

Remissvar Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Förslag till beslut

1. Tjänsteskrivelsen, *Remissvar Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (TRV I2021/02884)* skickas till Regeringskansliet som kommunstyrelsens eget yttrande.

Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram ett förslag på nationell plan för transportsystemet för perioden 2022-2033. Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är enligt fyrstegsprincipen i första hand att vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. De ekonomiska ramarna för infrastrukturplanen anges i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, beslutad av riksdagen i bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Inriktningarna för arbetet anges också av regeringens direktiv den 23 juni 2021 till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Planförslaget har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Hearingar, dialoger och samråd har genomförts digitalt och i olika skeden av arbetsprocessen. De löpande kontakterna med omvärldens aktörer har främst skett via Trafikverkets regioner och i olika samverkansgrupper.

Trafikverket har skickat ut förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 för synpunkter. Remisstiden är satt till den 28 februari 2022.

Bakgrund

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033.

Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar.
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet.
- Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Jämfört med den gällande planen för 2018–2029 innebär anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar en ökning med 13 procent respektive 25 procent (uttryckt i fasta priser). Anslaget till utveckling av transportsystemet innebär en ökning med 25 procent jämfört med den gällande planen.

Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas. Detta är en förutsättning som i stor utsträckning styr innehållet i planförslaget.

Utrymmet inom utvecklingsanslaget är i hög grad redan in-tecknat av den gällande planen, eftersom många av investeringarna har genomförandetider som sträcker sig bortom planperioden 2018–2029. Sammanlagt summerar den gällande planens fortsättning och de ytterligare kostnadsanspråken till nära 460 miljarder kronor under planperioden, vilket överstiger den angivna ramen för utvecklingsanslaget på 437 miljarder kronor.

Trafikverket har därför i första hand analyserat om kostnadsbesparingar kan genomföras, och i andra hand övervägt tidsförskjutningar och etappindelningar av vissa objekt i den gällande planen. Trafikverkets bedömning är att utrymmet för nya investeringsobjekt i planen är ytterst begränsat, utöver den fortsatta utbyggnaden av ERTMS (European Rail Traffic Management System) samt den av regeringen utpekade tidigareläggningen av Norrbotniabanan.

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket även redovisa ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. Dessa 10 procent motsvarar enligt Trafikverkets beräkning cirka 28,6 miljarder kronor.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 ger inga ekonomiska konsekvenser för Falu kommun.

Övrig bedömning och konsekvenser

Specifika synpunkter från Falun kommun

E16

E16 är en viktig tvärförbindelse mellan Norge och Sverige och en betydelsefull del i det nationella vägnätet. Stråket är viktigt för godstransporter och arbetspendling mellan norra Mellansverige och den tillväxtstarka Oslo/Gardermoenregionen. Samtidigt som den är ett uppsamlingsstråk för turisttrafiken till Sälenfjällen och Idre.

E16 utgör också en betydelsefull infartsväg till Falun österifrån och är central för arbetspendling, industrin, besöksnäringen samt även nu för försvarsetableringen i Falu tätort. Kommunen ser det därför av yttersta vikt att planeringsramen utökas med 10 procent för att inrymma objektet Lönnemossa – Klingvägen i nationell plan 2022-2033. Detta för att öka trafiksäkerheten och vägsträckans standard. Sträckan är idag olycksdrabbad.

Mot bakgrund av ovanstående ser kommunen också behov av ytterligare investeringar på E16 genom Falu tätort. 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.

Bergslagsbanan

Bergslagsbanan är ett viktigt godsstråk men har även stor betydelse 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. Falun/Borlänge tillsammans med Gävle innebär ett befolkningskluster som kan mäta sig med Sveriges storstadsregioner.

Dubbelspår för järnväg mellan Falun och Borlänge är viktigt för hela Dalarna och behövs för att få kortare restider till Stockholm/Arlanda och för att öka kapaciteten för gods- och persontrafiken. Men även för att både Falu och Borlänge kommuner fullt ut ska kunna växa i riktning mot varandra, utveckla attraktiva boende miljöer, minska barriäreffekterna och öka tillgängligheten för friluftslivet. Ett dubbelspår mellan Falun och Borlänge innebär en flytt av järnvägen som möjliggör utvecklingen av bostadsbyggande samt målpunkter för näringslivet framför allt inom besöksnäringen. Kommunen anser därför att en utredning om ett framtida dubbelspår mellan Falun och Borlänge ska påbörjas.

Hållbart resande och länstransportplanerna

Kommunen är positiv till förslaget på ”cykelpott” för samfinansiering från den nationella planen till länsplanernas renodlade cykelåtgärder på statliga vägar, men anser att potten är otillräcklig. Med över en tredjedel av

kommunens invånare boende på landsbygden är landsbygdens utveckling en viktig pusselbit när Falu kommun fortsätter att växa. Kommun ser ett stort behov av att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på landsbygden. Länstransportplanerna är viktiga för att förbättra möjligheterna till hållbart resande och kommunen anser att det behövs ytterligare satsningar för investeringar i cykel och trafiksäkerhet.

Transeuropeiska transportnätet – TEN-T

Ett sammanhängande transportnät inom hela EU är avgörande för att stärka sammanhållningen och tillgängligheten i hela Europa. Pågående översyn av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är av stor betydelse för de kommande årens arbete med att utveckla framtidens infrastruktur.

Falu kommun anser att TEN-T måste utvidgas att omfatta fler stråk och noder i mellersta och norra Sverige. Genom ett bredare utpekande av noder och sträckor skapas möjligheter för att öka finansieringen från EU. För Dalarnas del innebär det att de prioriterade järnvägsstråken Dalabanan och Bergslagsbanan samt vägstråken E16 och väg 70 bör införlivas i EUs övergripande TEN-T. Dalabanan och Bergslagsbanan är anslutande stråk till stomnätet Skandinavien-Medelhavet som går via Godsstråket genom Bergslagen. De fyra väg- och järnvägsstråken som föreslås till övergripande TEN-T korsar varandra i Borlänge. Borlänge är en av mellersta Sveriges största terminaler/noder för såväl gods- som persontransporter. Stråken kan endast utpekas i TEN-T om de sammanbinder viktiga noder och därmed bör Borlänge och Mora utses som terminaler/transportnoder i övergripande TEN-T.

Falun-Borlänge bör utses som en urban nod (twin cities). I Falun-Borlänge bor över 110 000 invånare och här finns länets högskola, länssjukhus och den största befolkningsskoncentrationen. Bägge orterna ligger efter Dalabanan, Bergslagsbanan och väg E16. Flygplatsen i Borlänge är en viktig del i regionens infrastruktur.

Falu 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.

Samordnade synpunkter med Infram

Infram, bestående av partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan. Partnerskapen 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. Falu kommun ingår i samtliga partnerskap.

Stråken har via sin samverkansplattform Infram, Infrastruktur för framtiden, analyserat Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 och i samverkan med stråkens kommuner tagit fram detta remissvar för leverans till regeringen. Partnerskapen yrkar enligt nedan.

Nedan följer en sammanfattning av de samordnade synpunkterna med Infram. Inframs remissvar i sin helhet finns bilagt.

Yrkanden

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.

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 planeringsperioden.

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

Dalabanan

Långsiktigt yrkas att:

- Hela sträckan Uppsala-Mora 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.

E16

Yrkas att:

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

Generellt för alla fyra stråk och behov i Bergslagen och Sveriges midja Partnerskapen yrkar att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i samverkan med berörda, 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.

Bilagor

1. Missiv förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
2. Bilaga till Remiss: Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
3. Bilaga Infram Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, daterat 2022-02-04

Beslutet ska skickas till

Remissyttranden skickas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022, via e-post:
i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf).

Slutligt beslutsorgan

Kommunstyrelsen

Anna Tosteby
Förvaltningschef Miljö- och
samhällsbyggnadsförvaltningen

Anna-Lena Söderlind
Trafikplanerare