

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Dnr N2015/4305/TIF

Yttrande avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Bakgrund

Partnerskap Bergslagsdiagonalen är ett regionalpolitiskt samarbetsprojekt mellan 15 kommuner och 4 berörda regionförbund. Projektet syftar till att genom aktiviteter för förbättrad väginfrastruktur understödja regionförstoring och stärka och utveckla det mellansvenska inlandets tillväxt och konkurrenskraft för näringsliv, turism och sysselsättning.

Partnerskap Bergslagsdiagonalen har därför genom åren starkt fokuserat på det gräns-överskridande stråktänkandet och aktivt arbetat för olika utbyggnadsetapper, standardhöjningar, gemensamt riksvägsnummer 50 och skyltningar av Bergslagsdiagonalen – för att tillskapa ett sammanhållet nord-sydligt nationellt vägstråk genom Mellansverige för gods- och persontrafik. Stråket bidrar till den intermodala transportutvecklingen genom att binda samman nationella godsnoder, t ex två av landets rangerbangårdar i Hallsberg och Borlänge. Längs stråket finns flera av landets största, expansiva och mest transportkrävande företag, för både den inhemska marknaden och inte minst exportmarknaden. Stråket är även en av de viktigaste tillfartsvägarna till norra Europas största vinterdestination Dalafjällen och Sveriges största turistregion utanför Stockholm/Göteborg.

Partnerskap Bergslagsdiagonalen gläds därför över det ursprungliga stråktänkandet som knyter samman de 15 kommunerna och 4 regionförbunden.

Sammanfattande synpunkter

- Trafikverkets planering måste ta sin utgångspunkt i stråktänkandet – administrativa gränser får inte utgöra en begränsning.
- Förbättra de samhällsekonomiska kalkylerna eller ta tydligare politiska ställningstaganden kring åtgärder med bäring på näringslivet och förstoring av arbetsmarknadsregioner.
- Drift och underhåll måste prioriteras. Såväl näringslivet som medborgarna måste kunna lita på att väginfrastrukturen är tillgänglig. Tillförlitligheten förutsätter att underhållet garanterar att näringslivets logistikbehov tillfredsställs och att medborgarna effektivt kan ta sig till sina arbeten.

- Vilka åtgärder saknas i ett stråkperspektiv på Bergslagsdiagonalen? Partnerskap Bergslagsdiagonalen är mycket glada över den positiva utveckling efter Rv 50 i vissa delar som har genomförts de senaste åren. Samtidigt finns ett antal så kallade vita fläckar som utgör flaskhalsar i stråket vilket försämrar tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet.
- Investera i Trönödiagonalen! En åtgärd med hög NNK och som kommer att bidra till att stärka och utvidga arbetsmarknadsregionen i Hudiksvall, Söderhamn och Bollnäs. Genomförandet är viktigt för hela Bergslagsdiagonalens lönsamhet och skulle motivera att hela Rv50 blir Nationell stamväg.
- Partnerskap Bergslagsdiagonalen anser att det utpekade nationella godsstråket på Rv50 bör fortsätta också norr om Örebro.

Trafikverkets planering måste ta sin utgångspunkt i stråktänkandet – administrativa gränser får inte utgöra en begränsning

Det gränsöverskridande stråkperspektivet har alltid varit ledstjärnan för Partnerskap Bergslagsdiagonalen. Därför ser vi positivt på att Trafikverket på senare år har förbättrat sig inom detta område. Däremot anser vi att detta inte har fungerat tillfredsställande vid planeringen över gränsen mellan Dalarna och Örebro län. Vi efterlyser en gemensam projektledning inom Trafikverket i det fortsatta planeringsarbetet för Rv50 mellan dessa län för att förverkliga det gränsöverskridande stråkperspektivet.

Förbättra de samhällsekonomiska kalkylerna eller ta tydligare politiska ställningstaganden kring åtgärder med bäring på näringslivet och förstoring av arbetsmarknadsregioner

Längs i princip hela Rv50 finns ett näringsliv som bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi där flera företags kunder finns utanför Sverige. Företagen måste kunna ha möjlighet att rekrytera personal med rätt kompetens vilket innebär att förstoring av arbetsmarknadsregioner är av yttersta vikt. Här utgör Rv50 ett viktigt stråk i Mellansverige vad gäller den nord/sydliga arbetspendlingen. Dessutom går Rv 50 genom flera län där besöksnäringen är viktig.

De senaste åren har en betydande andel av såväl investerings- som underhållsmedel satsas i storstadsområdena. Trafikverkets kalkylmodeller tenderar att göra satsningar på persontrafiken i storstäderna lönsamma. Detta storstadfokus cementerar nationell obalans.

Om regionerna som Rv 50 går igenom fortsatt ska kunna bidra till landets ekonomiska utveckling är det av avgörande betydelse att infrastrukturen utvecklas tillsammans med vår omgivning, inte minst med kopplingen till mälardalsregionen, och i samma takt som vårt näringsliv för att kunna svara upp mot de ökade transportkraven som följer av detta och samtidigt även vara ett starkt stöd för storstadsregionernas utveckling. Detta gäller inte minst som en viktig bidragsgivare för kompetensförsörjningen.

Trafikverkets prognos- och kalkylmodeller är viktiga verktyg för att välja åtgärder. Det finns dock stora brister med de samhällsekonomiska kalkylmodeller som Trafikverket tillämpar.

Modellerna måste bättre kunna hantera effekter på åtgärder med bäring på förstoring av arbetsmarknadsregioner och åtgärder med bäring på exportindustrin. Så är fallet inte idag. Särskilda resurser bör läggas på att utveckla kalkylmodellerna så att de kan hantera större efterfrågeförändringar som till exempel etablerande av en ny industri eller konsekvenserna av en nedläggning.

Detta arbete är komplicerat och man bör även överväga att det i vissa sammanhang får accepteras att kalkylmodellerna inte kan hantera alla effekter. Då krävs att politiken ger uttryck för andra värden och parametrar som inte modellerna kan hantera. Detta kan till exempel vara arbetstillfällen, exportinkomster och bieffekter av dessa. Det innebär med andra ord en tydligare målstyrning av transportpolitiken.

Drift och underhåll måste prioriteras

Såväl näringslivet som medborgarna måste kunna lita på att väginfrastrukturen är tillgänglig. Tillförlitligheten förutsätter att underhållet garanterar att näringslivets logistikbehov tillfredsställs och att medborgarna effektivt kan ta sig till sina arbeten.

Underhållet måste vara systematiskt och förebyggande. Det är därför tveksamt om de angivna ekonomiska ramarna för underhåll räcker till för att möta näringslivets och medborgarnas behov av hög tillförlitlighet på såväl kort- som lång sikt.

Partnerskap Bergslagsdiagonalen vill även understryka att i ett stråkperspektiv är det av yttersta vikt för såväl yrkes- som privattrafiken att både underhållet och driften uppfattas som enhetlig på hela stråket. Trafikverkets administrativa gränser får under inga omständigheter påverka detta.

Vilka åtgärder saknas i ett stråkperspektiv på Bergslagsdiagonalen?

Partnerskap Bergslagsdiagonalen är mycket glada över den positiva utveckling efter Rv 50 i vissa delar som har genomförts de senaste åren. Samtidigt finns ett antal så kallade vita fläckar som utgör flaskhalsar i stråket vilket försämrar tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet. Flaskhalsarna finns både mellan orter och inom de orter där förbifart ännu inte byggts. Det finns således problem med tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet både för den långväga- och kortväga trafiken. Detta gäller såväl person- som godstrafik.

Nedan listar Partnerskap Bergslagsdiagonalen de vita fläckar som kommuner och regioner i partnerskapet anser är viktiga att åtgärda i syfte att möjliggöra arbetspendling och stärka den transportberoende industrins konkurrenskraft.

Vi utgår givetvis att de åtgärder som redan ligger i befintlig plan fullföljs.

- Brattebrobacke-Nykyrka

Sträckan är olycksdrabbad och framkomligheten är bristfällig. Objektet har varit angeläget under många år. Den enda rimliga åtgärden är mittseparering. Detta innebär att i princip hela sträckan Mjölby-Lindesberg blir enhetlig.

- Lindesberg-Guldsmedshyttan

Sträckan är olycksdrabbad och framkomligheten är bristfällig. Objektet har varit angeläget under många år och varit utpekad i flera tidigare nationella planomgångar, men ändå inte lyckats finansieras.

- Ludvika kommun

Det pågående genomfartsprojektet och den planerade nya södra infarten i Grängesberg är mycket positiva. En ÅVS mellan Ludvika och Grängesberg håller på att avslutas. Det är mycket som händer och kommer att hända i Ludvika men dessa åtgärder kommer inte att få full effekt om inte följande åtgärdas:

- förbifart Grängesberg:

När den södra infarten till samhället är byggd kommer behoven ytterligare att få till stånd en förbifart att tydliggöras. En förbifart kommer naturligt att kunna ansluta till den nya infarten söderifrån.

- mittseparering Ludvika-Grängesberg:

Den genomförda ÅVS som Trafikverket ännu inte slutrapporterat visar på betydande trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem.- norra utfarten från Ludvika tätort-Gräsberg. I det pågående genomfartsprojekt Ludvika är det inte planerat att åtgärda sträckan Ludvika tätort-Gräsberg. Det är ytterst angeläget i ett stråkperspektiv att den åtgärdas då stora problem med trafiksäkerhet, framkomlighet och lokal tillgänglighet finns på sträckan.

Partnerskap Bergslagsdiagonalen vill understryka att det inom hela Partnerskapet finns en stor oro om inte framkomligheten i Ludvika kommun på Rv50 förbättras. Detta är den absolut mest allvarliga bristen som Rv50 har. Kommuner som ingår i Partnerskap Bergslagsdiagonalen men geografiskt sett ligger långt från Ludvika kommun ser framkomlighetsproblemen i Ludvika som en stor risk och begränsning när det gäller förstoring av arbetsmarknadsregioner och förutsättningar för näringslivets transporter.

Trönödiagonalen och hela Rv50 Nationell stamväg

Bergslagsdiagonalen Rv50 norr om Falun/Borlänge är fortfarande länsväg och ingår således fortfarande i länsplanerna för Dalarna och Gävleborg. Partnerskap Bergslagsdiagonalen har en tydlig målsättning att hela Rv50 ska vara Nationell stamväg.

Hela stråket har byggts om i olika etapper mellan Falun och Alfta med betydande trafikökningar som följd. Tidigare planerade mittsepareringar på vägavsnitten Alfta-Bollnäs-Söderhamn återstår dock. Detta är fortfarande angeläget att genomföra utifrån att trafikflödena utanför tätorterna nu är 4000-7000 ÅDT, varav 500-850 är tung trafik.

Rv50 i kombination med Rv83 norrut via Ljusdal utgör också ett betydelsefullt inlandsstråk.

Angelägen för Bergslagsdiagonalens samhällsekonomiska lönsamhet är den gena, norra förbindelse-länken till E4, *Trönödiagonalen*, mellan Bollnäs och Hudiksvall (Glössbo-Loosjö). Den har beräknats ha Bergslagsdiagonalens högsta NNK. Då beaktas ändå inte den uppenbara positiva effekten av förstärkt arbetsmarknadsregion Bollnäs/Hudiksvall i kalkylmodellen.

Vägförkortningen utifrån dagens officiella huvudresalternativ mellan Hudiksvall och Bollnäs blir 18 km med 10-12 minuters kortare restid - för gods, bilister och framtida kollektivtrafik. Detta gagnar inte bara utvecklingen av en stark arbetsmarknadsregion Hudiksvall-Söderhamn-Bollnäs, utan även de långväga transporterna längs Bergslagsdiagonalen.

För att ytterligare förstärka stråktänkandet och underlätta i planeringen är det därför av stor vikt att hela Rv 50 blir Nationell stamväg. Detta blir en naturlig konsekvens om Trönödiagonalen byggs.

Bergslagsdiagonalen Rv 50 som utpekat nationellt godsstråk även norr om Örebro

Bergslagsdiagonalens roll som viktigt turiststråk och tungt godsstråk även norr om Örebro har

successivt ökat. Antalet tunga fordon är numera i nivå med det redan utpekade nationella godsstråket Rv56 Gävle-Västerås.

Med dessa tydligt ökade tunga godstransporterna genom Bergslagen och Dalarna med sina omfattande exportindustrier är det otillfredsställande att det utpekade tunga godsstråket Rv50 Mjölby-Örebro inte också naturligt fortsätter på Rv50 norrut från Örebro. Bergslagsdiagonalen är redan idag det naturliga nord-sydliga godsstråket för inlandet i Mellansverige och södra Norrland och motiverar att det också utpekas som ett sådant.

Partnerskap Bergslagsdiagonalen anser därför att Trafikverket bör peka ut det nationella godsstråket på Rv50 också norr om Örebro.

Anders Ceder
ordförande Partnerskap Bergslagsdiagonalen

Stefan Pettersson
projektledare