

REMISSVAR

Handläggare
Kent Söderlund
023-777065
kent.soderlund@regiondalarna.se

Datum
2016-02-26

Diarienummer
RD 2015/185

Ert diarienummer
N2015/4305/TIF

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss – Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Region Dalarna har för yttrande fått Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029.

Synpunkter

Inledningsvis tvingas vi betona att inriktningsunderlaget saknar förslag till en tydlig inriktning för att ta vara på hela landets möjligheter att bidra till den samlade tillväxten. Man får inte glömma att det är landsbygden som är producenten av råvaror och energi. De växande storstadsregionerna är helt beroende av de värden som bland annat skapas i Dalarna och övriga Sverige.

Helhetsperspektivet viktigt vad gäller avvägningen stad och landsbygd

Det framhålls ofta att Sverige och svensk ekonomi är starkt exportberoende samt att Sverige är ett – till befolkningsantal men inte till yta – litet land. Ingen förnekar att det förhåller sig just så men vad gäller infrastrukturplaneringen finns det tyvärr en tendens att bortse från det.

Dalarna bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi genom att vara ett av landets absolut **viktigaste exportlän**. Dalarna inrymmer stora och viktiga exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Dalarna är samtidigt landets i särklass **ledande besökslän** utanför de två storstadsregionerna med stora planerade investeringar, ca tio miljarder inom den närmaste tioårsperioden. En planerad utbyggnad i Dalafjällen med 27 000 nya bäddar skapar en starkt ökad sysselsättning med ytterligare 2 000 arbetstillfällen och följaktligen ett ökat resandebehov som ställer höga krav på ett trafikslagsövergripande tänk och ett hårt tryck på hela transportsystemet. Dessutom beräknas planerade investeringar inom gruvor och handel, generera ytterligare ca 1 000 arbetstillfällen.

Storstadsfokus cementerar nationell obalans. Redan i kapacitetsutredningen accentuerades en utveckling och koncentration av satsningar på infrastruktur i

och omkring storstadsregionerna, vilket riskerar att man inte tar tillvara den utvecklingspotential som finns och som bland annat redovisats i regionala utvecklingsprogram och systemanalyser. Inriktningsunderlaget understödjer det utvecklingsscenario som långtidsutredningen målat upp, som i sin tur skapar en självuppfyllande profetia. Det torde innebära en ökad obalans i transportinfrastrukturen, vilken i förlängningen hindrar/omöjliggör åtgärder som effektivt bidrar till hela landets utveckling.

I inriktningsunderlaget lyfter dock Trafikverket fram de risker för regionala obalanser, inte minst mellan stad och landsbygd, som den pågående urbaniseringstrenden ger upphov till. Men! Varken i inriktningsunderlaget eller nu gällande nationell plan för transportsystemet ges några indikationer på att Trafikverket agerar för att försöka skapa en regional balans. Istället för att studera lösningar som skapar möjligheter till en balanserad utveckling mellan stad, landsort, landsbygd och glesbygd, läggs fortfarande ett stort fokus på åtgärder som underblåser en fysisk tillväxt i storstädernas direkta närhet och samtidigt riskerar att hämma den ekonomiska tillväxten i övriga delar av landet.

Om Dalarna ska fortsatt 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.

Detta stöds mycket tydligt genom de dominerande **väg- (E 16, E 45, Rv 50, Rv 66, Rv 68, Rv 70 och järnvägsstråken (Dalabanan, Bergslagsbanan, Godsstråket genom Bergslagen)** i nord-sydlig och öst-västlig riktning genom Dalarna med viktiga kopplingar, till Norge/Oslo i väster och vidare förlängning av E 16 via Finland och Baltikum i öster, hamnarna i Gävle, Göteborg och Malmö/Helsingborg samt Mälardalsregionen.

Vad gäller E 16; den felande länken Torsby-Kongsvinger får Region Dalarna uppmärksamma regeringen på de löften som tidigare uttalats från Infrastrukturministrar i Sverige och Norge om att utreda denna del i form av ett gränsöverskridande samarbete genom en gemensam åtgärdsvalsstudie. Det har gjorts flera omfattande utredningar, bland annat en skandinavisk systemanalys för E 16 Bergen-Oslo-Gävle. Därutöver har det gjorts ett särskilt pilotprojekt för gränslänken Torsby-Kongsvinger som styrker att en utbyggd gränslänk bland annat skulle innebära den tredje-fjärde största gränsovergången Sverige-Norge, genom ett starkt tillkommande trafikflöde från E 45 och Rv 50 via Sveriges inland och Norrlandskusten.

Partnerskap E16 har så sent som i november 2015 uppvaktat Trafikverkets generaldirektör med förslag om att tillsammans med Statens Vegvesen i Norge genomföra en gränsöverskridande utredning av den aktuella sträckan mellan Torsby och Kongsvinger. Trots tidigare positiv respons hos såväl Trafikverket som Statens Vegvesen har en sådan utredningen inte kommit till stånd ännu. Det är olyckligt och utifrån det nedslående svaret från Trafikverkets regionala organisation menar vi att Trafikverket inför det fortsatta arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportsystemet 2018-2029 bör få i uppdrag till att se över de öst-västra gränspassagerna mellan Norge och Sverige för att utvärdera hur och på vilket sätt deras funktion kan utvecklas och bidra till att utvidga och integrera arbetsmarknadsregionerna på ömse sidor riksgränsen.

Dalabanan löper direkt in i norra Europas största vinterturismområde. Den är pulsådern i ett viktigt kommunikationsstråk mellan Dalarna, Västmanland, Uppsala, Arlanda och Stockholm/Mälardalen. Den utgör en betydande potential för att utveckla både den långväga och regionala trafiken utmed banan för att knyta samman orter och regioner i banans direkta närhet. Den är och kan bli ett än starkare stråk för en utvidgning och integrering av arbetsmarknaderna längs banan och bidra till såväl storstadsregionernas utveckling som att den regionala tillväxten stärks.

Genom att skapa reellt bättre förutsättningar för utvecklad inom- och mellanregional arbetspendling kan de obalanser som riskerar att uppstå mellan stad och landsbygd jämnas ut. En i dessa sammanhang lågt hängande frukt som stärker såväl Stockholmsregionen, som regionerna norr därom, är en utbyggnad av kapaciteten på Ostkustbanan delen Stockholm-Uppsala samt på Dalabanan, delen Uppsala-Sala-Borlänge.

För Sverige är det vidare ett faktum att **40 %** av landets export genereras längs stråket Gävle-Göteborg. **Bergslagsbanan (sträckan Falun-Borlänge är ett av Sveriges absolut mest trafikerade enkelspår) och Godsstråket genom Bergslagen** är och förväntas bli en än större bärare av gods från Norrland via Botniabanan, Ostkustbanan och Norra Stambanan. Enligt kapacitetsutredningen beräknas **två tredjedelar gå väster om Vänern**. Detta borde styra resursfördelning för såväl investeringar som underhåll. Investeringar i dessa båda stråk är därför inte direkta regionala satsningar utan en investering i svensk och internationell konkurrenskraft.

Scandinavian Mountain Airport i Sälen är en satsning som syftar till att skapa en funktionell region över en nationsgräns i inre Skandinavien med en tydlig målsättning att etablera "Internationell helårsturism". En sådan unik satsning (saknar motstycke i övriga Europa), kan bidra till att resor och transporter säkerställer tillgänglighet över långa avstånd för besöksnäringen och blir samtidigt mer attraktiva och mer miljöanpassade. Utvecklingen av Dalafjällen förväntas till stor del fyllas av utländska besökare, varför flyget måste få en tydligare roll som trafikslag. En planerad **flygplats i Sälen**, tillsammans med **flygplatserna i Borlänge och Mora** (AB Dalaflyget) för vidare transfer, når 210 miljoner innevånare inom två timmar. Vidare är flygplatserna i Borlänge och Mora viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv, men även utifrån ett nationellt perspektiv, med tanke på Besöksnäringens särställning i landet och en världsledande basindustri och Tjänsteföretag. Detta kräver flygplatser med en bra tillgänglighet och åtkomlighet vad gäller internationella förbindelser.

Ett robust transportsystem kräver åtgärder och prioriteringar

Det är bra att Trafikverket lyfter fram samhällsplaneringen där transportsystemets och övrig samhällsutveckling måste samspela för ett hållbart transportsystem, inte minst gentemot regeringens mål om lägst arbetslöshet i EU, 250 000 nya bostäder till 2020 och en minskad miljöpåverkan från transportsektorn. Men, Trafikverket bör dock ges möjlighet att leva upp till rollen som samhällsutvecklare, vilken man säger sig vara. Istället visar sig inriktningsunderlaget till stora delar utifrån en infrastrukturförvaltarroll.

Detta visar att man måste ha ett helhetsperspektiv på transportsystemet och planeringssystemet. Inriktning och åtgärder måste analyseras utifrån vilka effekter det har på övriga delar av transportsystemet och på andra trafikslag. Det betyder att transportinfrastrukturen måste sättas in i nationella internationella och globala sammanhang och utgå ifrån hela landets betydelse för Sveriges utveckling. Man får inte glömma att det är landsbygden som är producenten av råvaror och energi samt en omfattande förädling. De växande storstadsregionerna är helt beroende av de värden som bland annat skapas i Dalarna och norra Sverige.

Vi saknar detta helhetsperspektiv i Trafikverkets underlag.

Trafikverket redovisar prognoser för utveckling och efterfrågan på transporter och kopplingen mot de transportpolitiska målen. Prognoser är viktiga som underlag för att välja åtgärder. Men länsplaneupprättarna har dock med enad röst under de senaste åren efterfrågat en planering med tydligare målstyrning utifrån vilken samhällsutveckling vi vill uppnå och vilka transportinfrastrukturåtgärder som krävs för att bidra till angivna mål och bland annat ett robust transportsystem. Vi ser därför gärna ett nytt och vidare angreppssätt i planeringen där målen för samhällets utveckling får en mer överordnad utgångspunkt än de prognoser som fram till idag tjänat som utgångspunkt för åtgärdsplaneringen. På så sätt kan infrastrukturinvesteringar bli ett effektivt redskap att styra trafik- och samhällsutveckling i önskad riktning istället för att understödja en pågående och inte alltid önskad samhällsutveckling.

Därför är ambitionen om att upprätthålla funktionaliteten i transportsystemet alldeles för låg. Om inte det eftersläpande underhållet elimineras under kommande planeringsperiod, hotas såväl produktion som sysselsättning, vilket Sverige sannolikt inte har råd med. Att vårda anläggningarna i dagens transportinfrastruktur anser vi vara det viktigaste, särskilt för ett hållbart nyttjande av transportinfrastrukturen och inte minst för att utvecklingen av transportinfrastrukturen i form av pågående och planerade investeringar ska få optimal effekt.

Vi stödjer Trafikverkets bedömning av att det eftersläpande underhållet bör åtgärdas under kommande 12-årsperiod med tillägget att det borde vara ett krav. Vår uppfattning är således att Inriktningsunderlaget är för passivt vad gäller möjligheterna att klara uppdraget om att tillhandahålla och förvalta ett transportsystem som svarar upp mot samhällets och näringslivets efterfrågan och behov.

Trafikverket anför att det lågtrafikerade järnvägsnätet kräver stora resurser för en överlevnad. Vi känner en oro för att underhållet på dessa banor blir så eftersatt att de sedan inte går att rädda, vilket torde innebära långsiktiga infrastrukturförluster för landet. Tydliga exempel på det lågtrafikerade järnvägsnätets betydelse där Trafikverket utrett och konstaterat att Västerdalsbanan ur ett godstrafikeringsperspektiv är en samhällsekonomisk lönsam bana och har stor potential att så förbli i framtiden. Likaså är Bergslagspendeln, Ludvika-Västerås en viktig länk i godskorridoren genom Bergslagen samt för persontrafiken för sydöstra Dalarna till Mälardalen.

Att upplåta vägnätet för 74 tons fordon är positivt, men det måste i princip upplåtas för hela vägnätet. Möjligheten till 74 ton kommer inte att nyttjas av

näringslivet (särskilt skogsnäringen) innan detta är genomfört. Investeringar på delar av nätet inte kommer därför inte att tas till vara förrän i stort sett hela vägnätet upplåts för högre laster.

Minska klimatutsläppen – ny teknik

Trafikverket konstaterar att stora infrastrukturinvesteringar inte kommer att kunna bidra till minskad klimatpåverkan, dock antas styrmedel kunna ha positiva effekter. Det måste ageras med alla typer av åtgärder som kan bidra till att minska klimatpåverkan och uppnå klimat- och miljömål. Det är viktigt att välja inriktning och åtgärder för att skapa en mer klimatvänlig transportinfrastruktur, men det är lika viktigt att välja ett mer klimatvänligt användande av transportsystemet. För att effektivt uppnå en mer hållbar utveckling av transportsystemet krävs samverkan mellan alla berörda parter med helhetsperspektiv och att en kombination av åtgärder väljs.

Detta kan innebära såväl fysiska åtgärder för att utveckla transportsystemet som styrmedel, i form av ITS-lösningar, utveckling av fordon och drivmedel, ny teknik, steg 1 och 2 åtgärder etc. Trafikverket uttrycker i inriktningsunderlaget en stor tilltro till teknikutvecklingens möjligheter. Man borde vidare ha fördjupat skrivningen (analyserat) kring regeringens tredje inriktning om att klimatpåverkan ska minska. Trafikverket nämner steg 1 och 2 åtgärder för att minska klimatutsläppen, men de får tyvärr inget större utrymme i inriktningsunderlaget och borde därför utvecklas.

Region Dalarna anser att satsningen på Bredbandsutbyggnad och digitaliseringen är viktig, inte minst kring mindre städer och på landsbygden, för en stark utveckling utanför storstadsregionerna/större städer. Detta är viktigt för att kunna bidra till kompetensförsörjningen över hela landet och samtidigt bidra till ett minskat transportbehov.

Fyrstegsprincipen

I analysen för regeringens tre inriktningar anges bland annat att Fyrstegsprincipen ska vara en grund. Vi anser att det finns en betydande potential för att arbeta med steg 1 och 2 åtgärder, som syftar till en beteendeförändring.

I inriktningsunderlaget påtalas också att åtgärder ska väljas utifrån fyrstegsprincipen och att åtgärder inom de tidiga stegen bör prioriteras då de visat sig ha goda effekter och minska eller senarelägga behovet av steg 3 och 4 åtgärder.

Resandet utförs dock ofta av andra aktörer än Trafikverket, varför det finns tydliga incitament för att utöka de ekonomiska ramarna för de regionala planerna för mindre åtgärder. Detta gäller inte minst möjligheterna till ett aktivt och reellt påverkansarbete, utifrån regeringens uttalade vilja, om att öka cyklingen i landet. Vidare är det viktigt att kunna använda fyrstegsprincipens tidiga steg för mobility management åtgärder, medfinansiering av kommunala åtgärder och för att utveckla regional och lokal kollektivtrafik.

Vad gäller fyrstegsprincipen krävs det även ett tydligt ställningstagande om att medel för åtgärder i såväl nationell plan som regionala planer får användas till fyrstegsprincipens två tidiga steg. Det krävs således en förordningsförändring som; dels medger statlig medfinansiering från de regionala planerna för att

stödja kommuner m fl till åtgärder för att förändra beteende vad avser resor och transporter och dels ge länsplaneupprättarna fullt mandat att leda processarbetet för ett effektivt genomförande av steg 1 och 2 åtgärder inom de regionala planerna.

Fördelning av utvecklings/investeringsmedel

Om den ekonomiska planeringsramen blir densamma i kommande planeringsperiod innebär det att medlen till utvecklingsåtgärder/investeringsåtgärder bli klart begränsade. Det bör därför läggas vikt vid fördelningen av medel mellan olika åtgärds typer samt inte minst fördelningen mellan nationell plan och de regionala planerna.

I inriktningsunderlaget talar Trafikverket för att fokus bör ligga vid att genomföra trimningsåtgärder och mindre åtgärder som kan ha goda effekter för kapacitet, robusthet och hållbarhet. Vi instämmer i detta men vill också påtala att det även är viktigt i planeringen av sådana åtgärder att se till helheten, där investeringsmedel blir viktiga för att stödja noder och starka stråk.

Trimningsåtgärder och mindre åtgärder som föreslås prioriteras, är inte sällan åtgärder där Trafikverket efterfrågar eller kräver medfinansiering via de regionala planerna. Vi stödjer dessa typer av åtgärder, men det sätter ofta länsplaneupprättarna i en svår sits, då viljan till medfinansiering finns men betalningsförmågan saknas. Vi efterfrågar därför utökade ekonomiska ramar i de regionala planerna, för att på ett effektivare sätt kunna vara en medspelare för sådana satsningar.

I inriktningsunderlaget berörs inte hastighetsfrågan mer än i förbigående. Samtidigt arbetar Trafikverket aktivt med en hastighetsöversyn som kan innebära stora konsekvenser vad gäller tillgängligheten i transportsystemet. Utifrån Trafikverkets inriktning av sitt arbete, innebär det att hastigheten på viktiga och prioriterade stråk, sänks till 80 km/h. Det krävs betydande och kostnadskrävande investeringar för att nå hastighetsanspråken om 100 km/h längs de prioriterade stråken. Detta gäller inte minst tillgängligheten för stråken i nord-sydlig och öst-västlig riktning som leder till Dalafjällen, norra Europas största vinterturismområde, där det även torde vara av nationellt intresse för att behålla tillgängligheten.

Regeringen måste därför på allvar beakta Trafikverkets pågående arbete med hastighetsöversynen. Resultatet av denna kommer för länsplaneupprättarna att innebära markant ökade kostnader i de regionala planerna för att kunna uppfylla länens/regionernas prioriterade hastighetsanspråk (100 km/h). Detta är således ett ytterligare starkt incitament för utökade ekonomiska ramar för de regionala planerna.

Leif Nilsson
Ordförande

Tiina Ohlsson
Regiöndirektör

