

Bilaga 1.

Malung-Sälens kommun vill särskilt påtala följande i sitt remissvar gällande "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037", Trafikverkets dnr TRV 2025/ 37255

E16

E16 är en viktig tvärförbindelse mellan Norge och Sverige och en viktig del i det nationella stamvägnätet.

Vägen har stor betydelse för besöksnäringstrafiken 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. Det ursprungliga gränsöverskridande stråktänket för E16 har hittills inte fått fullt genomslag i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Vi vill därför särskilt uppmana till att E16 erkänns och behandlas som det strategiska väst-östliga stråk det är – på samma sätt som Norge, Finland och militären redan definierar och prioriterar denna förbindelse. Kopplat till E 16 vill Malung-Sälens kommun särskilt betona vikten av genomförande av följande åtgärder:

- *Förbifart Yttermalung*
Den nuvarande vägsträckan vid Yttermalung har låg trafiksäkerhetsstandard, kantas av många direktutfarer och är olycksdrabbad. Trafikbelastningen är särskilt hög under vintersportveckor och sommarperioder med barmarksturism, vilket skapar köer och ökad olycksrisk. Sträckan trafikeras av cirka 13 % tung trafik och utgör en flaskhals för godstransporter, särskilt vid järnvägsbron. Förbifart Yttermalung, en ca 15 km lång mötesfri väg, skulle ge betydande tidsvinst (5–10 minuter), ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet för både person- och godstrafik. Objektet saknas dock i det remitterade förslaget, och vi anser att det måste inkluderas och prioriteras i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037. Projektet förbifart Yttermalung har tidigare funnits med i förslag till nationell plan för genomförande vid ökade anslag med 10%.
- *Ettapp 2 och 3 mellan Borlänge – Djurås*
Ettapp 2 och 3 mellan Borlänge och Djurås är en av de mest olycksdrabbade och tungt belastade vägsträckorna i Dalarna. Genomförandet enligt plan är viktigt för att förbättra säkerhet, framkomlighet och skydd av dricksvattenresurser. Projektet bör prioriteras med full finansiering och byggstart enligt tidplan. Att projektet får full finansiering och byggstart i tid är av yttersta vikt för hela stråket. Dessutom är det dessa sträckor som skapar stora tidsvinster och om ettapp två inte genomförs så tappas dessa stora tidsvinster.

Dalabanan

Dalabanan är en viktig nord-sydgående pulsåder för järnvägstransporter i Sveriges midja. Dalabanans funktionalitet är avgörande för persontransporter i Dalarna, till och från Mälardalen/Stockholm och godstransporter till och från Sveriges midja. Dalabanan är 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.

Näringslivet behöver kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.

Dalabanan behöver kunna fungera som en stomme i kollektivtrafiken, och bidra till länets kompetensförsörjning genom att människor kan lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.

Malung-Sälens kommun anser att

- Dalabanan ska möjliggöra att köra längre och tyngre godståg.
- Dalabanan ska rustas för att klara under 2 timmar mellan Borlänge-Stockholm.

Västerdalsbanan och dess förlängning

Med anslutning till Dalabanan är Västerdalsbanan ett viktigt järnvägsstråk för transporter till och från västra Dalarna. Arbetet pågår för att tillskapa en förlängning av Västerdalsbanan från Malungsfors via Lindvallen och vidare mot den norska kommungränsen. Arbetet sker via ett privat och offentligt ägt initiativ i form av Scandinavian Mountains Railway AB.

Malung-Sälens kommun anser att Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037 ställer sig positiv till förslaget av en alternativt finansierad Västerdalsbana samt genomförande av en alternativt finansierad förlängning av banan mot den norska kommungränsen.

Generella synpunkter och förslag

- Återtag av underhåll i vägnätet välkomnas.
- Återtag av underhållet på järnväg bör påskyndas och ske snabbare än planförslagets mål-år 2050.
- ERTMS (signalsystem järnväg) utbyggnad välkomnas. Konsekvenserna för tillförlitlighet och kapacitet i lågtrafikerade stråk behöver utredas och belysas, med anledning av att dessa stråk ej prioriteras för utbyggnad till 2042. En uppdatering av Västerdalsbanan bör prioriteras och genomföras snarast.
- Staten bör lätta på kravet om *funktionellt samband*, dvs att kunna bygga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till allmän väg. Idag finns inte möjligheten att hitta bra cykelvägar en bit ifrån befintliga vägar på grund av rådande regelverk.
- Gällande OPS som metod för alternativt utförande och alternativ finansiering så finns behov av att utveckla metoderna mer än i Trafikverkets förslag, som endast föreslår OPS-lösningar som alternativ metod för genomförande av objekt som är fullt finansierade i nationell plan. Även metoder för genomförande av objekt som föreslås för alternativ finansiering behöver utvecklas, till exempel Scandinavian Mountains Railway.
- Länsplanernas storlek - Inför kommande planrevideringar behöver den fördelningsnyckel som råder för länsplaner att utvecklas med andra variabler så att län med långa avstånd, många mil väg och lägre befolkningsandel inte missgynnas.