



i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2030, diarienummer: I2021/082884

Trafikverket har skickat ut förslag till nationellplan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033. Inlandskommunernas ekonomiska förening längs Inlandsvägen och Inlandsbanan (IEF) vill avge följande remissvar. Kommuner från Kristinehamn till Gällivare är medlemmar i föreningen.

Under många år har kommunernas längs E45 och Inlandsbanan upplevt en omfattande brist på underhåll på av väg- och järnvägsnätet. Att sänka hastigheten är en kortsiktig lösning men det löser inte problemet med bristande underhåll. Vägen som stark förbindelselänk från västra Sverige till norr är kraftigt trafikerad. Redan nu är flera sträckor utmed E45 drabbade av återkommande olyckstillbud. Några med dödlig utgång. När man väljer väg så förväntar man sig vid val av Europaväg, en viss högre standard än andra vägval. Vid ett uteblivit underhåll och förbättringsarbete görs på E45 riskerar olyckorna att accentuera med fler dödsolyckor som följd. Det är viktigt med fortsatt satsning på förbättrat bärighet och tjälsäkrande åtgärder längs E 45.

Trafikverket nämner fyrstegsprincipen som de använder sig av vid investeringar. Men att satsa på höghastighetsbana i stället för att rusta upp den statligt ägda järnvägen "Inlandsbanan" rimmar sig illa. En totalupprustning av sträckan Gällivare och Mora på den mer än 100 mil långa järnvägen kostar 8,4 miljarder vilket motsvarar 12 km höghastighetsbana mellan Borås och Göteborg. Kostnaden för att ta höghastighetsbanan ut ur Stockholmsområdet kan man bara spekulera i.

En omfattande expansion sker nu vid stålverk och gruvor i Norrlands inland och kustland. Där nya industrier växer fram, som till exempel batterifabriken i Skellefteå så kommer inte kustbanan att räcka till. Trängsel/förseningar kommer att öka. Sårbarheten vid olyckshändelse kommer att vara stora vid "ett spårs" lösning. Behovet av en alternativ förbindelselänk i båda riktningarna mellan Norr och Söder är av högsta prioritet. Sett ur ett försvarsperspektiv så måste en "tvåvägs" lösning i dessa ökade orostider vara hög prioritet. Inlandsbanan är svaret på behov av avlastandespår mellan norra och södra Sverige och är av svaret på den ökade sårbarheten om något inträffar på stambanan. En bana som redan i dag är hårt

belastat. En rustning av Inlandsbanan innebär också att ett antal tvärbanor kommer till större nytta.

Inlandsbanan är dessutom den "genaste" järnvägslänken för transporter från Nord Norge ner mot Oslo.

Det som måste göras för att rusta upp Inlandsbanan är:

- Att Statens bidrag till Inlandsbanan höjs till 225 mkr från 2022 och med en årlig indexuppräknings med utgångs sker med prisläge 2021 som index år.
 - Att Inlandsbanan rustas upp i närtid helt eller i etappvis.
 - Att även tvärbanan Arvidsjaur – Jörn också upprustas i samma takt.
- Tvärbanan är oerhört viktig för att få ett alternativ väg från Luleå till Göteborg.

En upprustning av Inlandsbanan kommer att fylla många funktioner,

- Kan bidra till att de nationella målen för koloxidutsläpp.
- För att möta industrietableringarnas transportbehov kan Inlandsbanan fungera som en omledning/avlastning.
- Persontrafik på en upprustad Inlandsbana med högre hastighet medger, regionförstoring, regionalpendling och av besöksnäringen.
- Att hela Inlandsbanan klassas som riksintresse med avseende på dess betydelse idag för omledning men också för att en rustad bana kräver denna status.

Vad alla makthavare och experter verkar vara överens om, är att järnvägen har en mycket central roll vid att lösa klimathotet. Därför måste bevarande av nu kvarvarande järnvägskilometer vara värt att tas om hand. Varje kilometer kommer att behövas i Sveriges arbete att klara klimatomställningen.

Eu

Karin Malmfjord
Ordförande IEF