

Remissvar på Trafikverkets ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033”

Infram bestående av Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanans yttrande.

Till: Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet),
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Samtliga 38 kommuner i Partnerskapen Bergslagsbanan,
Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan.

Från: Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och
Intresseföreningen Dalabanan via Infram, Infrastruktur för framtiden.

Författare: Sofia Berglund, Eva Mikkelsen, Lars Bergman, Arne Johansson, Mats Lindqvist

Syfte med dokumentet

Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan påverkar och bevakar utvecklingen inom nämnda stråk.

Stråken är en grundläggande förutsättning för att de stora mängderna gods- och persontransporterna till, från och igenom Sveriges midja fungerar.

Stråken har via sin samverkansplattform Infram, Infrastruktur för framtiden, analyserat Trafikverkets ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033” daterat 211130 och i samverkan med stråkens 38 kommuner tagit fram detta remissvar för leverans till regeringen.

Innehållsförteckning

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Yrkanden..... | 3 |
| 1.1 | Bergslagsbanan: | 3 |
| 1.2 | Bergslagsdiagonalen:..... | 3 |
| 1.3 | Dalabanan: | 4 |
| 1.4 | E16: | 4 |
| 1.5 | Generellt för alla fyra stråk och behov i Sveriges midja/Bergslagen | 5 |
| 2 | Behov av investeringar i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Sveriges midja | 6 |
| 2.1 | Banta inte bort Sveriges midja..... | 6 |
| 2.2 | Kopplingar till andra betydelsefulla stråk..... | 7 |
| 3 | Bergslagsbanan | 9 |
| 3.1 | Stråkets funktion..... | 9 |
| 3.2 | Långsiktiga visioner/mål | 9 |
| 3.3 | Kommentarer rörande Trafikverkets förslag | 10 |
| 3.4 | Yrkanden: | 11 |
| 4 | Bergslagsdiagonalen..... | 12 |
| 4.1 | Stråkets funktion..... | 12 |
| 4.2 | Långsiktiga visioner/mål | 12 |
| 4.3 | Yrkanden är att:..... | 12 |
| 5 | Dalabanan..... | 15 |
| 5.1 | Stråkets funktion..... | 15 |
| 5.2 | Långsiktiga visioner/mål | 15 |
| 5.3 | Kommentarer rörande Trafikverkets förslag | 16 |
| 5.4 | Yrkanden: | 17 |
| 6 | E16 | 18 |
| 6.1 | Stråkets funktion..... | 18 |
| 6.2 | Långsiktiga visioner/mål | 18 |
| 6.3 | Yrkanden är att:..... | 18 |
| 6.4 | Kommentarer rörande Trafikverkets förslag | 19 |

1 Yrkanden

Infram, bestående av partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan, yrkar enligt nedan. Yrkandena finns också mer utförligt beskrivna i sitt sammanhang i kapitel 3-6.

1.1 Bergslagsbanan:

Långsiktigt yrkas att:

- Hela Bergslagsbanan ska ha dubbelspår. Yrkas att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för detta och snarast starta planeringen för genomförande.
- Det ska finnas tillförlitlig access till både en östlig- och en västlig hamn via en robust bana som täcker in Gävle-Dalarna-Göteborg. Yrkas att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för detta och snarast starta planeringen för genomförande.

Kortsiktigt yrkas att:

- Stråket från Kil till Göteborg rustas. Detta innebär att industrierna i Bergslagen mer effektivt och tillförlitligt kan använda sig av järnvägstransporter till/från hamn både via en östlig (Gävle) och en västlig hamn (Göteborg).
- Planerade investeringar i Gävle och sträckningen Gävle-Forsbacka färdigställs för att säkra effektiva transporter till Gävle hamn.
- Nya sträckningen Gävle-Forsbacka förlängs till Sandviken.
- Utredning påbörjas för ett framtida dubbelspår Borlänge-Falun. Detta för att säkra kapaciteten för både person- och godstrafik, både i ett normalläge och i ett stort läge, på ett idag kapacitetsbegränsande avsnitt. Vid en flytt av järnvägen frigörs dessutom attraktiva markområden, lämpliga för bland annat bostäder och besöksnäring.
- Järnvägsbroarna över RV 50 i Grängesberg åtgärdas.

1.2 Bergslagsdiagonalen:

Yrkas att:

- Mötesseparering genom 2+1-väg, samtidigt som tre korsningspunkter (anslutande infarter mot Lindesberg) uppgraderas och trafiksäkras, inryms i ett reviderat planförslag.
- Grängesberg Södra förbifart inryms i ett reviderat planförslag och inte bara i en med 10 procent utökad planeringsram. Detta är akutåtgärder för två järnvägsbroar på Bergslagsbanan som borde beredas utrymme tidigt under planperioden.

- Problematiken vid Silverhöjdsbacken med korsning av väg 792 till Ställdalen blir föremål för utredning av möjligheterna att åstadkomma åtminstone någon form av dellösning av problemen under kommande planperiod (trimningsåtgärder).

1.3 Dalabanan:

Långsiktigt yrkas att:

- Hela sträckan Uppsala-Mora ska ha dubbelspår. Yrkas att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för detta och snarast starta planeringen för genomförande.

Kortsiktigt yrkas att:

- Stråket rustas för att klara 89 minuters transporttid Uppsala-Borlänge.
- Stråket kan hantera minst 20 % mer gods.
- Stråket kan hantera ett tåg i timmen/styv tidtabell.
- Det genomförs fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, Uppsala - Borlänge.
- Rustning av banans norra delar, Borlänge – Mora, sker så den uppnår en standard som medger trafikering av snabbare fordon. Bland annat genom byte av kontaktledningsstolpar och andra trimningsåtgärder
- Fler mötesstationer skapas och att förlängning av mötesstationer sker enligt EISK-princip. Detta för att säkra att godstransporter ska kunna genomföras i samklang med persontransporter.

1.4 E16:

Yrkas att:

- Planeringsramen utökas med 10 procent för att möjliggöra fler viktiga investeringar även i Sveriges midja.
- Att etapperna 2 och 3 av det i nu gällande plan namngivna objektet Borlänge - Djurås inryms i sin helhet i den nya planen.
- Att Förbifart Yttermalung i sin helhet inryms i den nya nationella planen.
- Mötesseparering av Faluns östra infart, Lönnemossa - Klingvägen, inryms i den nya planen.
- Mötesseparering öster och väster om Hofors.
- Kortsiktigt finns ett stort behov av att höja standarden på E16 mellan Lekvattnet och Kongsvinger. Långsiktigt bör en ny gränsövergång mellan Torsby – Kongsvinger prioriteras.
- Investeringar i förbifart Falu tätort, den så kallade Lugnetleden/Hanröleden.

1.5 Generellt för alla fyra stråk och behov i Sveriges midja/Bergslagen

Partnerskapen yrkar att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i samverkan med stråkens berörda kommuner, näringsliv och Region Dalarna mycket snabbt utvecklar godsbangården i Borlänge till ett logistiskt intermodalt nav för att på ett effektivt och klimatsmart sätt säkra hanteringen av de stora godsmängder som transporteras i och genom Sveriges midja. Med de stora investeringar som görs i norra Sverige kommer sannolikt snart än större godsflöden att transporteras denna väg. I uppdraget ska också ingå att klargöra om det intermodala navet kan bli en torrhamn (dry port) kopplad till Gävle hamn. I uppdraget ska också ingå att se över möjligheten om etablerandet kan ingå i ett riktat Industripaket.

2 Behov av investeringar i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Sveriges midja

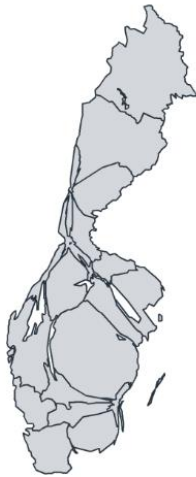
Infram är ett samarbete mellan de fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16. Tillsammans passerar stråken genom 7 regioner och 38 kommuner med 1,2 miljoner invånare.

Några av Sveriges främsta exportindustrier finns sedan länge i Bergslagsregionen, i Sveriges midja. Här sker ett utflöde av gods i form av skogsråvara, stål och andra produkter som exporteras. Företag och industrier som med sina exportintäkter bidrar till välfärd, jobb, skola och omsorg i hela Sverige. Sveriges midja är ett betydelsefullt besöksområde under kontinuerlig expansion, bland annat finns här norra Europas största vinterdestination. Besöksnäringen i Sveriges midja bidrar med en stor mängd arbetstillfällen och skatteintäkter.

2.1 Banta inte bort Sveriges midja

Infrastructure investment per capita

Including Ostlänken project



Stockholms
Handelskammare™

Bilden visar hur Trafikverkets förslag till investeringar i nationellplan fördelas per capita.

Källa: Stockholms handelskammare

Näringslivet i Sveriges midja ligger i framkant för modern och hållbar produktion av varor och tjänster. Den starkt ökande efterfrågan på hållbara produkter borde innebära att industrier och övrigt näringsliv här kommer att öka ytterligare i betydelse. För att klara en ökad efterfrågan och fortsatt tillväxt behöver investeringar i hållbara transporter och hållbar infrastruktur öka. Dels för att pendling av kompetens till och från företag ska fungera, dels för att besöksmål ska kunna nås och dels för att företagens produkter ska nå ut till hela världen effektivt. Bergslagsregionen är hjärtat i exportsverige och har många fördelar. Men, det geografiska läget i Europas utkant är inte en fördel. Därför är vi helt beroende av en väl fungerande infrastruktur för effektiva transporter.

Sveriges midja är också mycket viktig för transfertrafik (dvs. transporter som inte startar eller slutar här), både av människor och gods.

40 procent av Sveriges export är beroende av en välfungerande infrastruktur i Sveriges midja, Bergslagsregionen. För att kunna bibehålla och för att kunna öka den globala konkurrenskraften hos ett stort antal av Sveriges främsta exportindustrier krävs en massiv satsning på transportinfrastruktur. Både befintliga och nya aktörer inom industri, besöksnäring och övrigt näringsliv, i Sveriges midja och i resten av landet, gör dessutom

stora investeringar vilket kommer att ställa ytterligare krav på infrastrukturen. Väl fungerande vägar och järnvägar i Sveriges midja är absolut avgörande för att kunna nå framgång. Genom förbättrad infrastruktur här bidrar vi följaktligen till hela Sveriges välstånd. Om satsningarna på infrastrukturen uteblir i Sveriges midja kan det få kännbara effekter på Sveriges konkurrenskraft.

Godstransporters samhällsekonomiska betydelse behöver ligga till grund för hur de investeringar som görs i infrastrukturen så att respektive väg/järnväg kan nyttjas på bästa sätt.

För att tillgängliggöra finansiering av transport- och infrastruktursatsningar som gynnar hela Sverige anser Inframs fyra stråk att alternativa sätt att finansiera de påtänkta stambanorna i södra Sverige ska beaktas.

2.2 Kopplingar till andra betydelsefulla stråk

I detta remissvar görs yrkanden för de fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16. Dessa stråk har dock kopplingar och anslutningar till ett flertal andra infrastrukturstråk vilka är av stor vikt för att transporter ska kunna fungera i och genom Sveriges midja. Investeringar i dessa anslutande stråk är i flera fall avgörande för att den totala nyttan ska uppstå, både utifrån ett transporteffektivitetsperspektiv och utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

I detta remissvar görs inga yrkanden för dessa till Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16 anslutande stråk, däremot betonas enligt nedan vikten av några anslutande järnvägsstråk, då dessa är att betrakta som ett mer slutet transportsystem med färre alternativa lösningar inom systemet. Ett flertal viktiga vägstråk har koppling till E16 och Bergslagsdiagonalen. Dessa kommenteras dock inte ytterligare i detta remissvar.

- Bergslagspendeln. Ett för både person- och godstransporter viktigt järnvägsstråk för att knyta ihop Mälardalen med Dalarna. Anslutning till både Bergslagsbanan och Bergslagsdiagonalen.
- Godsstråket genom Bergslagen (stomnätskorridoren ScanMed, Botniska korridoren). Ett viktigt stråk för gods- och persontransporter mellan norra och södra Sverige. Anslutningar till både Bergslagsbanan och Dalabanan.
- Inlandsbanan. Med anslutning till Dalabanan är Inlandsbanan ett viktigt järnvägsstråk för både person- och godstransporter till/från norra Sverige.
- Ostkustbanan.
 - Bergslagsbanan ansluter till Ostkustbanan i Gävle. Ostkustbanan har stor betydelse för transporter som kommer på eller ska till Bergslagsbanan.
 - Den planerade utvecklingen av Ostkustbanan, Gävle-Kringlan, har också stor betydelse för Bergslagsbanans anslutning till Gävle Hamn, då trafik måste in och lokvända på godsbangården så länge godsbangården ligger kvar på Näringen.
 - Dalabanan ansluter till Ostkustbanan i Uppsala. Ostkustbanans sträckning Uppsala – Stockholms har stor betydelse för snabb och robust trafik mellan Dalarna, delar av Västmanland, Uppsala, Arlanda och Stockholm. Ostkustbanan

har också stor betydelse för norrgående trafik anslutande från södra delarna av Dalabanan. Det planerade fyrspåret på Ostkustbanan Uppsala – Stockholm är en viktig förutsättning för ökad tillgänglighet till och från Arlanda och Stockholm för kommuner i Dalabaneområdet.

- Sala-Västerås-Linköping (järnväg). I Sala ansluter Dalabanan till järnvägssträckningen Sala-Västerås med möjlighet att fortsätta till Linköping. Denna förbindelse är mycket viktig för att knyta ihop Mälardalen med Dalarna.
- Västerdalsbanan. Med anslutning till Dalabanan och Bergslagsbanan är Västerdalsbanan ett viktigt järnvägsstråk för transporter till/från västra Dalarna.

3 Bergslagsbanan

3.1 Stråkets funktion

Bergslagsbanan är ett klassiskt viktigt godsstråk men är även mycket viktig för persontrafik, både för långväga trafik och för arbetspendling. I anslutning till stråket finns ett starkt näringsliv med tung och lätt industri, handel, utbildningsaktörer, myndigheter och en mycket stark besöksnäring. Stråket används också för en stor mängd genomgående trafik. Genomgående trafik och trafik som startar och ankommer Sveriges midja (Bergslagen) hanterar ca 40 procent av Sveriges export, en del av denna trafik nyttjar Bergslagsbanan. Falun/Borlänge tillsammans med Gävle innebär ett befolkningskluster som kan mäta sig med Sveriges storstadsregioner. En stor del av godstransporterna på Bergslagsbanan startar eller slutar i Göteborgs hamn. Bansträckningen väster om Vänern, Kil - Karlstad – Göteborg skulle vara ett utmärkt alternativ för att avlasta den hårt belastade västra stambanan. Skicket på banan i kombination med enkelspårdriften skapar dock osäkerhet då risken för störningar är stor. Bansträckningen väster om Vänern behöver därför rustas för att kunna hantera ökade transportmängden till och från Göteborg.

3.2 Långsiktiga visioner/mål

3.2.1 Effektmål (vilka effekter ska uppnås)

Gods och människor ska effektivt och tillitsfullt kunna transporteras på Bergslagsbanan. Detta oavsett om transporter startar/slutar i Bergslagen eller om det är genomgående trafik.

- Näringslivet ska kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Som stomme i kollektivtrafiken, bidragande till kompetensförsörjningen ska människor kunna lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav, tillgängliggörs.

3.2.2 Vision Bergslagsbanan (långsiktiga mål)

- Dubbelspår längs hela Bergslagsbanan.
- Skapa tillförlitlig access till både en östlig- och en västlig hamn via en robust bana som täcker in Gävle-Dalarna-Göteborg.

3.2.3 Kortsiktiga mål (prioriterade objekt)

För att kunna uppnå önskade effekter enligt ovan krävs satsningar på hela Bergslagsbanan. Nedan de mest prioriterade.

- Stråket från Kil till Göteborg ska rustas. Detta innebär att industrierna i Bergslagen mer effektivt och tillförlitligt kan använda sig av järnvägstransporter till/från hamn både via en östlig (Gävle) och en västlig hamn (Göteborg).

- Färdigställa planerade investeringar i Gävle och sträckningen Gävle-Forsbacka för att säkra effektiva transporter till Gävle hamn.
- Nya sträckningen Gävle-Forsbacka ska förlängas till Sandviken.
- Utredning ska påbörjas för ett framtida dubbelspår Borlänge-Falun. Detta för att säkra kapaciteten för både person- och godstrafik, både i ett normalläge och i ett stört läge, på ett idag kapacitetsbegränsande avsnitt. Vid en flytt av järnvägen frigörs också attraktiva markområden, lämpliga för bla bostäder och besöksnäring.
- Järnvägsbroarna över RV 50 i Grängesberg åtgärdas.

3.3 Kommentarer rörande Trafikverkets förslag

3.3.1 Namngivna objekt (objekt som är över 100 mkr) och trimningsåtgärder (objekt som är under 100 mkr):

- Falun-Borlänge kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder ca 170 mkr.
 - Åtgärden består av hastighetshöjande åtgärder, plankorsningsåtgärder (trafiksäkerhet) samt en samtidig infart i Ornäs som förbättrar kapaciteten. Planerad byggstart år 2024. Planeras färdigställas år 2025.
- Järnvägsbroarna över RV 50 i Grängesberg beskrivs i Förslagets 7.3.7, Rv50 Förbi Grängesberg. Objektets realisering baseras på att det tillkommer 10% finansiering.
- Objektet Gävle-Kringlan (total kostnad ca 7,3 miljarder) har i förslaget även utökats med dubbelspår i nysträckning delen Gävle-Forsbacka på Bergslagsbanan. Delen Gävle-Forsbacka utgör ca 1,1 miljard av dessa 7,3 miljarder.
- Till Gävle hamn, järnvägsanslutning.
- Förutom de namngivna åtgärderna på Bergslagsbanan är det även planerat trimningsåtgärder, bland annat hastighetshöjande åtgärder, på delen Gävle-Falun.

Kommentarer rörande objekten ovan:

Ingen förändring har egentligen skett från nuvarande plan, förutom att kostnadsökningar skett (nya kalkyler och SEB: ar har tagits fram).

Objekten ligger fortfarande kvar i det nya förslaget och inga kostnadsbesparingar har skett. Medel för objekten finns upptaget i Trafikverkets verksamhetsplan. Finansieringen av järnvägsbroarna i Grängesberg baseras dock på att det tillkommer 10 % finansiering.

För övriga åtgärder pågår planering samt utredningar vilket innebär att produktionsmedlen ligger framåt i tiden samt att det krävs byggstartsbeslut från regeringen för att kunna starta dessa. Kalkylerna har oftast ett osäkerhetsintervall på + -30%.

3.4 Yrkanden:

Långsiktigt yrkas att:

Hela Bergslagsbanan ska ha dubbelspår. Yrkas att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för detta och snarast starta planeringen för genomförande.

Det ska finnas tillförlitlig access till både en östlig- och en västlig hamn via en robust bana som täcker in Gävle-Dalarna-Göteborg. Yrkas att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för detta och snarast starta planeringen för genomförande.

Kortsiktigt yrkas att:

- Stråket från Kil till Göteborg rustas. Detta innebär att industrier i Bergslagen mer effektivt och tillförlitligt kan använda sig av järnvägstransporter till/från hamn både via en östlig (Gävle) och en västlig hamn (Göteborg).
- Planerade investeringar i Gävle och sträckningen Gävle-Forsbacka färdigställs för att säkra effektiva transporter till Gävle hamn.
- Nya sträckningen Gävle-Forsbacka förlängs till Sandviken.
- Utredning påbörjas för ett framtida dubbelspår Borlänge-Falun. Detta för att säkra kapaciteten för både person- och godstrafik, både i ett normalläge och i ett stort läge, på ett idag kapacitetsbegränsande avsnitt. Vid en flytt av järnvägen frigörs dessutom attraktiva markområden, lämpliga för bla bostäder och besöksnäring.
- Järnvägsbroarna över Rv50 i Grängesberg åtgärdas.

4 Bergslagsdiagonalen

4.1 Stråkets funktion

Bergslagsdiagonalen/Riksväg 50 omfattar vägsträckan Mjölby - Örebro - Falun - Söderhamn och som på delen Mjölby - Falun ingår i det nationella stamvägnätet.

På Bergslagsdiagonalen transporteras stora mängder gods från norra Sverige med destination i sydvästra och södra Sverige. Vid en närmare blick på hur trafikvolymerna ser ut på ett antal nord-/sydgående vägar i mellersta Svealand är det inte förvånande att det är Bergslagsdiagonalen och väg E4 som har den högsta trafikbelastningen. Men det handlar inte bara om transittrafik. Behovet av intransporter av råvara och komponenter från underleverantörer till industrierna på orterna längs vägen är också stort. Det handlar om mycket diversifierade transporter från många leverantörer och dessa transporter kommer av allt att döma även i framtiden att ske på väg med lastbil. Lastbilsandelen varierar kraftigt och är på vissa delsträckor extremt hög.

På denna del av Bergslagsdiagonalen transporteras naturligtvis även en stor del av de färdiga produkter som tillverkas längs stråket. Det handlar om transformatorer, papper, industriprodukter, stål, öl, läsk och andra konsumentprodukter. Hamnarna i Gävle, Göteborg, Helsingborg och Malmö/Köpenhamn är viktiga noder i företagets logistiksystem.

4.2 Långsiktiga visioner/mål

Partnerskap Bergslagsdiagonalen har sedan lång tid tillbaka uttalat som sin vision att - i första hand - den nationella delen av denna väg ska uppnå "grön/100 km/h-standard" inom snarast möjliga framtid. Denna standard innebär både högre trafiksäkerhet och förbättrad tillgänglighet, eftersom hastigheten kan höjas till 100 km/h.

Med objektet Nykyrka - Brattebo backe (Östergötlands och Örebro län) genomfört och öppnat för trafik enligt remitterat planförslag kommer den eftersträvade standarden att uppnås på sträckan Mjölby - Lindesberg S.

Men därefter återstår den ca 110 km långa sträckan mellan Lindesberg S och Svarthyttssveden (Gräsberg norr om Ludvika).

4.3 Yrkanden är att:

- Mötesseparering genom 2+1-väg genomförs på Förbifart Lindesberg, samtidigt som tre korsningspunkter (anslutande infarter mot Lindesberg) uppgraderas och trafiksäkras, inryms i ett reviderat planförslag.
- Grängesberg Södra förbifart inryms i ett reviderat planförslag och inte bara i en med 10 procent utökad planeringsram. Detta är akutåtgärder för två järnvägsbroar på Bergslagsbanan som borde beredas utrymme tidigt under planperioden.
- Problematiken vid Silverhöjdsbacken med korsning av väg 792 till Ställdalen blir föremål för utredning av möjligheterna att åstadkomma åtminstone någon form

av dellösning av problemen under kommande planperiod (trimningsåtgärder).

4.3.1 Kommentarer rörande Trafikverkets förslag

Trafikverket har upprättat en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för sträckan Lindesberg S - Länsgränsen Örebro län/Dalarnas län. I denna ÅVS har delsträckan Lindesberg S - Lindesberg N (anslutning av riksväg 68) bedömts ha högsta prioritet. Objektet innebär mötesseparering genom 2+1-väg samtidigt som tre korsningspunkter (anslutande infarter mot Lindesberg) uppgraderas och trafiksäkras. Detta är ett mycket samhällsekonomiskt lönsamt objekt genom stora bidrag till bättre tillgänglighet genom högre hastighetsgräns och höjd trafiksäkerhet. Samtidigt finns det ytterligare en kvalitetsdimension i detta objekt genom att skapa kontinuitet i vägstandarden - något som skattas högt av trafikanterna. Efter att detta objekt genomförts får vi i princip helt mötesfri väg på sträckan Mjölby - Lindesberg N. Men i planen finns ingenting nämnt om denna åtgärd - varken i form av namngivet objekt eller som förslag till etappvisa trimningsåtgärder. Detta är minst sagt förvånansvärt.

Än mer förvånande måste det anses vara att Förbifart Grängesberg (södra delen) inte tagits upp inom den tilldelade planeringsramen, utan anses platsa först i en med 10 procent utökad ram. Detta objekt är närmast att betrakta som en akutåtgärd. De undermåliga vägportarna under järnvägen är i stora behov av åtgärder för upprätthållen bärighet. Den så kallade Dalporten är en veritabel flaskhals genom att krav ställs på att tunga fordon måste framföras i vägens mitt. Enligt uppgift är detta det enda avsnitt på det svenska stamvägnätet som har hastighetsbegränsning till 30 km/h.

Genom att detta objekt nu förskjuts framåt i tiden måste det i stället till omfattande underhållsåtgärder för järnvägsbroarna - något som kommer att innebära en ren kapitalförstöring. Detta vidimerar på ett påtagligt sätt det gamla ordspråket att "den fattige måste leva dyrt".

Trafikverket har sedan ett antal år identifierat ett antal så kallade vinterkritiska sträckor och punkter. Dessa har tilldelats en högre vinterväghållningsstandard än vad trafikvolymen i sig motiverar. Från Partnerskapets sida vill vi få en försäkran på att denna högre standard bibehålls och inte blir föremål för neddragningar i besparingssyfte i samband med upphandlingar av nya underhållskontrakt. De tre backiga partierna (Skeppmorabacken, Silverhöjdsbacken och Hällabacken) är svåra partier av vägen med risk för totalstopp - främst vintertid.

Den mer eller mindre okända Silverhöjdsbacken måste inom närtid bli föremål för åtminstone någon form av trimningsåtgärder. Sådana har föreslagits i ovan nämnda ÅVS - men ingenting av detta har tagits upp som förslag i planen. Det borde skyndsamt göras en utredning av möjligheten att ordna ett högerkörfält mot Ställdalen. Samtidigt finns det en flaskhals i form av en trång vägport under järnvägen på den sistnämnda vägen som används som omledningsväg. Men denna omledningsväg kan av nämnda skäl inte användas av tyngre fordon vid

omledning till följd av totalstopp på riksväg 50. Dessa får vackert vänta kvar på riksvägen.

Slutligen måste det även framhållas att det finns ytterligare mycket lönsamma mötesseparerande åtgärder (2+1-väg). Av dessa ska sträckorna Ö Löa - Storå (Örebro län) och Lyviksberget - Kyrkogårdskurvan (Dalarnas län) nämnas.

5 Dalabanan

5.1 Stråkets funktion

Dalabanan är en viktig nord-sydgående pulsåder för järnvägstransporter i Sveriges midja (Bergslagen). Dalabanan är också en matarlinje till det norr-syd-norrgående godsstråket och till Bergslagsbanan som i sin tur knyter ihop hamnar i både öst och väst. Gods och persontransporter samsas om kapaciteten på Dalabanan, som i flera delar är högt belastad.

5.2 Långsiktiga visioner/mål

5.2.1 Effektmål (vilka effekter ska uppnås)

Gods och människor ska effektivt och tillitsfullt kunna transporteras på Dalabanan.

- Näringslivet ska kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Som stomme i kollektivtrafiken, bidragande till kompetensförsörjningen ska människor kunna lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav, tillgängliggörs.

5.2.2 Vision Dalabanan (långsiktiga mål)

- Dubbelspår längs hela Dalabanan.

5.2.3 Kortsiktiga mål (prioriterade objekt)

För att kunna uppnå önskade effekter enligt ovan krävs satsningar på hela Dalabanan. Nedan de mest prioriterade.

- Stråket ska rustas för att klara 89 minuters transporttid Borlänge-Uppsala.
- Stråket ska kunna hantera minst 20 % mer gods.
- Stråket ska kunna hantera ett tåg i timmen/styv tidtabell.
- Det ska genomföras fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, Uppsala - Borlänge.
- Rustning av banans norra delar, Borlänge – Mora, ska ske så den uppnår en standard som medger trafikering av snabbare fordon. Bland annat genom byte av kontaktledningsstolpar och andra trimningsåtgärder.
- Fler mötesstationer ska skapas och förlängning av mötesstationer ska ske enligt EISK-princip. Detta för att säkra att godstransporter ska kunna genomföras i samklang med persontransporter.

5.3 Kommentarer rörande Trafikverkets förslag

5.3.1 Namngivna objekt (objekt som är över 100 mkr) och trimningsåtgärder (under 100 mkr):

- Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet, etapp 1.
 - Pågående. Hela objektet beräknas vara färdigställt år 2023.
 - Samtidiga infarter i Rosshyttan, Snickarbo och Vikmanshyttan, samt att Stora Tuna har kompletterats med skyddsväxlar, är färdigställt. Åtgärder i Säter och en ny mötesstation i Lustån (söder om Hedemora) beräknas färdigställas år 2022. Samtidig infart i Gustafs skulle ha blivit klar år 2022 men har flyttats fram till år 2023 på grund av att kommunens detaljplan har försenats.
- Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid, ca. 260 miljoner kronor.
 - Objektet består av hastighetshöjande åtgärder delen Uppsala-Avesta Krylbo, planskildhet Börjegatan Uppsala Norra samt ett ytterligare plattformsläge i Borlänge. De hastighetshöjande åtgärderna planeras att samordnas med spår-, växel-, och kontaktledningsbyte. Planerad byggstart år 2024 och planeras färdigställas år 2026. Utredningar pågår. Objektet samordnas med ett omfattande reinvesteringsobjekt, detta gör att Dalabanan omnämns på fler ställen i nationell plan.
 - På Dalabanan, del Siljansbanan, sker kontaktledningsbyte.
 - Plankorsningsåtgärder.
- Heby mötesspår, ca 165 miljoner kronor.
 - Planläggningsprocess pågår, planerad byggstart år 2024. Planeras färdigställas år 2025.

Kommentarer rörande objekten ovan

Ingen förändring har egentligen skett från nuvarande plan, förutom att kostnadsökningar skett (nya kalkyler och SEB:ar har tagits fram).

Objekten ligger fortfarande kvar i det nya förslaget och inga kostnadsbesparingar har skett. Medel för objekten finns upptaget i Trafikverkets verksamhetsplan.

I dagsläget är det endast Uppsala-Borlänge hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1 som har en pågående produktion. För övriga åtgärder pågår planering samt utredningar vilket innebär att produktionsmedlen ligger framåt i tiden samt att det krävs byggstartsbeslut från regeringen för att kunna starta dessa. Kalkylerna har oftast ett osäkerhetsintervall på + -30%. Finansieringen för dessa övriga åtgärder finns med både i nuvarande plan och även i förslaget för Nationell Plan 2022–2033.

5.4 Yrkanden:

Långsiktigt yrkas att:

Hela sträckan Uppsala-Mora ska ha dubbelspår. Yrkas att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för detta och snarast starta planeringen för genomförande.

Kortsiktigt yrkas att:

- Stråket rustas för att klara 89 minuters transporttid Uppsala-Borlänge.
- Stråket kan hantera minst 20 % mer gods.
- Stråket kan hantera ett tåg i timmen/styv tidtabell.
- Det genomförs fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, Uppsala - Borlänge.
- Rustning av banans norra delar, Borlänge - Mora sker så den uppnår en standard som medger trafikering av snabbare fordon. Bland annat genom byte av kontaktledningsstolpar och andra trimningsåtgärder
- Fler mötesstationer skapas och att förlängning av mötesstationer sker enligt EISK-princip. Detta för att säkra att godstransporter ska kunna genomföras i samklang med persontransporter.

6 E16

6.1 Stråkets funktion

E16 är en viktig tvärförbindelse mellan Norge och Sverige och en viktig del i det nationella stamvägnätet. I Sverige och Norge binder vägen samman de större befolkningskoncentrationerna längs stråket som är Bergen-, Oslo-, Falun/Borlänge- och Gävlerregionen. Dessa är betydelsefulla centra för högre utbildning, administration och samhällsservice. Näringslivet varierar starkt längs stråket och domineras av oljeindustrin i väster, skogsbaserad industri, turism och verkstadsindustri längs stråkets mellersta delar och högproduktiv processindustri i öster.

Vägen har stor betydelse för turisttrafiken och möjliggör fortsatt utveckling av tätorter och landsbygd längs sträckan. E16 ett viktigt stråk för godstransporter och arbetspendling mellan norra Mellansverige och den tillväxtstarka Oslo/Gardermoenregionen. Omkring 1,2 miljoner arbetsplatser finns utmed vägstråket Oslo- och Gävlerregionen och utvecklingspotentialen för en högre ekonomisk tillväxt på ömse sidor av nationsgränsen är stor. Den ursprungliga tanken med E16 utifrån ett gemensamt, gränsöverskridande skandinaviskt stråktänkande, har inte fått det önskvärda genomslag i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet som den förtjänar.

6.2 Långsiktiga visioner/mål

Partnerskap E16 verkar för att E16 ska bidra till att främja och stärka en hållbar utveckling för näringsliv och boende i tätorter och på landsbygd i regionerna längs E16-stråket och anslutande stråk. För att en sådan utveckling ska vara möjlig krävs förbättrad tillgänglighet, kortare restider och effektivare transporter.

Beträffande önskvärd målstandard på E16 anses det rimligt att eftersträva "grön/100 km/h-standard" på delen Mockfjärd - Borlänge - Falun- Gävle. På delen väster om Mockfjärd är trafikvolymen inte tillräckligt hög för att motsvara kraven på sådan standard. På denna del har i stället ett antal avsnitt med helt undermålig standard identifierats och som kräver standardhöjande åtgärder. Det handlar i dessa fall i första hand om del av E16 vid gränsövergången mot Norge och Förbifart Yttermalung.

6.3 Yrkanden är att:

- Planeringsramen utökas med 10 procent för att möjliggöra fler viktiga investeringar även i Sveriges midja.
- Att etapperna 2 och 3 av det i nu gällande plan namngivna objektet Borlänge - Djurås inryms i sin helhet i den nya planen.
- Att Förbifart Yttermalung i sin helhet inryms i den nya nationella planen.
- Möttesseparering av Faluns östra infart, Lönnemossa - Klingvägen, inryms i den nya planen.
- Möttesseparering öster och väster om Hofors.

- Kortsiktigt finns ett stort behov av att höja standarden på E16 mellan Lekvattnet och Kongsvinger. Långsiktigt bör en ny gränsövergång mellan Torsby – Kongsvinger prioriteras.
- Investeringar i förbifart Falu tätort, den så kallade Lugnetleden/Hanröleden.

6.4 Kommentarer rörande Trafikverkets förslag

6.4.1 Etapp 2 och 3 mellan Borlänge – Djurås

E16/Riksväg 70 är en av de viktigaste och mest trafikerade vägarna i Dalarna. Sträckan mellan Borlänge-Djurås är en av de farligaste i landet. Den är hårt olycksdrabbad med mycket direktutfarer och tung trafik. Den befintliga vägsträckan har även stora bärighetsbrister och riskpunkter som behöver åtgärdas, flera i närtid. Sträckan är ett viktigt stråk för arbetspendling, godstrafik och besöksnäringen. Nuvarande sträcka har en skyltad hastighet på 50 och 80 km/tim. En ny mötesfri väg bidrar till en större arbetsmarknad och gynnar en hållbar utveckling i regionen med kortare restid, bättre framkomlighet och ökad säkerhet. Det skapar även en kontinuitet i resande för trafikanter och viktigt inte minst för turistnäringen. En annan viktig konsekvens är att vägsträckan flyttas bort från randbebyggelse och därmed ger oskyddade trafikanter en betydligt säkrare trafikmiljö.

Regeringen har varit tydlig i sina direktiv med att namngivna objekt i nu gällande ska genomföras. Trots detta saknar etapp 2 och 3 mellan Borlänge och Djurås finansiering i remitterat förslag till nationell plan. Omkring 130 miljoner kronor har lagts ner på projektet och Trafikverket planerar att lägga ytterligare ca 30 miljoner för att färdigställa etapp 1.

Slutligen måste det också resas varningsflagg för att vi riskerar att vidkännas en stor och helt onödig kapitalförstöring genom att vägplanerna för etapp 2 och 3 kan komma att bli inkuranta. Efter fastställelse av en vägplan måste entreprenadarbetet påbörjas inom en femårsperiod. En kraftig försening av etapp 2 och 3 kan således innebära att nedlagt projekteringsarbete i praktiken är helt ogjort. Det är inte rimligt eller samhällsekonomiskt försvarbart.

En nedprioritering av E16 Borlänge-Djurås etapp 2 och 3 innebär stora negativa konsekvenser för hela stråket och länet.

En framflyttning av projektet innebär en oacceptabel risk för regionens dricksvattenförsörjning. Nuvarande väg E16 /Riksväg 70 passerar partier av Badelundaåsen som enligt SGU:s kartläggning har en hög sårbarhet. Grundvattnet i åsen nyttjas av vattenverken i Lennheden och Tjärna, som tillsammans försörjer stora delar av Borlänge kommun och Falu tätort med dricksvatten. Vattentäkterna, som försörjer 85 000 personer, är sedan 2016 utpekade av Havs- och vattenmyndigheten (HaV) som områden av riksintresse för vattenförsörjning.

Befintlig vägsträcka E16/Riksväg 70 har pekats ut som en av de tre största riskerna för Lennhedens vattentäkt. Partnerskap E16 anser därför likt Borlänge kommun att dricksvattenresursens skyddsvärde och de risker som framkommit kring E16/Riksväg 70 inte medger att skyddsåtgärder flyttas fram på obestämd tid. Om projektet skjuts på framtiden enligt remitterat förslag till Nationell plan 2022–2033 behöver Trafikverket i stället snarast anlägga grundvattenskydd kring befintlig E16/Riksväg 70. Detta är tunga skäl för en omprioritering av etapp 2 och 3. Dessa etapper måste därför prioriteras med full finansiering i Nationell plan 2022–2033.

6.4.2 Förbifart Yttermalung

Efter färdigställande av mötesfri väg mellan Borlänge och Djurås är Förbifart Yttermalung den enskilt viktigaste åtgärden längs E16 med en tidsvinst på 5–10 min. Det undermåliga tillståndet på E16 vid Yttermalung är sedan länge beskrivet och väl dokumenterat. Vägen håller här en låg trafiksäkerhetsstandard och kantas av många direktutfarer, vilket innebär att sträckan är olycksdrabbad. Trafikbelastningen under vintersportveckorna är extremt hög, särskilt under stugbytdagar, vilket leder till köbildning och ökad olycksrisk. Det ökade intresset för "hemester" och barmarksturism har förlängt perioden med hög trafikbelastning ytterligare. Turistresandet med bil innebär stora mängder trafik på en väg som är byggd för avsevärt lägre trafikflöden. Den trafikerar av 13 % tung trafik och är en propp för godstrafiken, med en speciellt kritisk passage under en järnvägsbro. Den nya vägsträckan ca 15 km lång och planeras som mötesfri väg. Partnerskap E16 lyfter fram detta vägprojekt som högst prioriterat (efter Borlänge - Djurås) för att inrymmas i Nationell plan 2022–2033.

6.4.3 Lönnemossa - Klingvägen

E16 är en betydelsefull infartsväg till Falun österifrån och är därför ett centralt pendlingsstråk. Sträckan har under de senaste åren varit olycksdrabbad pga. att denna sträcka har flera av- och påfarer, vänstersväng på E16 trots förbud och en infart till ST1 (Färgvägen) med okontrollerad gångtrafik över E16. Åtgärden ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikanter. Partnerskap E16 yrkar att objektet Lönnemossa – Klingvägen inryms i Nationell plan 2022–2033.

6.4.4 Öster och väster om Hofors

Större delen av sträckan Falun – Gävle är mötesseparerad förutom Engelsfors – Hofors – Tegelbruket. För bättre kontinuitet och högre säkerhet anser Partnerskap E16 att sträckan öster och väster om Hofors blir mötesseparerad.

6.4.5 Ny gränsövergång, den felande länken

Arbetspendlingen är stor mellan Dalarna och norra Värmland till Oslo-regionen. Sträckan är också betydelsefull för godstransporter över gränsen. Gränsöverskridande stråkperspektiv har alltid präglat Partnerskap E16 utvecklingsarbete. Därför lyfts den "felande" gränslänken Kongsvinger – Torsby

fram. Denna har betydligt lägre standard än omgivande sträckor längs E16. På norska sidan har stora investeringar prioriterats, senast på sträckan Hönefoss – Kongsvinger. En delvis ny dragning av vägsträckan skulle öka tillgängligheten samt avsevärt förbättra E 16 som gods- och pendlingsväg till och från Oslo-området. Trots att utredningar visar på stor utvecklingspotential om E16 blir ett sammanhängande stråk med god tillgänglighet, framkomlighet och kortare restider så saknar sträckan finansiering både från svenskt och norskt håll. Det är avgörande att svenska och norska myndigheterna samverkar i planeringen gällande denna och andra gränsövergångar.

Den kortsiktiga lösningen för att förbättra problematiken är att höja standarden på E16 mellan Lekvattnet och Kongsvinger. Att höja vägstandard på den befintliga sträckningen kommer att medföra att den generella målstandard för hela E16 (Sverige/Norge) kommer att förbättras. Något som skulle vara positivt ur ett så väl nationellt, regionalt samt lokalt perspektiv. Långsiktigt bör en ny gränsövergång mellan Torsby - Kongsvinger prioriteras.

6.4.6 Investeringar i förbifart Falu tätort, den så kallade Lugnetleden/Hanröleden

Infram ser behov av ytterligare investeringar på E16 genom Falu tätort, den så kallade Lugnetleden/Hanröleden. Detta för att E16 ska fungera som en attraktiv och trafiksäker kringled/förbifart och samtidigt stärka Faluns tätortsutveckling. Trafikökningen på E16 är högre än på de kommunala gatorna, vilket innebär att det är annan trafik än den lokala trafiken som driver ökningen på E16.

Mats Dahlberg Datum och plats
Ordförande Partnerskapet Bergslagsbanan, tidigare kommunalråd Falun (M)

Leif Pettersson Datum och plats
Ordförande Partnerskapet Bergslagsdiagonalen, Kommunstyrelsens ordförande Ludvika (S)

Anna Hed Datum och plats
Ordförande Intresseföreningen Dalabanan, Kommunstyrelsens ordförande Mora (C).

Jan Bohman Datum och plats
Ordförande Partnerskapet E16, Kommunstyrelsens ordförande Borlänge (S).