



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Svar på TRV2021/79143 Remiss, Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Inledning

Älvdalens kommun, som är något större än Stockholms län till ytan, pendlar mellan ca 7000 invånare till ca 60 tusen invånare under säsong. Älvdalens kommun har i huvudsak två dominerande näringar. Det är skogsnäring och besöksnäring.

Huvuddelen av transportererna för skogsnäringen sker via timmerbilar. Ett mycket viktigt komplement till detta är en järnvägssträckning från Mora till Blyberg där ett sågverk är beläget. Järnvägen fortsätter till Märback där ytterligare industrier är belägna och där Försvarsmakten sedan lång tid har en ändlastkaj för avlastning av militära transporter till skjutfältet i Trängslet. Sträckan mellan Blyberg och Märback är sedan ett antal år tyvärr lagd i "malpåse" då medel för upprustning inte har prioriterats. Nu är det en åter väckt fråga då bansträckningen på ca 4 km är av intresse för Försvarsmakten. Dock finns sträckningen inte med i några planer för upprustning, varken regionalt eller nationellt före år 2033. Huvudtransportsättet av skogens produkter sker därför genom tunga landsvägstransporter då alternativen är obefintliga.

Besöksnäringen är omfattande och ökar. I kommunens norra del genomförs i dagsläget inom besöksnäringen investeringar för ca 7 miljarder kronor och det kommer under aktuell planperiod 2022-2033 att investeras någon stans mellan 15 till 30 miljarder kronor. Detta är då främst inom fjällområdena i Idre. De flesta tillresande till destinationen är från Stockholm, Göteborg, Skåne, Danmark och Norge. Huvuddelen ankommer med bil då övriga transportsätt i stort sett är obefintliga. Från Mora där huvuddelen av trafikanterna sammanstrålar blir riksväg 70 ett regionalt ansvar. Det innebär att den vägsträcka där flest trafikanter sammanstrålar och är som mest trötta blir vägen som sämst. Anledningen till att vägen är som sämst är dels att en upprustning skall bekostas av den regionala länstransportsplanens mycket begränsade medel. Dels att sista vägsträckningen från Särnaheden till Idre inte har förbättrats i takt med att trafiken har ökat sedan 60-talet. Vägen är på vissa ställen fortfarande endast 6 m bred och vintertid på g a snövallar ännu smalare. Samtidigt har tung trafik blivit längre och bredare vilket gör att upplevelsen av vägbredden blir en mycket smal väg.

Remiss

Älvdalens kommun är väl medveten om att kommunens utmaningar skall hanteras i Länsplaner för regional transportinfrastruktur. Det framgår tydligt av 7.10 (sid 140 av 224 sidor) i lämnad remiss enl ovan. Det är inte utifrån enbart Älvdalens kommuns

utmaningar som detta remissvar lämnas. En stor del av landets kommuner kan ge samma bild som beskrivs från Älvdalens kommun.

Förslag till nationell plan

Förslag till nationell plan ger mycket tankar och en bra inblick i vilka utmaningar vi nationellt har under aktuell planperiod. Planen beskriver även vad vi har åstadkommit och inte åstadkommit fram till denna plans verkställighet. Planen ger även en inblick i alla hänsynstagande till miljö, ekonomi och även andra länder som behöver göras. Älvdalens kommun väljer att endast beröra en del i denna mycket omfattande plan samt att lämna ett konkret förslag.

Kostnadsberäkningar

Nationell plan är som framgår bara en plan. Det är dock omöjligt att förhålla sig till dessa stora summor om det samtidigt finns en stor osäkerhet i kostnader. Av planen framgår bl a att kostnadsökningar har skett på pågående och planerade objekt på mellan 20% och 80%. 80% dock bara på ett fåtal projekt men på de dyraste projekten. Då bör man skjuta på dessa projekt och planera mer noggrant i stället för att beskära vidmakthållande av befintlig infrastruktur och reducera modernisering av befintlig infrastruktur som t ex. utbyggnad av järnväg i norra Sverige och införande av ERTMS. ERTMS framställs i alla fall som, i och för sig kostsamt system, en åtgärd för att effektivisera redan befintlig tågtrafik. Det beskrivs dessutom som en nödvändighet då befintligt system sedan länge varit föråldrat och med begränsad funktion.

Näringsliv

Näringslivet beskrivs på ett antal platser i planen. Det framgår tydligt att man här menar ett näringsliv som är beroende av tunga transporter typ industri eller arbetspendling mellan bostad och arbete. Väldigt lite beskrivs besöksnäringens utmaningar förutom den besöksnäring som kan kombineras med arbetspendling till storstadsregionerna. Undantaget här är järnvägsförbindelsen till Åre. Den besöksnäring som ovan är beskrivet i Älvdalens kommun som exempel är helt beroende av bra vägar för säker transport med bil och ev buss då övriga trafikslag är obefintliga. Denna besöksnäring kan inte enbart lösas med ökad skatt på drivmedel och sänkta hastigheter, vilket enligt nationell plan, är stimulansmedel för att resenärer/transporter skall välja andra transportsätt. Intressant att läsa i planen är att där det finns alternativa färdmedel används ändå bilen som färdmedel i väldigt stor utsträckning. Dessutom är en av slutsatserna att Trafikverket inte tror att dagens bilister kommer att byta färdmedel även om det fanns alternativ.

Vidmakthållande

I planen beskrivs att Trafikverket inte har medel till att vidmakthålla och underhålla befintligt vägnät och järnvägsnät. Slutsatser som beskrivs är att vägunderhåll är eftersatt och kommer fortsatt att vara så inom befintlig ekonomi.

Ett enormt behov av infrastruktursatsningar ställer Dalarnas kommuner mot varandra då tilldelade medel i länsplanerna klart understiger behoven och har så gjort under en lång period. Tillgängligheten till våra besöksmål begränsas därmed av en mycket begränsad budget för åtgärder i det regionala vägnätet till förmån för satsningar i och mellan storstäderna. Speciellt då föreslagna prioriteringar i nationella planen endast, till en mycket hög kostnad, marginellt ökar tillgängligheten för besöksnäringen till län utanför storstadsregionerna då bil i dessa fall är den främsta möjligheten för denna målgrupp.

Höghastighetsjärnväg

En storsatsning med ofantligt många miljarder på höghastighetsjärnväg är ett projekt som i begränsad utsträckning i förhållande till kostnaden bidrar till att stärka befintlig infrastruktur och att utveckla landsbygden i Sverige eller snarare att låta landsbygden bidra till utvecklingen i Sverige. Projektet är inte i närheten av att kunna realiseras inom avsedd planperiod. De åtgärder i infrastruktur som är nödvändiga för denna satsning är mycket omfattande och kräver planering, tillstånd, kostnadsberäkningar (mer noggranna än vad som hittills gjorts), avtal o s v. Detta tar lång tid även om man bara hade miljöbalken och plan- och bygglagen att ta hänsyn till. Att avdela ett så pass stort ekonomiskt utrymme (104 miljarder) inom planperioden, vilket blir på bekostnad av andra i närtid viktigare åtgärder, är inte försvarbart.

Förslag

Älvdalens kommun föreslår att posten för höghastighetsjärnväg reduceras från 104 miljarder kronor till 62 miljarder kronor. Dessa medel torde mer än väl räcka för de åtgärder som kommer att hinna genomföras under planperioden 2022-2033.

Älvdalens kommun föreslår vidare att Länsplaner för regional transportinfrastruktur förstärks med ytterligare 42 miljarder kronor under planperioden 2022-2033. Regionerna kan därigenom vara en bättre part i att vidmakthålla och utveckla infrastrukturen inom respektive region för en mer balanserad plan för Sverige som helhet. Inom de flesta regioner finns i dag planer på nödvändiga åtgärder som kan genomföras och avslutas inom planperioden. Vidare att upparbetade kostnader från tidigare planperiod inte avräknas från anslaget.

Med vänliga hälsningar

Kjell Tenn
Kommunstyrelsens ordförande

Stefan Linde
Kommundirektör