

**Regeringskansliet
Näringsdepartementet
105 33 Stockholm**

Remissvar gällande förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Intresseföreningen Bergslaget lämnar härmed yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

Intresseföreningen Bergslaget anser att förslaget saknar en tydlig målbild där man har för avsikt att ta vara på hela landets möjligheter och på så sätt också bidra till en gemensam och långsiktigt hållbar tillväxt. Vi anser att för mycket fokus ligger kring de växande storstadsregionerna vilket gör att man riskerar att tappa den utvecklingspotential till långsiktig hållbar tillväxt som bland annat finns i Bergslagen. Bergslagen bidrar på ett tydligt och mycket gynnande sätt till Sveriges ekonomi, dock planeras inte infrastrukturen med hänsyn till detta vilket kan leda till en instabilitet i hela landets utveckling. Istället borde man i förslaget ge Bergslagen större plats i planeringen av transportsystemet, samtidigt som infrastrukturen måste sättas in i ett helhetsperspektiv som utgår från hela landets bästa.

Vi anser att Trafikverket har haft en god ambition om att vårda och underhålla de anläggningar som idag bär upp Bergslagens produktion och sysselsättning, däremot är det många av de planerade insatserna som inte genomförts fullt ut. Transportsystemet är i fortsatt stort behov av åtgärder som t.ex. fler dubbelspår och mötesplatser, som kan svara upp mot samhällets efterfrågan och behov. Brister i investeringar och underhåll riskerar annars att hämma Bergslagens framtida utveckling.

Med koppling till detta borde även investeringar i viktiga huvudstråk som går genom Bergslagen prioriteras. För att detta ska kunna genomföras i sin helhet och inom överskådlig tid behöver möjligheterna till innovativa finansieringslösningar utredas.

Järnvägar

Dalabanan kopplar samman Dalarna, Västmanland, Uppsala, Arlanda och Stockholm/Mälardalen och har en betydande roll för de områden som ligger i direkt anslutning. Banan har en stor potential för att utvecklas och bli ett ännu starkare stråk, både ur ett regionalt och ett nationellt perspektiv. Dalabanan är oerhört viktig för såväl arbetstagarnas som arbetsgivarnas behov av välfungerande och attraktiva transporter i en större arbetsmarknadsregion. Många företag längs Dalabanan är världsledande med verksamhet på globala marknader och fungerar därför som motorer för såväl regionerna längs banan som för hela Sveriges tillväxt och välfärd.

Godsstråket genom Bergslagen förväntas i framtiden bli en ännu större bärare av gods från Norrland via Botniabanan, Ostkustbanan och Norra Stambanan. För transporter mellan södra och norra Sverige krävs en större satsning på dubbelspår här för att få den tillförlitlighet som behövs ur ett nationellt perspektiv.

Bergslagsbanan går i ett område där cirka 40 % av Sveriges export genereras och förbinder samtidigt två av Sveriges största hamnar, Gävle och Göteborg. Sträckan Falun-Borlänge är ett av Sveriges absolut mest trafikerade enkelspår. Även här krävs fler mötesstationer och utbyggnad av dubbelspår.

Genom Bergslagen går även **stråket mellan Stockholm och Oslo** som är en viktig del i vårt områdes kontaktnät både för människor och gods. Här finns idag mycket stora kapacitetsbrister på sträckan genom Örebro- och Värmlands län.

Investeringar som görs i dessa stråk är inte bara direkt regionala satsningar, utan också investeringar för ökad regionförstoring och för att stärka näringslivets konkurrenskraft såväl nationellt som internationellt.

Olycksfallsberedskap och återställande är två områden som behöver hanteras på ett mera effektivt sätt än idag. Bergslagen har under senare tid varit berörda av flera stora olyckor vid järnvägen som tagit avsevärd tid att hantera. Det är inte acceptabelt att tågtrafiken i vårt område kan få stå stilla på viktiga linjer i flera veckor som nu har varit fallet. Detta har inneburit betydande kostnader för näringslivet och även påverkat samhällsekonomin negativt.

När exempelvis trafiken genom Frövi stängs i närmare en månad eller när tågstopp sker i Ludvika för urspärning måste prioriteringen vara att snabbare få igång trafiken än vad som skett nu. Tekniskt har detta gått att lösa men i praktiken har det varit omöjligt, något som knappast varit acceptabelt om olyckorna skett i ett storstadsområde.

Vägar

Ifråga om vägar så är vår uppfattning att de gränsöverskridande vägstråken genom Bergslagen borde prioriteras tydligare utifrån ett stråktänkande. Ett aktuellt exempel är RV70 (Enköping-Mora) som berör länen Uppsala, Västmanland och Dalarna. Vi noterar därför med glädje den pågående uppbyggnaden av sträckan Enköping – Simtuna i Uppsala län till mötesseparerad vägstandard. Det är viktigt för såväl trafiksäkerheten som framkomligheten på sträckan. I samband med denna och liknande förbättringar av vägstandarderna är det viktigt att möjligheter till gång och cykling finns kvar längs vägarna.

Vi noterar dock att i förslaget till nationell plan att den fortsatta mittsepareringen norrut på sträckan Simtuna-Kumla-Sala i Västmanlands län föreslås utgå och ersättas med så kallade trimningsåtgärder. Vi anser det anmärkningsvärt med hänsyn till att hela stråket är strategiskt ur nationellt perspektiv och en av de viktigaste regionala förbindelserna mellan Stockholm/Arlanda/Uppsala regionen och Bergslagslänen Västmanland och Dalarna. Stråket är strategiskt viktigt för såväl person- som godstransporter och därmed viktigt för arbetspendling, besöksnäringen och exportindustrin i Bergslagen. Den aktuella sträckan Simtuna-Kumla-Sala är den enda återstående sträckan från Stockholm till Borlänge som inte är mötesfri efter det att nu pågående insatser på sträckan Enköping – Simtuna är färdigställda.

Ett annat exempel på ett strategiskt gränsöverskridande vägstråk är RV63 (Karlstad-Ludvika) som är en viktig länk för transporter mellan Värmland och Dalarna samt upp över Norrlandskusten. Stråkets största brister finns idag på sträckan Hällefors-Kopparberg där det är mycket angeläget att den planerade förbifarten vid Hjulsjö realiserar för att öka trafiksäkerheten och korta restiden.

Ytterligare ett exempel på strategiska vägstråk genom Bergslagen är RV50 och RV68. Vägarnas standard har succesivt förbättrats men det återstår fortfarande brister som påverkar helheten ifråga om såväl trafiksäkerhet som samhällsekonomi. För att förbättra trafiksäkerheten behöver omgående investeringar genomföras i den olycksdrabbade korsningen mellan RV50 och RV68 i Lindesbergs kommun.

Genom Bergslagen går även E16 stråket. Utvecklingen av E16 stråket är särskilt viktigt för de öst-västliga transporterna mellan Norrlands inland, Norrlandskusten och Oslo-regionen samt för besöksnäringen.

Sjöfart

För Bergslagens näringsliv har sedan länge Mälardalshamnarna i Västerås och Köping haft en stor betydelse och det är därför mycket positivt att ombyggnaden av slussen i Södertälje gör det möjligt att ta in större fartyg. Dock är det viktigt att poängtera att även farleden in till hamnarna bör anpassas för de större fartygen så att dessa inte kan komma att utgöra ett hinder. För våra industrier är det också viktigt att Hjulstabron byggs om, så att de större fartygen verkligen har möjlighet att trafikera Mälaren och angöra dess hamnar. Vänersjöfarten och Trollhätte kanal är på samma sätt oerhört viktigt för den tunga industrin i Bergslagen och vi vill därför betona att de förslagna åtgärderna genomförs så snabbt som möjligt.

Slutord

Överlag anser Intresseföreningen Bergslaget att man bör arbeta mer aktivt mot en klimatvänlig transportstruktur, samt mot ett mer klimatvänligt användande av transportsystemet. Vi anser även att åtgärderna i den nationella planen bör bidra till att förbättra möjligheterna för bostadsbyggande och ta tillvara digitaliseringens möjligheter samt förbättra infrastrukturen för både stad och land. Vi vill även poängtera vikten av välfungerande persontransporter, som är en förutsättning för Bergslagens kompetensförsörjning kopplat till en allt större regionförstoring av arbetsmarknaden. Med hänsyn till den växande besöksnäringen i Bergslagen blir också välfungerande och attraktiva persontransporter allt viktigare för en hållbar utveckling.

Slutligen vill vi informera om att Intresseföreningen Bergslaget företräder 23 medlemskommuner i de fem Bergslagslänen Dalarna, Värmland, Örebro, Västmanland och Gävleborg.

Kenneth Persson
Mötesordförande

Anders Edström
Verksamhetschef