för Dalabanan ska ökas för att kunna genomföra nödvändiga åtgärder.
 - Region dalarna har i yttranden och utredningar visat påvisat vikten av åtgärder som bidrar till restidsförkortning. Då har även dessa åtgärder konkretiserats. Leksands kommun anser att dessa åtgärder ska inrymmas i nationell plan.
- Annan fördelning av medel till länstransportplaner där större del går till övriga län utöver våra tre storstadsregioner som erhåller mer än 50% av fördelade medel
 - Leksands kommun anser inte att nuvarande fördelning stämmer överens med regeringens uppdragsbeskrivning:
Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsförsörjning.

Vidare vill Leksands Kommun framhålla att kommunen ser positivt på och välkomnar

- satsningar i Dalarnas prioriterade järnvägsstråk såsom Dalabanan, Bergslagsbana och godsstråket genom Bergslagen såväl vad gäller utökat vidmakthållande som kapacitetshöjande åtgärder. Men vi bedömer de satsningar som gäller främst Dalabanan inte är tillräckliga för att uppnå önskvärd restidsförkortning.
- höjning av anslagsnivån till enskild väghållning och den översyn som sker gällande index som styr bidragsnivåer. Detta utökade utrymme kan bidra till förbättrad tillgänglighet för medborgare samt besöks- och skogsnäring men även vara av betydelse för totalförsvarets behov.
- generell ökning av underhållsramar som avser hela det statliga vägnätet och järnvägsnätet.
- ambitionen att nuvarande BK1 vägnätet ska nå BK4 inom planperioden

Utöver detta vill Leksands Kommun framhålla utvecklingsområden som inte ingår i nationell plan, men som har betydelse för densamma. Vi välkomnar generella översyner som rör

- möjlighet att statsbidrag även ska kunna utgå till såväl byggande av, som drift av gång- och cykelväg med enskild väghållning.
- utveckling av samarbetsformer för en mer fruktsam och resultatinriktad samverkan mellan främst kommuner och Trafikverk

- att fler former utöver OPS-upplägg för alternativt genomförande och (med)finansiering av (mindre) statliga infrastrukturprojekt möjliggörs. Exempelvis kan vara fördelaktigt att kommuner med större lokalkännedom genomför mer lokala GC-projekt som normalt utförs av Trafikverket. Motsvarande kan även gälla för fortsatt förvaltning.