

Svar på remiss Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Region Dalarna har för yttrande fått Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2020-2033 alt 2022-2037. Region Dalarnas huvudsakliga yttranden lämnas genom samarbetet Botniska korridorrens remissyttrande, gemensamt med regionerna Örebro län, Gävleborg, Jämtland-Härjedalen, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten (bilaga). I detta remissyttrande lämnas Region Dalarnas regionspecifika fördjupningar av Botniska korridorrens remissvar.

Inledning

Region Dalarnas fördjupade remissyttrande utgår från uppdraget som regionalt utvecklingsansvarig utifrån gällande regionala systemanalys, med beaktande av kommande regionala utvecklingsstrategi (RUS).

Dalarnas kommande regionala utvecklingsstrategi föreslås bygga på tre målområden för regional utveckling; ett Klimatsmart, Konkurrenskraftigt och Sammanhållet Dalarna, för ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet. Strategin kommer även ligga till grund för kommande aktualitetsprövning och uppdateringar av regional systemanalys för transportinfrastrukturen i länet.

Dalarna bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi genom att vara ett av landets viktigaste exportlän. Dalarna inrymmer stora och viktiga världsledande exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. En ny rapport från Mellansvenska Handelskammaren visar att Dalarnas bidrag till Sveriges export är dubbelt så stor som officiell statistik visar (Mellansvenska Handelskammaren, "Dalarnas och Gävleborgs betydelse för Sveriges export", 2020). Var fjärde godsvagn som idag rullar genom Sverige har Dalarna som slutdestination eller ska rulla genom länet. Borlänge bangård

är härvid en stark och central nod där Bergslagsbanan och Dalabanan möts tillsammans med E16 och Rv70.

Dalarna är samtidigt landets i särklass ledande besökslän utanför de tre storstadsregionerna med stora planerade investeringar, starkt ökad sysselsättning och därmed ett ökat resandebehov. Detta gäller inte minst satsningen på en ny flygplats i Sälen, vilken i sin tur tillsammans med Mora och Borlänge flygplatser ligger på ideala avstånd (40 mil) gentemot både Arlanda och Gardemoen vid en utveckling av elektrifiering av flyget.

Besöksnäringen och inte minst vinterturismen, ger betydande skatteintäkter för Sverige, vilket bland annat borde innebära att staten tar ett betydligt större ansvar för finansieringen av det i Dalarna så viktiga vägnätet. Besöksnäringen och de gröna näringarna spelar en allt viktigare roll i svensk ekonomi. Det är viktigt att detta sammantaget speglas i nästa nationella plan.

Det är positivt att Trafikverket konstaterar att kopplingen mellan åtgärdsplaneringen och planeringen för skydd och säkerhet, krisberedskap och höjd beredskap behöver stärkas. Det är särskilt angeläget att åtgärder för att förstärka totalförvarsplaneringen vidtas i de regioner som försvarsmakten pekat ut som militärstrategiskt viktiga.

Det går att klara **klimatmålen och öka landets konkurrenskraft och sammanhållning**, och Region Dalarnas viktigaste inspel för att uppnå detta är:

1. **Klimatinriktningen** – ökad elektrifiering och utbyggd infrastruktur för fossilfria drivmedel
2. **Vårda det vi har och viktiga investeringar för utveckling** – balans mellan vidmakthållande och nya investeringar
3. **Miniminivå +20%** - en ökning av de ekonomiska ramarna för nästa infrastrukturplan med minst 20% är ett minimum för att klara nödvändiga satsningar på såväl vidmakthållande som erforderliga investeringar, i syfte att nå klimatmål och regionala utvecklingsmål för landets konkurrenskraft och sammanhållning

Klimatinriktningen är det övergripande ramverket för Trafikverkets inriktningsunderlag, och är även grundförutsättningen för det regionala utvecklingsarbetet. Klimatinriktningen får dock inte leda till kraftigt ökade klyftor mellan täta och glesa miljöer, och de konsekvenser som kan uppstå

av Trafikverkets förslag måste bemötas kraftigt för att motverka de ökade klyftor som annars kan uppstå. Ökad elektrifiering och en kraftig utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för fossilfria drivmedel i hela landet med tydligt offentligt ansvar är en viktig inriktning för att klara klimatmålen. Denna inriktning bör sannolikt kompletteras med fler åtgärder för utvecklingen av vår framtida infrastruktur.

Inriktningsunderlagets fokus på att **vårda det vi har** genom tydliga satsningar på vidmakthållande och underhåll är viktigt för Dalarna, då vi har en omfattande infrastruktur med många mil väg och järnväg som behöver vidmakthållas för att bibehålla länets konkurrenskraft och stärka förutsättningarna för ett sammanhållet Dalarna. Dock får denna satsning inte ta så stort fokus att det helt eller delvis konkurrerar ut **viktiga investeringar för utveckling** av infrastrukturen.

Aviserade kostnadsökningar under gällande planperiod innebär i praktiken att ett +20% alternativ endast blir en marginell ökning av gällande anslagsram. För att kunna uppnå en balans mellan de för landet stora behoven av åtgärder för utveckling/investering och vidmakthållande krävs sannolikt en betydligt större planeringsram för att kunna färdigställa och starta nya angelägna investeringsobjekt parallellt med att åtgärda det betydande eftersläpande underhållet i såväl järnvägs- som vägtransportssystemet.

En planeringsram på **+20% är således en miniminivå** inför kommande planeringsperiod. Samtidigt måste den kostnadsutveckling som Trafikverket räknar med och som präglat såväl underhåll som investeringar de senaste åren ifrågasättas och åtgärder för mer kostnadseffektiva insatser vidtas.

Regionspecifika fördjupningar av Botniska korridorens remissvar

Bygg ett nationellt nät för 250 km/h

Det är viktigt att inriktningsplaneringen förmår belysa behovet av en tydlig målbild för järnvägens utveckling. Trafikverkets analys av ett framtida järnvägsnät för 250 km/tim bör inarbetas i inriktningsplaneringen.

En långsiktig utvecklingsplan bör inkludera att EUs stomnätsskorridor ScanMed, delen Botniska korridoren, med Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs, samt att

även att viktiga åtgärder och brister i de anslutande stråken till Botniska korridoren får plats i kommande nationell plan. För Dalarnas del är det särskilt viktigt med hastighetshöjande och kapacitetsförstärkande åtgärder för den långsiktiga utvecklingen på Bergslagsbanan och Dalabanan, inom ramen för en ny målbild om en järnväg för 250 km/tim. Båda stråken ansluter till Botniska korridoren och har en tydlig koppling till överflyttning av gods till sjöfarten i Gävle och Göteborgs hamnar. För att uppnå överflyttning till järnväg och sjöfart måste även anslutningar, terminaler och hamnar utvecklas parallellt med infrastrukturen i stråken.

Region Dalarna anser att huvudinriktningen för Sverige ska vara att ta fram långsiktiga utvecklingsplaner för alla järnvägar samt att anta en ny målbild om en järnväg för 250 km/tim för hela landet. Trafikverkets rapport utgör en plattform för utveckling av fler anslutande stråk, såsom Bergslagsbanan och Dalabanan.

Uppfyll vår del av det europeiska och nordiska gemensamma transportsystemet

Region Dalarna understryker vikten av att det internationella perspektivet behöver få stor uppmärksamhet i den nationella infrastrukturplaneringen, bland annat mot bakgrund av godstransporternas betydelse för Sveriges exportintensiva industri. Det behövs en tydlig planering för när Sverige avser att uppfylla sin del av det europeiska transportsystemet TEN-T för både stomnät och det övergripande nätet. För Dalarnas del med stor export inom stål- och träindustrierna är förlängningen av stomnätskorridoren ScanMed genom inkludering av Godsstråket genom Bergslagen mycket välkommet för att få utbyggnad av längre och tyngre godståg genom länet.

De gränsöverskridande och godsbärande järnvägstransporterna behöver stärkas ytterligare genom fortsatt utveckling av TEN-T nätet i vår del av Europa, och en naturlig utveckling för Sveriges exportnäring är att förstärka nätet genom att inkludera Bergslagsbanan i det övergripande nätet, vilket Region Dalarna lyft i kommissionens samråd kring utveckling av TEN-T. Det behövs en inriktning om en långsiktig utvecklingsplan för alla järnvägsstråk i Sverige, där samfinansiering via EU medel för TEN-T nätet är en viktig del. Även gränsöverskridande stråk över nationsgränser behöver stärkas för såväl gods som persontransporter, ett exempel är E16 som förbinder ostkusten via Gävle med Atlantkusten via Oslo och Bergen. Det är positivt att Trafikverket initierat ett samarbete mellan de nordiska myndigheterna, som syftar till att bidra till samsyn om flaskhalsar och åtgärder i

gränsöverskridande relationer, och samordnade satsningar bör ingå i infrastrukturpropositionen.

Region Dalarna anser att det gränsöverskridande transportsystemet bör få fortsatt uppmärksamhet inför nästa nationella plan, och att fler anslutande stråk med betydelse för Sveriges export bör lyftas fram från nationell nivå till revideringen av TEN-T, däribland Bergslagsbanan och E16.

Sveriges geografi kräver olika lösningar inom den regionala utvecklingen

Det nationella målet för den regionala utvecklingspolitiken är "Utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet".

Dalarna har 15 kommuner och är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i EU och Sverige och har stora inomregionala skillnader med både växande och krympande befolkning på olika orter. God infrastruktur i kombination med goda livsmiljöer blir viktiga delar i arbetet för en hållbar regional utveckling och tillväxt. Regionen behöver skapa goda livsvillkor både på större och mindre orter. Tillgång till vidgade arbetsmarknadsregioner inom och utom länsgränsen är speciellt viktigt för boende på mindre orter där utbudet på orten är begränsat. Goda pendlingsmöjligheter och korta restider är avgörande och infrastrukturen bygger sammanhållningen såväl inom länet som inom landet och EU.

I Dalarna finns världsledande stål-, trä- och elkraftindustri; globala företag vars konkurrenskraft bygger på innovation, forskning och utveckling, och dessa näringsgrenar ger ett betydande bidrag till Sveriges export och ekonomi. Enligt Mellansvenska Handelskammarens rapport "Dalarnas och Gävleborgs betydelse för Sveriges export" (2020) är Dalarnas bidrag till Sveriges samlade exportvärde dubbelt så stort som den officiella statistiken redovisar. Platsens betydelse är givetvis avgörande för denna del av Sveriges export, då råvaran finns där den finns och ej går att flytta, därför måste möjligheter till kompetensförsörjning och pendling till dessa platser säkerställas, och infrastrukturen för utförsel av varor till Europa förstärkas. En utmaning är således att möjliggöra stärkta arbetsmarknadsregioner och god fysisk infrastruktur samtidigt som klimatpåverkan minskar.

Besöksnäringen är en annan platsbaserad basnäring som är viktig för Sveriges ekonomi, och en av våra basnäringar. Dalarna har en stark och växande besöksnäring och är idag den största besöksdestinationen i landet utanför de tre storstadsregionerna, med nästan åtta miljoner gästnätter per år. Den avsevärt största delen av besökarna kommer med bil och trots en ny flygplats för att öka kapaciteten att ta emot fler långväga besökare, så kommer biltransporterna fortsatt vara avgörande för denna viktiga näring, där den stora besöksmassan kommer från Stockholm/Mälardalen. Transportpolitiken måste utformas så att dessa infrastrukturstråk kan förbättras och förstärkas hela vägen oavsett om det är nationellt stamvägnät eller regionalt vägnät. Utbyggnaden av infrastruktur för elfordon och fossilfria drivmedel behöver påskyndas och är av nationellt intresse.

De långa avstånden kommer alltid vara en del av Dalarnas geografi, digitaliseringen och innovativa transportlösningar kan göra en stor skillnad för att öka tillgänglighet och delaktighet i samhället. Geografiskt kommer vi dock fortsatt behöva transportera gods och personer. I de delar av länet där tillgängligheten på järnväg och väg inte räcker till är flyget en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv, och därför är omställningen till klimatneutralt flyg avgörande.

En elektrifiering av flyget har potential att bidra till att i huvudsak på kortare distanser minska flygets utsläpp och kan på sikt spela en viktig roll för inrikesflyget. I Trafikverkets senaste beslut om allmän trafikplikt ansågs inte skälen vara tillräckliga för att Sälen-Mora-Arlanda skulle omfattas av trafikplikt. Detta är bekymmersamt för näringslivet i norra och västra Dalarna och en översyn av bedömningen för trafikplikt bör ses över i en helhetslösning för transportinfrastrukturen mot bakgrund av framsteg inom elektrifiering och framtida möjligheter till fossilfritt flyg.

Trafikverkets basprognoser avseende relativ befolkningsutveckling med stor befolkningsökning i södra Sverige och storstadsregioner på bekostnad av befolkningen i de nordliga länen kan bara uppfattas som en tydlig signal om att kraftfulla beslut måste fattas på politisk nivå för att motverka denna utveckling. Det gäller beslut avseende såväl elektrifiering och utveckling av fossilfria drivmedel som investeringar av ny infrastruktur i norra och mellersta Sverige, för att möta upp den starka utveckling som finns inom besöksnäring och exportindustri.

Region Dalarna anser att den framtida transportinfrastrukturen måste ta hänsyn till regionernas bidrag och platsers betydelse för landets konkurrenskraft.

Staten måste ta ett större ansvar för finansiering av den statliga infrastrukturen – öka ramarna för länsplaner – statlig medfinansiering

Länsplaner

Under de två senaste planeringsomgångarna har anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade samtidigt som anslagen till nationell plan ökat kraftigt. Efter den senaste planeringsomgången har även stadsmiljöavtalen vuxit stort, motsvarande en miljard kronor per år under planperioden, med medel till åtgärder som normalt hör hemma i länsplanerna.

De regionala planupprättarna tar ett stort ansvar för transportsystemets funktion och trafiksäkerhet, särskilt för de mest utsatta i trafiken. De åtgärder som krävs är lika viktiga i små som stora stråk men kostar detsamma. Länsplanernas beräkningsgrund och totala del av nationell plan måste därför arbetas om och befolkningens betydelse viktas ner. Nuvarande beräkningsmodell väger inte in omfattningen av den trafik som belastar det statliga vägtransportssystemet i tillräcklig omfattning.

Dalarna har flera nationella stamvägar (E16, E45, Rv50, Rv70) som sträcker sig genom länet och som interagerar med övriga prioriterade regionala stråk. Dalarna är bland annat därför unikt vad gäller en omfattande belastning på vägtransportssystemet särskilt för långväga personresor och godstransporter. Den omfattande turisttrafiken har en påtaglig påverkan på transportsystemets kapacitet i hela Dalarna, varav en stor del på det regionala vägnätet.

Trafikflödet för turistströmmarna motsvarar under högtrafiktimmarna drygt 35 000 ÅDT, vilket ställer höga krav på vägstandard och vidare hastighetsanspråken för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet. I praktiken uppstår därför trafikinfarkter även i den här delen av landet, det vill säga utanför storstadsregionerna, när vägstandarden inte svarar mot de faktiska trafikflödena.

Under högsäsong har Sälenfjällen och Idre-/Grövelsjöfjällen över 100 000 besökare och man brukar tala om en "stad på fjället" - ett "Västerås" som förflyttar sig varje vecka till och från Sälen-/Idreområdet. Dalarnas omfattande vägtransportsystem belastas även av trafik till andra starka besöksmål inom länet såsom Siljansområdet, Romme Alpin (Borlänge) och Säfsen (Ludvika/Fredriksberg) liksom av transittrafik genom länet till besöksmål utanför Dalarna.

Regional hastighetsanpassning

Regeringen har tidigare anfört att det är angeläget att försöka motverka de negativa effekterna av nedsatta hastighetsgränser, i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider. Restider, främst i form av långväga persontransporter och pendling, har tydliga marginaleffekter.

Region Dalarna anser därför att Trafikverkets pågående arbete kring åtgärder för systematisk hastighetsanpassning från 90 km/h till 80 km/h, innebär märkbart ökade restider för såväl långväga personresor som dagliga arbetsresor. Detta får sammantaget tydliga negativa genomslag för Dalarnas kommuner och näringsliv, inte minst för besöksnäringen, i form av en såväl försämrad regional som nationell tillgänglighet.

Region Dalarna anser vidare att det både är ologiskt och märkligt att Trafikverket påbörjat arbetet med hastighetsanpassningen innan genomfört forskningsarbete (Umeå universitet/Cerum: "Regionala konsekvenser av Trafikverkets plan för förändrade hastighetsgränser") är ordentligt utvärderat och prövat. Region Dalarna har i överklagan till regeringen tydligt markerat detta.

Mötesseparering

I gällande nationella plan finns det möjlighet att samfinansiera åtgärder för mötesseparering i länsplanerna. Även med en samfinansiering kommer inte länsplanerna att räcka för att bygga mötesfria vägar för att kunna bidra till såväl trafiksäkerhetsmålen som en nationell och regional tillgänglighet.

Region Dalarna anser därför att det även utifrån detta perspektiv behövs utökade ekonomiska ramar för länsplanerna. Detta styrks särskilt utifrån Trafikverkets tydliga bedömning att trafiksäkerhetsåtgärder är särskilt angelägna på det regionala vägnätet för att bidra till nollvisionen.

Samordna statsbidragen

Strukturen med statlig medfinansiering via länsplanerna och statsbidrag genom bland annat stadsmiljöavtalen och klimatklivet gör det svårt att överblicka finansieringen och genomföra en långsiktig och sammanhållen bebyggelse- och transportplanering.

Region Dalarna anser att statsbidragen i högre utsträckning bör kopplas till de regionala planerna. På så vis får kommuner och regioner bättre möjligheter att tillsammans utforma en sammanhållen planering. Planupprättarna i enlighet med det regionala utvecklingsuppdraget bör ha rådighet över de beslut som tas om statlig medfinansiering inom respektive län.

Behov av förordningsförändring

Region Dalarna efterlyser ett tydligt ställningstagande för att medel i såväl nationell plan som länsplanerna kan användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg. Detta förutsätter en ändring i förordningen om länsplaner och om statlig medfinansiering.

Till stor del sammanfaller besöksnäringens och basindustrins behov när det gäller utveckling av transportinfrastrukturen och att ge dessa förutsättningar att fortsätta utvecklas torde vara av stort nationellt intresse. Behoven sammanfaller också till stor del med behoven av förbättrad infrastruktur för bättre pendlingsmöjligheter till både arbete och studier. Nuvarande länsplaner räcker inte till för att hantera vägnätet. Beräkningsmodellen måste dessutom bättre spegla nyttjandet av och storleken på vägtransportssystemet.