



Miljö- och Samhällsbyggnadskontoret  
Kenneth Berggren, Förvaltningschef  
Per-Olof Herou, Strategisk Samhällsplanerare

### Yttrande angående Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Trafikverket har presenterat ett förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029 som här remitterats till olika intressenter. Remissyttrandet skall vara Näringsdepartementet tillhanda senast den 30 november 2017.

Planeringen har skett på uppdrag av regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla och utveckla statlig infrastruktur, vägar, järnvägar, sjöfart och luftfart.

Arbetsprocessen har präglats av dialog och öppenhet om planens utveckling och innehåll med berörda aktörer i varje län.

De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem idag och för framtiden med förbättrade möjligheter för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, den s.k. *fyrstegsprincipen*, *miljöpolitiska målsättningar*, riksdagens beslut om *infrastrukturpropositionen* [2016/17:21] "*Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling*" samt *regeringens plandirektiv* som pekar ut sex mycket viktiga samhällsutmaningar att hantera.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kr. Detta är en ökning med 100 miljarder kr jämfört ned nuvarande plan 2014-2025.

Av direktiven framgår vidare att planeringsramen för perioden ska fördelas på följande sätt:

- 335 miljarder kr ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder kr avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kr ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kr ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Utöver ovanstående planeringsram tillkommer ytterligare medel från trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering – totalt cirka 90 miljarder kronor.

2017-11-21

*Kommunens synpunkter:*

Allmänt finner vi att Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 är mycket väl genomtänkt och övervägt utifrån givna utgångspunkter i övergripande trafikpolitiska målsättningar, tillgängliga ekonomiska resurser, hållbarhetsmål och övriga riktlinjer från både nationell och internationell synpunkt.

Dalarna är ett län med mycket goda förutsättningar till effektiv integration med landets främsta tillväxtregioner kring Uppsala, Stockholm-Mälardalen. Helt klart är våra framtida utvecklingsmöjligheter tungt beroende av att en effektiv integration till omgivande tyngre tillväxtregioner kan förverkligas med vitalt stöd av en hög kvalitet och robusthet i vår statliga transportinfrastruktur på både väg- och järnväg.

Vad vi här generellt saknar i Trafikverkets plan är en mer tydlig nationell utvecklingsstrategi och geografisk helhetssyn kring hur den framtida transportinfrastrukturen behöver byggas ut för att möjliggöra även för icke storstadsregioner, potentiella tillväxtområden, att bättre kunna medverka till och förverkliga en egen framtida tillväxt, genom effektivare kopplingar och starkare integration med landets näringsgeografiskt tyngre centrala utvecklingsregioner.

Av betydande intresse i detta sammanhang är att *Stockholm-Mälardalen* nyligen med stor ambition och kunnighet arbetat fram ett gediget strategiskt utvecklingsmaterial\* med denna inriktning, innefattande en mycket hög politisk förankring och samsyn kring behovet av framtida transportinfrastruktur, miljö- och samhällsutveckling, i en betydande storregional geografi som omfattar närmast hela Mellansverige [\* ÖMS 2050, Samverkan och Planering i Östra Mellansverige, 2017, En bättre sats, Storregional Systemanalys för Stockholm-Mälardalen och Östergötland, Mälardalsrådet 2016]

Från vår synvinkel delar vi helt de slutsatser, strategiska inriktningar som detta utmärkt genomtänkta material redovisar och en klar förhoppning är att det kan ges ett tydligare logiskt genomslag även i den nationella infrastrukturplaneringen. Vi ser det som betydelsefullt i detta perspektiv att alla lands- och regiondelar känner en samhörighet och att de har ett reellt och kraftfullt utvecklingsstöd i de transportinfrastrukturplaner som läggs från övergripande nationell utgångspunkt.

Med berömvärd tydlighet framhåller just ÖMS och *En Bättre Sats* materialet betydelsen av att med strategiska långsiktiga åtgärder inom transportinfrastrukturen och bred samhälllig samverkan i övrigt, effektivt kunna länka samman den flerkärniga geografiska storregionen i Mellansverige.

Genom att stärka de funktionella sambanden med integrering av bostads-, arbets- och studiemarknader ges helt klart bättre förutsättningar till en hållbar framtida samhällsutveckling, bättre förmåga att klara sociala-, ekonomiska- och miljömässiga utmaningar än vid ett mer utvecklingsscenario där allt satsas mycket ensidigt mot mer centrala tillväxtområden.

Vi har länge hävdat att Dalarnas sydligare delar har mycket goda förutsättningar att i en nära framtid effektivt integreras med Stockholm-Mälardalen och det är mycket intressant att se hur huvudstadsregionen i det egna framtidsmaterialet ger väl underbyggda beskrivningar av denna utvecklingspotential.

Att Dalabanan och RV70 så tydligt pekas ut som ett av de 6 primärt viktigaste storregionala transportsambanden mot Stockholm i detta planeringsmaterial [karta sid 6] är en mycket betydelsefull bekräftelse på Dalarnas mycket starka funktioner gentemot hela Stockholm-Mälardalen.

2017-11-21

### *Särskilda synpunkter avseende åtgärdsval:*

Hedemora kommun har under lång tid medverkat i mycket omfattande utrednings- och planeringsomgångar för transportinfrastrukturens framtida utveckling i vårt regionala sammanhang.

Ett arbete i form av systemanalyser, förstudier, strategiska studier, trafikutredningar som tagits fram i stort samförstånd med övriga kommuner, regionala företrädare och inte minst med Trafikverket som part.

När det gäller det nu aktuella förslaget till nationell plan för perioden 2018-2029 så vill vi här främst lyfta fram Trafikverkets åtgärdsval och prioriteringar avseende våra strategiskt mest betydelsefulla infrastrukturobjekt Dalabanan och RV70.

### *RV70 Simtuna-Kumla-Sala*

*Av Dalarnas vägnät är RV70, som är nationell stamväg i hela sin sträckning Mora-Enköping, länets absolut viktigaste vägförbindelse med Stockholm-Mälardalen. RV 70 är klassad som funktionellt prioriterad väg [FPV] på nationell nivå och är ett huvudstråk för person-, turism- och godstransporter mellan Stockholm-Mälardalen och Dalarna, Sydsvenska fjällområdet.*

RV 70 har sedan lång tid i logik med dess stora transportbetydelse erhållit en allt högre trafikstandard. Vägen är idag mötesseparerad i sin helhet mellan Sala och Borlänge och övriga sträckor Sala-Enköping, Borlänge-Mora är i genomförande eller har hög prioritet i framtida åtgärdsplanering.

Att även hastighetsgränsen kan hållas på hög nivå [100km/tim] över långa avstånd har mycket stor betydelse för tillgänglighet, transporteffektivitet och Dalarnas regionförstoring mot Stockholm-Mälardalen.

I samtliga aktuella planer och utredningar, Dalarnas regionala systemanalys [2017], Läns-transportplaner, nationella infrastrukturplaner 2014-2025, ÖMS 2050, Stockholm-Mälardalens systemanalyser [2017], m.fl, så framhålls denna vägsträckning som absolut högprioriterad för fortsatt upprustning.

Det är således med både förvåning och stor besvikelse som vi tar del av Trafikverkets förslag till Nationell plan för 2018-2029 där man föreslår att den sista upprustningsdelen i stråket Enköping-Sala [Simtuna-Kumla-Sala] skall avbrytas till förmån för nya ej klart definierade trimningsåtgärder.

Hedemora kommun motsätter sig kraftfullt förslaget och förutsätter att redan beslutade åtgärder i nationell plan 2014-2025 om byggnation av mötesfri väg på denna sista upprustningssträcka snarast verkställs så att RV70 ges den standard och framkomlighet som är helt nödvändig för vår framtida regionala utveckling.

Vi förutsätter att Trafikverket kallar berörda parter till ett möte för att vidare diskutera förslaget om RV 70 Simtuna-Kumla-Sala innan beslut slutligen fattas av Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029.

2017-11-21

## *Dalabanan*

Den regionala framtidsbild som blir allt tydligare i seriös samhällsplanering berörande inte bara Stockholm-Mälardalen utan även för angränsande länsdelar som Dalarna, är en kraftfullt geografiskt expanderande och över tid alltmer funktionellt integrerad storregion i Mellan-Sverige med avseende på befolkning, service-, bostads- och arbetsmarknader.

Utan tvivel förutsätter detta storregionala utvecklingsperspektiv ett mycket väl fungerande och integrerat transportsystem som kan svara upp till en nära framtids allt tyngre krav på kvalitativa förbindelser mellan primära kommuncentra och starkt tillväxande regionala centra.

Dalabanan är i detta storregionala sammanhang ett tydligt utpekat primärt transportstråk av absolut högsta funktionella betydelse för både dagens och framtidens arbets-, service- och utbildningspendling, godstransporter i strategiskt mycket viktiga relationer med Stockholm-Mälardalen.

En upprustad Dalabana enligt de framtidsutredningar som utförts av både Trafikverket och Dalabanans intressenter skulle här bidra enormt positivt till förbättrade möjligheter till arbetspendling, integration av nyanlända, bostadsbyggande och företagande genom idag helt nödvändig reell regionförstoring mot Sveriges tillväxtcentrum.

Om man betraktar infrastruktursatsningarna på Dalabanan från tidigare nationella infrastrukturplaner och i perspektivet av ÖMS 2050 [Samverkan och planering i östra Mellansverige, 2017] samt Rätt Sits [Storregional systemanalys, Mälardalsrådet 2016] framstår Dalabanan helt klart [Karta sid 6] som Sveriges idag absolut sämst rustade och lägst prioriterade primära järnvägsstråk i relationer med Stockholm-Mälardalen. En slutsats som tydligt kan härledas av den tillgänglighetsforskning som bedrivits av bl.a. NORDREGIO 2016 [Karta sid 7/Accessibility potential by rail 2014 Northern Europe]. Att Dalarna här bevisligen har en betydligt sämre sits och prioritering som funktionell närregion till Stockholm-Mälardalen råder det här inget tvivel om.

Tyvär kan vi här återigen konstatera att den finansiering och konkreta åtgärdsförslag för Dalabanan som nu föreslås i Trafikverkets Nationella plan för perioden 2018-2029, inte på långt när kan anses tillräckliga för att i rimlig grad förverkliga de visioner, målbilder, utvecklingsbehov för trafikering och regionförstoring, förbättrad tillgänglighet som länge framförts som helt avgörande för att positivt utveckla Dalarnas framtid och storregionala funktioner i ovanstående sammanhang.

Helt klart ger fortsatt bristande prioritering allvarliga samhällskonsekvenser och kan lätt översättas till de effekter som skulle uppträda om inte Västkustbanan, Bergslags- och Svealandsbanan haft en fullt effektiv framkomlighet, ambitiösa framtida åtgärder som möjliggör allt högre turtäthet, högre hastigheter. Vilken effekt skulle en liknande svag ambition haft på den idag blomstrande tillväxten i städer som Varberg, Halmstad, Håbo, Västerås, Örebro och Eskilstuna, Strängnäs. Självklart är samma grundläggande tillväxtförutsättningar gällande även för våra kommuner, städer, orter längs Dalabanan.

Hur påverkas här våra framtida regionala möjligheter att i Dalarna bibehålla och utveckla viktiga näringsgrenar, förutsättningar till kvarboende av viktiga ungdomsgrupper, gynna inflyttning, regional arbetskraftsförsörjning, integration av stora grupper nyanlända och nybyggnadsbehov, förbättrad lokal bostadsförsörjning.

Vår transportinfrastrukturs effektivitet med fokus på Dalabanan är en helt avgörande central förutsättning i detta sammanhang, en positiv framtida samhällsutveckling kräver effektiva regionala och storregionala kommunikationer.

2017-11-21

Vi är självklart ödmjukt positiva till de mindre åtgärder som trots allt görs för Dalabanan både i nuvarande plan 2014-2025 samt i den nya planen 2018-2029. Samtliga planerade åtgärder ser vi som oerhört betydelsefulla steg för utvecklingen av kapacitet- och framkomlighet och det är av stor vikt att de begränsade upprustningsmedel som idag finns tillgängliga används effektivt i detta nyttoperspektiv.

Men vårt absoluta yrkande gällande denna Nationella plan för transportinfrastrukturen är att det under det aktuella tidsperspektivet 2018-2029 måste tillföras ytterligare resurser till Dalabanans utveckling som kan möjliggöra för Dalarna att inta en effektivare funktion i det storregionala sammanhang som omger Stockholm-Mälardalen.

Vi anser att Trafikverket har ett mycket stort ansvar i detta viktiga statliga utvecklingsområde att verka för att Dalarna i nutid ges de avgörande transportinfrastrukturella förutsättningar som gör detta möjligt.

Helt klart måste här nya finansiella medel tillföras den nya nationella planen så att de förstudier, framtidsutredningar som Trafikverket och andra parter sedan länge genomfört för Dalabanan nu kan realiseras innan ytterligare förbiseende får tydligare samhällskonsekvenser.

Vi har goda förhoppningar om att Näringsdepartementet och Trafikverket ser det angelägna samhällsbehovet av att föra denna viktiga utvecklingsfråga vidare i egna förnyade besluts-sammanhang.

***Hedemora kommun, Miljö- och samhällsbyggnadskontoret***

Kenneth Berggren, Förvaltningschef    Per-Olof Herou, Strategisk samhällsplanerare

Kontaktadresser;

[kenneth.berggren@hedemora.se](mailto:kenneth.berggren@hedemora.se)

[per-olof.herou@hedemora.se](mailto:per-olof.herou@hedemora.se)

2017-11-21

## ” Dalarna i Mellansverige ”

Figur 13. Strukturbild för östra Mellansverige.



2017-11-21

RV70 Simtuna-Kumla-Enköping [utgår NP 2018-2029]



NORDREGIO 2016/ ” Dalarna i Mellansverige ”

