

## Remissyttrande Nationell plan 2022-2033

### Sammanfattning

#### **Borlänge kommun vill att:**

- Prioriteringen mellan transportinfrastrukturprojekt i landet i större utsträckning måste ta hänsyn till regionernas bidrag och platsers betydelse för landets konkurrenskraft
- Ett särskilt uppdrag ska ges Trafikverket att utreda bristerna i Sveriges midja och dess betydelse för Sverige och dess koppling till satsningarna i norra Sverige
- Borlänge Kommun uppmanar regeringen att ge Borlänge kommun ett riktat Industripaket
- Namngivna objekt E16 (gällande plan), etapp 2 och 3 med full finansiering 2022-2033
- Samordningen mellan nationell plan och utvecklingen av TEN-T behöver stärkas, för att ta del av mer EU-finansiering, det behövs ett nationellt utpekande av fler stråk och urbana noder inklusive Falun-Borlänge i TEN-T
- Öka takten på satsning för ett sammanhängande järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige
- De nya stambanorna bör få en särskild finansieringslösning utanför ordinarie nationell plan, och att de ca 100 miljarder som då frigörs används för andra prioriterade infrastrukturåtgärder, som t.ex. namngivna objekt som har flyttas fram.

### 1. Inledning

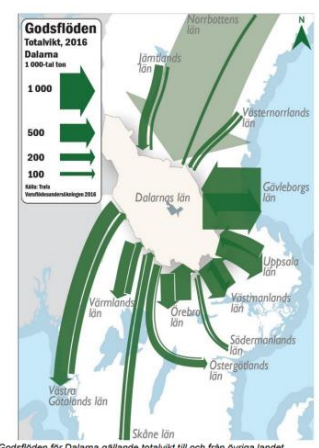
Borlänge kommun hänvisar till Inframs remissyttrande gällande stråken i Dalarna (Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan) och de slutsatser och ställningstaganden som lyfts fram i yttrandet.

Föreslagna justeringar gällande Stadsmiljöavtalen är bra. En prioritering som ger en mer jämn fördelning över landet och som ger möjlighet att prioritera hållbarutveckling via stadsmiljöavtalen i fler delar av landet är välkommet. Möjligheten till samfinansiering av cykelvägar och trafiksäkerhetsåtgärder i Länsplanerna är mycket bra.

### 2. Behov och brister: Industri och näringsliv

#### 2.1 Transportbehovet i Sveriges midja

Godsutbytet med övriga Sverige och Internationellt se (figur 1) nedan redovisas Dalarnas godsutbyte med övriga Sverige (förutom angränsande län) och import och export. I figuren ses den stora andelen export som Dalarnas tillverkningsindustri genererar. Detta befäster Tillverk-



Handläggarens telefonnummer.

Regeringskansliet

ningsföretagen i Dalarna är framgångsrika i att använda järnvägstransporter för uttransporter och det är av yttersta vikt att dalaföretagen ges rimliga förutsättningar till starka och robusta och rätt dimensionerade järnvägsstråk till Östersjöhamnar och Göteborgs hamn och kontinenten<sup>1</sup>.

Dalarna utgör ett betydelsefullt besöksområde, sommar som vinter, med norra Europas största vinterdestination. Dalarna är landets i särklass ledande besöks län utanför de tre storstadsregionerna. Sälenfjällen är norra Europas största vintersportområde och befinner sig i en expansionsfas. Inom ramen för kommande planeringsperiod (2022-2033) planeras investeringar i Sälenfjällen (2020-2030) för 4,7 miljarder, Trysil där det planeras investeringar för 3,7 miljarder, Idre-/Grövelsjöområdet planerar investeringar för cirka 9 miljarder. Flygplatsen i Sälenområdet (Scandinavian Mountains Airport) bedöms i prognoser kunna öka kapaciteten för långväga resenärer. Biltransporter är fortsatt avgörande för denna viktiga näring, där huvudelen av besökarna kommer från Stockholm/Mälardalen.

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. Säsongsvariationen i trafiken i Dalarna innebär stora trafikvolymers längs vägar som inte är dimensionerade för detta. Sambandet mellan maxtimme och ÅDT beräknas normalt vara cirka 10 %, dvs en tiondel av dygnets trafik sker under maxtimmen.

Prioriteringen mellan transportinfrastrukturobjekt i landet måste i större utsträckning ta hänsyn till regionernas bidrag och platsers betydelse för landets konkurrenskraft. Transportsystemet måste förbättras och förstärkas, både det nationella stamvägnät och det regionalt vägnät. Utbyggnaden av infrastruktur för elfordon och fossilfria drivmedel behöver påskyndas och är av nationellt intresse.

## **2.2 Vart fjärde godståg (per dygn) på svensk järnväg har sitt ursprung i eller passerar Borlänge**

Var fjärde godsvagn som idag rullar genom Sverige har Dalarna som slutdestination eller ska rulla genom länet. Borlänge bangård är en stark och central nod där Bergslagsbanan och Dalabanan möts, tillsammans med E16, Rv50 och Rv70. Dalarna är ett transitlän för den omfattande nord, sydliga godstrafiken i Sverige. I Dalarna ligger tätorterna som ett pärlband längs tydliga stråk. Där sammanstrålar även de för såväl nationell som regional nivå viktiga nord-sydliga och öst-västliga järnvägs och vägstråken, som utgör basen för Dalarna, som ett av landets absolut största godsgenererande län. Borlänge är en viktig terminalort för både landsvägs- och järnvägstransporter. Här möts Dalabanan, Bergslagsbanan och Västerdalsbanan. Alla tre spåren är av riksintresse för kommunikationer. Riksvägarna 50 och 70, som korsas (korsas även E16) i Borlänge hör till Sveriges tyngst belastade utanför Europavägarna.

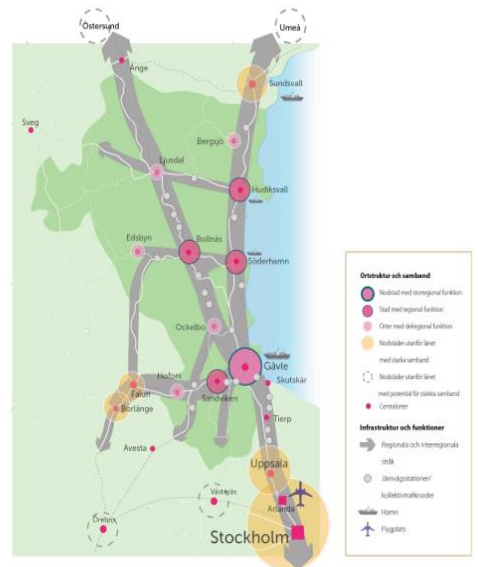
Borlänge är ett nav i Dalarna vad gäller godshantering, mycket beroende på den näringslivsstruktur som finns i regionen och de transportbehov som industrin har. Borlänge kombiterminal är bland annat en

<sup>1</sup> [regional-systemanalys-kompl-efter-run-210311-slutligt.pdf \(regiondalarna.se\)](#)  
[Rapport \(regiondalarna.se\)](#)

Handläggarens telefonnummer.

Regeringskansliet

transporthub för både SSAB och LKAB som sedan 2018 samsas om kapaciteten i SSAB:s stålpendel mellan Borlänge och Luleå. En god access till både en östlig- och en västlig hamn via en robust bana som täcker in Gävle-Dalarna-Göteborg är av stor vikt. Att utveckla 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 är av mycket stor vikt, samt att utreda om det intermodala navet kan bli en inlandshamn/torrhamn kopplad till Gävle hamn. Med anledning av de stora investeringar som görs i norra Sverige kommer det sannolikt än större godsflöden att transporteras denna väg (*figur 2, Strukturbild Region Gävleborg*)



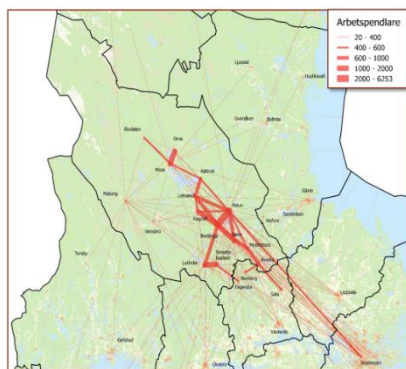
Noden Falun-Borlänge är central för pendlingsmöjligheter med sitt läge efter både Dalabanan och Bergslagsbanan med kopplingar såväl inomregionalt som över länsgräns mot t.ex. Gävle, Örebro/Västerås, Sala/Uppsala och Stockholm. Det geografiska läget ger närhet till nationella och internationella marknader och med flera viktiga godsstråk är Dalarnas infrastruktur inte bara viktigt för utvecklingen inom länet utan också för hela Sverige. Bergslagsbanan inklusive stråket väster om Vänern leder godset till hamnarna i Gävle, Göteborg samt mot Norrköping/Oxelösund och avlastar övriga stråk i nord-sydlig riktning. Stråket är således av stor betydelse för robusthet och redundans såväl genom sin förbindelse väster om Vänern, som med anslutningen till Hallsberg-Frövi samt som anslutande stråk till Godstråket genom Bergslagen (en del av EUs stomnätskorridor ScanMed).

### De fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16

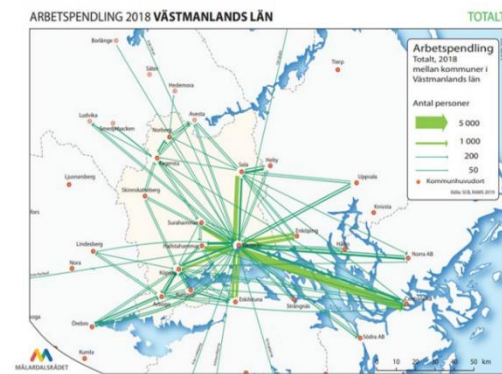
Tillsammans passerar stråken genom 7 regioner och 38 kommuner med 1,2 miljoner invånare. **Några av Sveriges främsta exportindustrier finns sedan länge i Bergslagsregionen, i Sveriges midja.** Här sker ett utflöde av gods i form av skogsråvara, stål och andra produkter som exporteras. Företag och industrier som med sina exportintäkter bidrar till välfärd, jobb, skola och omsorg i hela Sverige. 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. Av Dalarnas tillverkande företag finns ett flertal större företag som har huvudsäte utanför Dalarna. I syfte att belysa hur stor del dessa företag bidrar till den regionala handelsbalansen har Mellansvenska Handelskammaren genomfört en undersökning där man bl.a. intervjuat Boliden Mineral, Hitachi ABB Power Grids, Outokumpu Stainless, SSAB och Stora Enso Paper. Underlaget som Handelskammaren redovisar uppger att för dessa företag isolerat är exportvärdet för 2019 ca 31,4 miljarder. **Gävleborgs och Dalarnas bidrag till Sveriges samlade exportvärde dubbelt så stort som den officiella statistiken redovisar.**

Stora satsningar är på gång i södra Dalarna som t.ex. i Ludvika, Hitachi PoweGRID, Avesta, Google, och i Smedjebacken, Outokumpu Stainless. Borlänge ser ett ökat behov av att förbättra restider i stråket Borlänge-Ludvika – Västerås, Bergslagspendeln har en viktig funktion för att koppla samman stråket. För arbetspendlingen är även sträckan Borlänge-Avesta-Sala-Västerås viktig att optimera. Förbättrande möjligheter för vägtransporter, bland annat på riksvägarna 50, 66, samt utveckla alternativa rutter för tyngre gods är viktiga för de satsningar som genomförs i Södra Dalarna inkl Borlänge. Mälarfarleden/Västerås hamn kommer få en ökad betydelse för Borlänges näringsliv.

Näringslivet i "Sveriges midja" ligger i framkant för modern och hållbar produktion. Den starkt ökande efterfrågan på hållbara produkter kommer att innebära att industrierna 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 (*figur 3, 4 ex på arbetspendling*), dels för att företagens produkter ska nå ut till hela världen effektivt. Bergslagsregionen är hjärtat i exportsverige och har många fördelar. Dalabanan och Bergslagspendeln är viktiga för godstransporter såväl inom som till och från regionen. Dalabanan sammanbinds med Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan i Borlänge och Avesta.



Figur 4.5 Antal arbetspendlare över kommungräns



Figur 4. Arbetspendling i Västmanlands län 2018. Källa: Mälardalsrådet

### 3. Ökad samsyn, samordning och omprioritering

#### 3.1 Transeuropeiska transportnätverket, TEN-T nätet

*Borlänge Kommun anser att samordningen mellan nationell plan och utvecklingen av TEN-T behöver stärkas och koordineras, för att möjliggöra EU-finansiering för fler stråk och noder i norra och mellersta Sverige.*

Dalarna utgör även en länk inom ScanMed (delen Bottniska korridoren) för godstrafik mellan det norra Sverige, Norge och Finland och resten av Europa. En inkludering av regionens högst prioriterade stråk i TEN-T skulle öka förutsättningarna för regionens starka företag och näringar att kunna bibehålla kompetens och fortsätta göra viktiga investeringar i grön energi, överflyttning från väg till järnväg, elektrifiering, omställning till alternativa bränslen och godstransporter med hög kapacitet (HCT).

Handläggarens telefonnummer.

Regeringskansliet

Stärkta transportnoder inklusive multimodala terminaler underlättar både första och sista milanslutningarna. Region Dalarna, Borlänge-, Falun- och Mora Kommun föreslår att följande prioriterade sträckor och noder inkluderas i övergripande TEN-T.

- Dalabanan (järnväg): *Mora-Falun/Borlänge-Uppsala (- Arlanda/Stockholm)*
- Bergslagsbanan inklusive stråket väster om Väneren (järnväg): *Gävle hamn-Falun-Borlänge-Kil-Göteborgs hamn*
- E16 (väg): *Gävle-Falun-Borlänge-Mora*
- Rikväg 70 (väg): *Mora– Enköping*
- Borlänge/Falun: urban nod
- Borlänge: transportnod
- Mora: transportnod (*E45 Ingår idag i övergripande TEN-T flygplatser och väg*).

### **3.2 Ett hållbart transportsystem med järnvägsnät för 250 km/h**

Bottniska korridorerna aktörer inkl. Region Dalarna och så även Borlänge Kommun stödjer Trafikverkets förslag att rusta upp valda sträckor av befintlig järnväg till ett sammanhängande nät för 250 km/h, men anser att takten är alldeles för låg. I enlighet med TEN-T behövs till år 2030 ett tillförlitligt järnvägssystem som tillåter tyngre, längre och snabbare tåg. Vidare stödjer Bottniska korridoren satsningar i nya planen för prioriterade anslutande stråk däribland Dalabanan och Bergslagsbanan, för att möjliggöra ett sammanhållet och hållbart transportsystem.

### **3.3 Finansiering av nya stambanor, frigör medel till namngivna objekt i gällande plan**

De nya stambanorna bör få en särskild finansieringslösning utanför ordinarie nationell plan, och att de ca 100 miljarder som då frigörs används för andra prioriterade infrastrukturåtgärder. Såväl Trafikverket som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) gör bedömningen att finansieringen av nya stambanorna bör hållas utanför ordinarie nationell plan. Även Borlänge Kommun anser att stambanorna bör lyftas ur nationell plan och istället erbjudas en särskild finansieringslösning.

Borlänge Kommun anser att de ca 100 miljarderna istället ska reserveras för viktiga satsningar i närtid på järnväg och i anslutning till hamnar för näringslivets transportbehov i norra och mellersta Sverige. Inte minst återskapa utrymmet för de namngivna, påbörjade objekt som fallit utanför planförslaget. Trafikverket föreslår 10 % ramökning för att kunna genomföra namngivna objekt (innevarande plan) och nya objekt som kommit långt. För Dalarnas avses objekten E16/väg 70 Borlänge-Djurås respektive E16/väg 66 Förbi Yttermalung.

## **4. Nulägesbild och framtida behov Borlänge Kommun**

Stora Enso, Kvarnsvedens pappersbruk meddelade under 2021 att bruket ska läggas ner. Den 25 feb, 2022 meddelade Northvolt att de har tecknat en avsiktsförklaring med Stora Enso för att förvärva den sedan tidigare nedstängda anläggningen Kvarnsveden, med syfte att anlägga en batterifabrik. Etableringen av batterifabriken kommer att innebära ca 1000 arbetstillfällen, anläggningen förväntas vara i drift i slutet av år 2024. Vilket även innebär att kommunen snabbt måste förstärka inom många områ-

Handläggarens telefonnummer.

Regeringskansliet

den, bla bostäder, vård och omsorg och infrastruktur samt kollektivtrafik. Kommunen har i översiktsplanen pekat ut en inriktning för bostadsbyggande som innebär en planberedskap för 500 bostäder årligen. I den fördjupade översiktsplanen för tätorten har kommunen identifierat behov av 4000 bostäder under en 20 års period. Vid en eventuell etablering ökar behovet av bostäder ytterligare.

Det är överlag en hög efterfrågan på mark inom Borlänge kommun både gällande nyetableringar men även från befintliga företag som har behov av att växa. Framförallt inom mindre till medelstora industrier (några större industrier), bygg, åkeri och entreprenadföretag och handelsetableringar.

Vidare satsar Borlänge kommun intensivt med den gröna omställningen, bla genom Biogasanläggning, vilket lyfts fram av Naturvårdsverket som ett gott exempel på att företag planerar större investeringar för att ställa om till fossilfria alternativ och cirkulära lösningar. Kommunen antog 2021 en ny miljöstrategi med höga ambitionsnivåer, om att ligga i framkant gällande hållbar utveckling. Kommunen är även medlem i Viable Cities.

#### **4.1 Riktat industripaket**

Borlänge Kommun uppmanar regeringen att ge Borlänge kommun ett riktat Industripaket med anledning av etableringen av Northvolts batterifabrik.

##### **Dalabanan: Stråket Borlänge-Uppsala-Stockholm**

Betydande tillgänglighetsbrister personresor

- fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar (*Blige-Uppsala*)
- fler mötesstationer och förlängning av mötesstationer

##### **Stråket Falun-Borlänge-Sala-Västerås**

- Förbättrad restid (personresor)

##### **Bergslagsbanan: tillförlitlig access till både en östlig- och en västlig hamn**

Betydande kapacitetsbrister för godstransporter

###### **Stråket: Borlänge-Gävle hamn:**

- Borlänge-Falun dubbelspår

**Stråket: Borlänge-Kil-Göteborgs hamn:** *en satsning på stråket Väster om Värnen ger en viktig avlastning från stambanan!*

- bärighetsåtgärder
- mötesspår/mötesplatser för att klara tyngre och snabbare tåg

**E16 Gävle-Bergen:** Hastighetshöjande åtgärder, kapacitet, trafiksäkerhet

**RV 50:** Bergslagsdiagonalen, hastighetshöjande åtgärder, trafiksäkerhet

## **5. Borlänge kommun önskar att regeringen tillsätter ett särskilt utredningsuppdrag**

Med anledning av ovan beskrivning och behov kopplat till industrisatsningarna och näringslivssatsningar som ska genomföras i Borlänge, Region Dalarna och Bergslagen som bidrar till att Sverige kan ta ytterligare *kliv mot en grönomställning*, också dess betydelse och sammanhang med norra Sverige önskar Borlänge kommun att Regeringen utreder möjligheterna att skyndsamt ge Trafikverket ett särskilt regeringsuppdrag att utreda brister i transportsystemet i Sveriges midja.

Uppdraget bör utgå ifrån att analysera vilken påverkan de stora företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår eller planeras i Region Dalarnas län, Bergslagen har för transportinfrastrukturen. Med särskilt fokus på att analysen visa att påtagliga trafikökningar jämfört med dagens trafik och Trafikverkets basprognos. Trafikverket bör även analysera behov av åtgärder för att förbättra transportinfrastrukturen, i främst Dalarna och Bergslagen, och angränsande län Västmanland som Gävleborg som kan väntas uppstå med anledning av denna samhällsomställning. Risk- och sårbarhetsanalyser, med samhällsekonomiska konsekvenser vid driftstopp, vad innebär det för svensk ekonomi vid ett allvarligt tillbud på Bergslagsbanan mellan Falun och Borlänge? Vidare behöver, stråk och samband för arbetspendling och förutsättningar för kompetensförsörjning utredas. Uppdraget bör innefatta analyser av dagens trafik- och transportarbete samt behov av och efterfrågan på transportförbindelser. Dessutom bedömningar av hur utvecklingen av detta kan förväntas se ut. Analysen bör även omfatta befintlig och planerad transportinfrastrukturens standard och kvalitet samt hur den nyttjas eller kan komma att nyttjas. Trafikverket bör redovisa brister och flaskhalsar i transportsystemet, analysera om det är motiverat att tidigarelägga åtgärder i förslag till nationell plan samt vid behov föreslå andra åtgärder. Analysen ska även innefatta vilka förutsättningar och möjligheter som finns för medfinansiering av statliga åtgärder eller andra finansieringslösningar.

- Utveckla Borlänge godsbangården till ett logistiskt intermodalt nav
- Utreda om det intermodala navet kan bli en inlandshamn/torrhamn kopplad till Gävle hamn
- TEN-T (ScanMed, Bottniska korridoren)
- Hamn och farled
  - Borlänge-Gävle hamn
  - Borlänge- Kil-Göteborg
- Järnväg:
  - Bergslagsbanan Borlänge- Gävle hamn (gods)
  - Dalabanan Borlänge-Stockholm, Borlänge- Sala-Västerås (järnväg personresor)
  - Bergslagspendel (Borlänge-Ludvika – Smedjebacken – Fagersta C – Kolbäck)
- Väg
  - E16 Gävle-Borlänge-Djurås-Bergen
  - Riksväg 70
  - Stråket Borlänge- Ludvika-Västerås (väg gods)
  - Riksväg 50 (Bergslagsdiagonalen)
  - Riksväg 66, väg 311

Handläggarens telefonnummer.

Regeringskansliet

- Riksväg 68 (Godsstråk Skånehamnar och Gävle hamnar)
- Dala Airport
- Ekonomiskt stöd för anpassning av BK4 nätet på kommunala vägar

## 6. Namngivna objekt i nationell plan 2022-2033 (2025-2027)

### 6.1 Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder 2025–2027 UA1

Vikten av att ta ett större grepp kring Sveriges midja är påtaglig, inte minst genom att ta fram kompletterande utredningar som ligger i linje med dagens och morgondagens behov som angetts i föregående kap. Behovet förstärks ytterligare i flera av Trafikverkets utredningar, FÖRSTUDIE, Bergslagsbanan, Falun - Borlänge Falun och Borlänge kommun, Dalarnas län Slutrapport 2012-01-25 Dnr TRV 2010/28060, Bergslagsstråket slutrapport 2020-11-30 TRV 2018/15768 och Trafikverkets rapport Brister på systemnivå, 2018-2029 som exempel.

Här förtydligas bland annat att utmed stråket finns betydande transitflöden som passerar regionen, både på väg och järnväg. Stråket svarar för en växande andel av total BNP i landet, och andelen har ökat något snabbare än andelen av total sysselsättning. Detta tyder på att Sveriges industri tenderar att bli alltmer koncentrerad till stråket Gävle-Göteborg. **Kapacitetsbristen kommer att åtgärdas marginellt med förslagna investeringar (innevarande plan) på Bergslagsbanan mellan Borlänge-Falun, det framgår även tydligt att investeringar i ett nytt dubbelspår krävs för att åtgärda kapacitetsbristerna längs Bergslagsbanan (Borlänge-Falun).** Näringslivets ökade behov av hållbara transporter till Gävle hamn är en betydande brist idag och kommer att öka. För Borlänge-Falun är en flytt av järnvägen inte bara viktigt för arbetsmarknaden och godstransporter, det möjliggör även att Borlänge-Falun enligt Översiktsplan 2014 kan växa i riktning mot varandra längs Runns västra sida med fler bostäder, ett stärkt friluftsliv och satsningar på besöksnäring.

Vidare behöver Trafikverket komplettera sina underlag med riskanalyser som visar vad händer med godsflödena vid ett stopp på Bergslagsbanan mellan Borlänge och Falun, vilka samhällsekonomiska konsekvenser får en störning? Borlänge kommun vill även framhålla vikten av att på systemnivå göra avvägning mellan olika objekt kopplat till klimatförändringarna (framtida behov av klimatanpassning). Järnvägsanläggningar i risklägen, som t.ex. Bergslagsbanan mellan Borlänge och Falun (*sträckan har flera identifierade riskpunkter, som behöver åtgärdas på kort och långsikt*).

#### 6.1.1 Objektet Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder 2025–2027 i nuvarande plan

Objektet kommer att påverka den redan bebyggda miljön längs sträckan. Riksintresset för kulturmiljö Torsångsbygden och Riksintresset för friluftsliv Runn har stor betydelse för området. Trafikverket bör prioritera säkrade passager på det platser där inskränkning och anpassningar till övriga Riksintressen kan genomföras med minsta intrång och påverkan, valda åtgärder ska vara förening med miljöbalken. Trafikverket bör därmed i stor utsträckning ta hänsyn till befintlig bebyggelse och boende i området och det rörliga friluftslivet samt bevarande av jordbruksmarken i den fortsatta hanteringen av objektet.



## 6.2 E16 Borlänge–Djurås

Regeringen har varit tydlig i sina direktiv med att namngivna objekt i nu gällande plan ska genomföras. Trots detta saknar finansiering av etapp 2 och 3 mellan Borlänge och Djurås i remitterat förslag till nationell plan, om inte 10 % tillförs utöver ram.

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 direktutfarter och tung trafik. Den befintliga vägsträckan har även stora bärighetsbrister och riskpunkter som behöver åtgärdas, flera i när-tid. 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 måluppfyllnad är att den nya vägsträckan ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

### 6.2.1 En framflyttning av projektet innebär en oacceptabel risk för regionens dricksvattenförsörjning

Nuvarande väg Rv70/E16 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.

I samband med framtagandet skyddsområdet för Lennhedens vattentäkt (beslutat 2018) genomfördes en riskbedömning där nuvarande Rv70/E16 pekades ut som en av de tre största riskerna. De övriga riskerna var smitta från enskilda avlopp och olycka vid järnvägsskärningen i åsen. Risken med smitta från enskilda avlopp är under åtgärdande, och orsaken till att Borlänge kommun satsar mycket stora resurser på flera omfattande etapper av VA-utbyggnad. I samrådet inför beslutet om skyddsområde för Lennhedens vattentäkt ifrågasatte HaV om de föreskrifter som föreslogs i tillräcklig utsträckning skulle kunna motverka riskbilden från vägen. HaV påtalade att det inte borde vara svårt att hitta motiv till att vidta säkerhetshöjande åtgärder på känsliga partier; *utifrån vattentäktens stora värde i regionen, att anläggningen pekats ut som riksintresse enligt 3 kap 8 § MB och den tydliga påverkan från vägen som utredningsmaterialet visade*. Länsstyrelsen delade HaV:s synpunkt att det var av stor vikt att riskreducerande och grundvattenskyddande åtgärder genomfördes längs sårbara partier av Rv70/E16 i vattenskyddsområdet. Länsstyrelsen påtalade den höga trafikbelastningen och olycksfrekvensen, och att Länsstyrelsen förutsatte att Trafikverket så snart det är möjligt fullföljde de grundvattenskyddande åtgärder som beskrivs i aktuell vägplan.

**Borlänge kommun anser att dricksvattenresursens skyddsvärde och de risker som framkommit kring Rv70/E16 inte medger att skyddsåtgärder flyttas fram på obestämd framtid.** Trafikverket behöver därför i Nationell plan för 2022–2033 prioritera E16 Borlänge–Djurås etapp 2 och 3 med full finansiering.

Handläggarens telefonnummer.

Regeringskansliet

Om projektet skjuts på framtiden enligt remissförslaget behöver Trafikverket istället snarast anlägga grundvattenskydd kring befintlig Rv70/E16.

## **7. Bostäder och industrisatsningar**

Att prioritera objekt och åtgärder som i stor grad bidrar till ett ökat bostadsbyggande och förutsättningar för näringslivetutveckling är mycket bra<sup>2</sup>.

### **7.1 Specifika objekt trimning, koppling till Bostadsbyggande**

Borlänge kommun har i översiktsplan FalunBorlänge 2014 pekat ut Oberget för bebyggelseutveckling. I området räknar kommunen med att upp till 1200 bostäder kan tillkomma. Ett planprogram pågår. I en fördjupad översiktsplan för Runn tillsammans med Falun kommun har kommunerna identifierat att **3000 nya bostäder kan tillkomma längs Runns västra sida vid en flytt av järnvägen**. Området är en viktig målpunkt för friluftslivet och kan utvecklas ytterligare för att stärka besöksnäringen. Planen befinner sig i samrådsskedet. Vi föreslår utredning av möjliga trimningsåtgärd längs E16 för att tillskapa nya hållplatslägen för kollektivtrafik kopplat till utvecklingen vid Oberget, åtgärden är inspelad till Region Dalarna. Vidare är trimning av befintlig trafikplats nödvändig för att möjliggöra bebyggelseutvecklingen, en avsiktsförklaring mellan kommun och Trafikverket är under framtagande.

### **7.2 Specifika objekt trimning, koppling till industrin**

För att möta de utmaningar transportsystemet står inför är det viktigt att det pågående arbetet med trafikplatserna Islingby och Mats Knuts genomförs i Borlänge kommun. Dessa två trafikplatser är viktiga av- och påfarter till det statliga vägnätet som är av vikt för transportnäringen. Kommunen är angelägen om att arbetet med dessa inte stannar av.

Gällande BK4 nätet vill Borlänge kommun lyfta fram att behovet av utreda möjligheten till samfinansiering till kommunal anläggningar från Nationell plan eller länsplan. Längre fordon och tyngre fordon (BK4) på det statliga vägnätet innebär att det kan komma att krävas investeringar i det kommunala vägnätet för att möta behovet.

## **8. Analysstöd samt mål och uppföljning**

### **Bostadsbyggande och industri**

Att särskilt lyfta fram objekt som får stor positiv påverkan på bostadsbyggandet och industrin är avgörande för att prioritera rätt i ett systemperspektiv. Det saknas gemensamma krav, modeller och metoder för hur Regionerna ska arbeta med att ta fram analyser och underlag som kan ge stöd i en sådan nationell prioritering. Ett sådant stöd bör tas fram.

### **Ett sammanhängande cykelnät**

Borlänge Kommun ser behov av att ta fram enhetliga och transparenta modell och metoder för att ange och prioritera de regionala och nationella sammanbindande cykelvägnätens utpekande och utformning. Kriterier för när cykelstråk ska ha statligt väghållarskap (nationellt eller regionalt) behöver förtydligas för

<sup>2</sup> Prop. 2020/21:151: Infrastrukturinvesteringar skapar också potential för bostadsbyggande. En väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo.

Handläggarens telefonnummer.

Regeringskansliet

att vara rättssäkert och enhetligt. Hur ska de nationella, regionala och kommunala sammanhängande cykelvägnätet knytas ihop och vem bör ha ansvar för vad?

#### **Jordbruksmark**

Om Trafikverket tar jordbruksmark i anspråk, bör detta följas upp och redovisas årligen av Trafikverket nationellt. Detta behövs för att kunna analysera den kumulativa effekten. En viktig parameter kopplat till miljömålen.

#### **Ekosystemtjänster**

Vid genomförande av beslutade objekt bör modeller och metoder för kompensation av förlusten av ekosystemtjänster vara enhetliga i hela landet. Trafikverket bör ta fram mått och metoder för hur förlust och kompensations enhetligt ska mätas och följas upp, som tydligt kopplar an till en målstyrd planeringsprocess.

#### **Genomförandeplanering av trimningsåtgärder**

Trafikverket behöver i högre utsträckning ta hänsyn till annan lagstiftning som Miljöbalken och Plan och Bygglagen i skedet efter samhällsplaneringens tidiga skeden, dvs vid åtgärdsplanering och beställning och genomförande. Ett exempel är vid genomförande av trimningsåtgärder, som ibland genomförs genom lantmäteriförrättningar. Viktningen mellan olika transportpolitiska mål och de regionala och kommunala perspektiven uteblir i flera fall vid lantmäteriförrättning, då Lantmäteriets roll skiljer sig åt från övriga aktörers roller i samhällsbyggnadsprocessen. Det skapar en obalans vid en målstyrdplanering och den viktning som krävs för att tillgodose övriga nationella, regionala och kommunal mål och övriga lagstiftningar som t.ex. plan och bygglagen och Miljöbalken uteblir i stor utsträckning.