

## Orsa kommuns remissynpunkter till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

### Bakgrund

Trafikverket har uppdraget att ta fram en nationell plan för transportinfrastruktur 2022 till 2033. Trafikverket har skickat ut planen till berörda myndigheter och kommuner för att få in synpunkter.

Nedan följer Orsa kommuns synpunkter i korthet och längre ner i dokumentet skälen.

- Det är viktigt att vägprojektet Vattnäs – Trunna (E45) genomförs enligt plan.
- Orsa kommun anser även att det är ytterst viktigt att man inom ramen för den nationella planen och projekt: *Vattnäs-Trunna* skapar sammanhängande och säkra gång- och cykelvägar mellan Orsa och Mora.
- Den nationella planen måste bli mycket bättre på att fördela upprustningen av infrastrukturen över hela Sverige och inte bara där det bor mest folk.
- Rustning av befintlig men idag nedlagd eller begränsad järnvägsinfrastruktur måste genomföras för att öka kapaciteten på järnväg i Sverige.
- Dagens regelverk för statlig medfinansiering måste ses över.
- Nationellplan måste på ett mer aktivt sätt belysa vikten av ett helhetsperspektiv i arbetet med trafikslagsövergripande lösningar för att åstadkomma ett hållbart resande.
- Inlandsbanan måste få högre stadsbidrag så att de kan jobba för en mer hållbar, miljövänlig och regionsförstärkande utveckling.
- Inlandsbanan bör rustas i närtid helt eller etappvis liksom tvärbanan Arvidsjaur-Jörn.
- Det är viktigt att trafiksäkerhetens betydelse gällande BK4 lyfts och utreds på ett tydligare sätt.

### Vägar

Man betonar i den nationella planen att de namngivna objekt som finns där ska genomföras. Det är viktigt att projektet ”Vattnäs- Trunna” genomförs enligt plan så trafiksäkerhet och framkomlighet kan öka på E45:an. E45 sträcker sig i Sverige från Göteborg till Karesuando och är en viktig kommunikationsled genom Sveriges inland. Utöver den långväga trafiken är E45 en mycket viktig väg för den lokala trafiken i och mellan Orsa och Mora kommuner. Vägen är också en viktig transportled för näringslivets tunga transporter och för all turisttrafik mot Härjedalen och Östersund. E45 tillhör TNT-T nätet i Sverige och ska därför leva upp till de krav som ställs från EU på dessa vägar. Orsa kommun anser också att det är ytterst viktigt att man inom ramen för den nationella planen och projekt: *Vattnäs-Trunna* skapar sammanhängande och säkra gång- och cykelvägar mellan Orsa och Mora.

### **Landsbygd och glesbygd**

Landsbygd- och glesbygdspenningen gällande infrastruktur är dåligt belyst. För att uppnå nollvisionen måste hela landet vara med i planen. Man måste våga satsa pengar även där det kanske inte riktigt är ekonomiskt fördelaktigt i nulägen men med bättre infrastruktur skulle kunna bli fördelaktigare på sikt. Den nationella planen riktar mest in sig på viktiga stråk som knyter ihop storstäder. Ur ett klimatsmart tänk måste man börja titta på hur de delar av landet där man idag inte kan transportera sig på annat sätt än med bil ska involveras. I norra delarna av vårt inland dominerar skogen och turismen. Där är skogen den största exportnäring och turismen står även för en stor andel som är i behov av en bra infrastruktur. För att transportera skogsmaterial behövs många lastbilar för att få ut det från skogen fram till slutdestinationen som kan vara allt från industrier till hamnar. Utvecklingen av el lastbilar har inte kommit lika långt som elbilsframtagandet för personbilar. Problematiken med detta bör belysas mer i nationell plan.

### **Inlandsbanan och andra mindre bansträckor**

Det skrivs och läggs mycket pengar på järnväg i den nationella planen men var finns tänket på rustning av vårt befintliga järnvägsnät som idag ligger nere eller används begränsat. Dessa järnvägsnät binder ihop vårt land på ett bra sätt. Att rusta dessa banor så att man kan leda om och fördela godstrafik på ett smidigt sätt bör genomföras, framför allt ur ett kostnadseffektivt, miljömässigt och regionsförstärkande perspektiv. Idag är en stor del av inlandsbefolkningen hänvisad till att färdas med bil på resor då det inte finns något annat alternativ. Det kan i många fall finnas järnväg i närheten men som inte är i drift längre. Att ha ett mer utbrett järnvägsnät skulle kunna minska bilresandet, vilket är viktigt för att uppnå klimatmålen.

Den allra viktigaste banan som inte används fullt ut är Inlandsbanan som går igenom stora delar av Sveriges inland. Inlandsbanan skulle kunna fungera som omledningsalternativ för godstrafik åt stambanorna och på så sätt frigöra kapacitet som är en stor bristvara för stambanorna i Sverige. Men för att detta ska kunna vara möjligt behöver Inlandsbanan samt angränsande förbindelsebanor rustas till en högre standard. Idag är Inlandsbanan inte tillräckligt attraktiv för att attrahera ny trafik eftersom den har stora begränsningar i standard som gör att det dels går för långsamt, dels att man inte kan lasta normal vikt. Detta beror på 22 mil med klen 34 kg räl mellan Sveg-Brunflo och Arvidsjaur-Gällivare vilket innebär att lokdragna tåg endast får köra 40 km/h istället för 70–80 km/h. Det beror också på att sträckan Arvidsjaur-Gällivare har största tillåtna axellast (Stax) 20 ton i jämförelse med den svenska normalstandard 22,5 ton som övriga Inlandsbanan har. Skillnaden utgör ca 15 % lägre lastkapacitet per godståg. En upprustning av Inlandsbanan skulle även kunna innebära regionförstärkning, regional pendling och utveckling av besöksnäringen, vilket motsvarar bra för vårt mål att hela Sverige ska leva. IBAB har genom projekt Inlandslänken gjort långt gångna förberedelser och studier för att utröna vilka behov som föreligger en rustning av hela Inlandsbanan och tvärbanan Arvidsjaur-Jörn och hur projektet skulle kunna genomföras. Detta innebär att projektet kan genomföras inom en femårsperiod om man väljer att rusta hela banan i ett svep men kan självklart också genomföras etappvis. En rustad Inlandsbana är det enda järnvägsprojektet i norra Sverige som på kort tid kan

tillföra ny kapacitet i transportsystemet. Trafikverket och IBAB är fullt överens om att något behöver göras åt banan.

Orsa kommun, Mora kommun samt Region Dalarna har arbetat hårt för att få till pendeltrafik mellan Orsa och Mora på Inlandsbanan under den tid som de nationella vägprojekten ”genomfart Mora och ”Vattnäs – Trunna” genomförs. För att få till denna trafik behöver kommunerna och regionen finansiell hjälp av Trafikverket. Det visade sig dock att det inte är möjligt för Trafikverket att medfinansiera åtgärder av detta slag enligt dagens regelverk. Trafikverket kan endast enligt uppdraget finansiera fysiska åtgärder eller andra åtgärder med direkt koppling till infrastrukturen. De får inte finansiera mobilitetsåtgärder, typ 1–2 åtgärder. Enligt Trafikverket kan ej heller finansiering ske via trafikavtal på grund av att Trafikverket endast får avtala om ersättning för interregionalt resande där kollektivtrafiken inte är lönsam. Nationellplan hade kunnat vara mer aktiv för att få till ett helhetsperspektiv i arbetet med trafikslagsövergripande lösningar för att åstadkomma ett hållbart resande både under byggtider och framtiden. Att få till fungerade trafikslagsövergripande åtgärder skulle kunna göra att trafikanter får ett nytt beteendemönster och börjar tänka mer klimatsmart. Med anledning av detta anser Orsa kommun att dagens regelverk kopplat till detta bör ses över för att projekt som utpekats i Nationell plan ska leda till ett hållbart transportsystem med hållbara transporter.

Inlandsbanan har under flera år fått ett alldeles för lågt stadsbidrag för att kunna åtgärda det behov som banan kräver. Vi vill därför att man höjer det statliga bidraget till 225 mkr. Årligen från år 2022 och att årlig indexuppräknung sker mot prisläge 2021. Att rusta banan samt höja bidraget skulle gynna både miljön och utvecklingen av vårt land på ett positivt sätt. Om hela Inlandsbanan även skulle klassas som riksintresse med avseende på dess betydelse för omledning skulle detta gynna stora delar av vårt land.

#### **Satsningar på BK4**

I den nationella planen lyfter man vikten av att tillåta längre och tyngre fordon (så kallade BK4 klasser). Det är viktigt att trafiksäkerhetens betydelse lyfts på ett bättre sätt. Vad innebär det att vi får längre lastbilar på våra vägar, hur klarar vi av att det fortfarande är trafiksäkert när dessa fordon blandas med personbilar. Orsa kommun vill att man belyser dessa delar på ett tydligare sätt kopplat till nollvisionen.

#### **ORSA KOMMUN**