

Svar på remiss från Trafikverket Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Region Dalarna har tagit emot Trafikverkets förslag till nationell plan för åren 2022-2033 och lämnar härmed sitt remissvar. Remissvaret utgår från tidigare remissvar på inriktningsunderlaget (2021), Dalarnas regionala utvecklingsstrategi "Dalastrategin" (2021) och komplettering av Regional systemanalys Dalarna (2021).

Vid Trafikverkets regionala dialog juni 2021 redovisade Region Dalarna de högsta prioriteringarna av åtgärder för Dalarna inför framtagande av ny nationell plan:

Prio 1: Dalabanan (järnvägsstråket) och **E16** (specifika vägåtgärder för trafiksäkerhet och regional tillgänglighet)

Prio 2: Bergslagsbanan och **Godsstråket genom Bergslagen** (järnvägsstråken) samt **väg 70** (vägstråket)

Sammanfattning av synpunkter

- Region Dalarna anser att det är positivt med satsningar i Dalarnas prioriterade järnvägsstråk, samt stödjer satsningar för fyrspåret Uppsala-Stockholm
- Region Dalarna stödjer Botniska korridorens synpunkter; att de näringslivsinvesteringar som sker i norra och mellersta Sverige i närtid måste mötas upp med infrastrukturåtgärder med utpekade målår för färdigställandet av hela Botniska korridoren och dess anslutande stråk, att samordningen mellan nationell plan och utvecklingen av TEN-T behöver stärkas på nationell nivå för att ta del av mer EU-finansiering, att det behövs ett nationellt utpekande av fler stråk och urbana noder inklusive Falun-Borlänge i TEN-T,

samt att det behövs en snabbare satsning på ett sammanhängande järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige.

- Region Dalarna poängterar att den gröna omställningen i Dalarnas näringsliv går snabbt med satsningar som kan kräva särskilda infrastrukturåtgärder och riktade industripaket från regeringen. Även besöksnäringen står inför en omställning vilket också kan kräva ytterligare riktade infrastrukturensatsningar.
- Region Dalarna anser att de nya stambanorna bör få en särskild finansieringslösning utanför ordinarie nationell plan, och att de ca 100 miljarder som då frigörs används till andra prioriterade infrastrukturåtgärder för regional tillgänglighet, trafiksäkerhet på väg och snabbare restid på landsbygd.
- Region Dalarna anser att det är angeläget att gällande plan 2018-2029 genomförs. Viktiga åtgärder för trafiksäkerhet och regional tillgänglighet som i planförslaget fallit utanför planen måste åter lyftas in, däribland etapp 2 och 3 i objektet E16/väg70 Borlänge-Djurås.
- Region Dalarna anser att planförslaget medför att en stor del av åtgärderna för kortare restid på landsbygd och säkrare resor uteblivit med allvarliga konsekvenser för den regionala tillgängligheten. Vidare anser Region Dalarna att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att upphäva generella hastighetssänkningar av vägar som saknar mötesseparering.
- Region Dalarna anser att medlen för namngivna objekt behöver öka med minst 10 procent med prioritering av åtgärder som fallit utanför plan samt planmogna åtgärder med tydlig landsbygdsprofil för förkortad restid och trafiksäkerhetsnytta, samt yrkar att hela objekten E16/väg70 Borlänge-Djurås respektive E16/väg66 Förbi Yttermalung tas med som namngivna objekt i kommande plan.
- Region Dalarna anser att planförslaget riskerar att bidra till en uppdelning av landet där regioner med långa avstånd och glesa miljöer får stå tillbaka, och därmed motverkas uppdraget om att stärka sammanhållningen i landet.
- Region Dalarna anser i likhet med SKR att läget med de omfattande kostnadsökningarna är väldigt allvarligt och att det urholkar den nationella och regionala infrastrukturplaneringsprocessen.
- Region Dalarna är positiva till samfinansiering från nationell plan till trafiksäkerhetsåtgärder, men planeringsförutsättningarna måste vara

kända inför åtgärdsplaneringen. Region Dalarna kräver samtidigt att framtida länsplaner får utökade ramar.

- Region Dalarna anser att transparensen i processen måste öka inför nästa planeringsomgång, att regionernas inspel till nationell plan får en större betydelse, samt att det behövs en förbättrad samordning mellan de olika planeringsprocesserna för de olika trafikslagen, såväl väg och järnväg som flyg och sjöfart, för en samordnad riktning för utvecklingen av tillgängligheten för hela landet.

Satsningar i Dalarnas prioriterade järnvägsstråk är positivt!

Region Dalarna anser att det är mycket positivt att förslaget till ny nationell plan innehåller satsningar i Dalarnas prioriterade järnvägsstråk.

Planförslaget innehåller såväl namngivna investeringar som reinvesteringar för Dalabanan, Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen. De åtgärder för ökad turtäthet, kortare restider och hastighets- och kapacitetshöjande som finns i gällande nationell plan (2018-2029) finns kvar även i det nya förslaget.

Dessa satsningar stärker den regionala tillgängligheten och utvecklingen, överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart samt bidrar till vidgade arbetsmarknadsregioner, stärkt konkurrenskraft, och till att uppnå klimatmålen och ökad sammanhållning i landet.

Dalabanan

Dalabanan är Region Dalarnas högs prioriterade järnvägsstråk. Region Dalarna ser det som mycket positivt att Trafikverket har prioriterat hastighetshöjande åtgärder och reinvesteringar längs Dalabanan. Region Dalarna stödjer även Region Uppsalas prioriterade åtgärder på Dalabanan och vidare Region Uppsalas synpunkter avseende fyrspårsutbyggnaden Uppsala-Stockholm.

En utveckling av Dalabanan ökar möjligheten att kunna attrahera arbetskraft inom ett större geografiskt område, t.ex. till/från de tre starka regioncentra Stockholm, Uppsala och Falun-Borlänge. Tre stora arbetsregioner knyts ihop och utvecklas mot år 2030. Många företag längs Dalabanan är världsledande och verkar på de globala marknaderna och är beroende av Dalabanan för kompetensförsörjning och godstransporter. Förbättrad tillgänglighet till och från Stockholm Arlanda Airport via Dalabanan är därför av stor vikt.

Regeringen har lyft frågan om infrastrukturens betydelse för besöksnäringen. Dalabanan leder parallellt med det starka turiststråket väg 70 från Stockholm/Mälardalen via Mora till Dalafjällen, norra Europas största vinterturismområde, där det planeras fortsatta miljardinvesteringar de närmaste åren. Det finns därför en tydlig potential för att utifrån ett hållbart transportförsörjningsperspektiv förkorta restiden till Dalafjällen längs Dalabanan.

Borlänge och Mora utgör viktiga noder på Dalabanan för byte i persontrafiken och överflyttning av gods mellan stråk.

Bergslagsbanan

Region Dalarna välkomnar föreslagna kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på Bergslagsbanan i ny nationell plan, som är en av regionens högst prioriterade järnvägsstråk. Även planerade åtgärder på Ostkustbanan och i Godsstråket genom Bergslagen kommer ge positiva effekter på Bergslagsbanan i de sträckor där banorna går parallellt.

Bergslagsbanan är det järnvägsstråk som knyter ihop Dalarnas "twincity" Falun-Borlänge som med gemensam högskola, länssjukhus och den högsta befolkningskoncentrationen utgör Dalarnas urbana nod.

I Dalarna pågår stora satsningar i den redan starka exportindustrin inom såväl världsledande energiöverföring (Hitachi Energy i Ludvika) som stål (SSAB i Borlänge) och fler andra växande exportindustrier, med ökade godsflöden till följd. Bergslagsbanan har en betydande roll för dessa transporter med sina anslutningar till andra stråk och Sveriges hamnar.

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 Godsstråket genom Bergslagen (en del av EUs stomnätskorridor ScanMed).

Bergslagsbanan är även av stor betydelse för den interregionala och regionala persontrafiken, framförallt för arbetspendling Borlänge-Falun-Gävle. Arbetspendlingen längs banan är relativt omfattande och planförslagets kapacitetshöjande åtgärder bör kunna stärka arbetsmarknadsregionen ytterligare och öka överflyttningen från väg till järnväg i stråket.

Bergslagsbanan är idag en av Sveriges hårdast trafikerade enspårssträckor, och med sin betydelse för såväl gods som persontrafik utgör den en stor flaskhals i järnvägsinfrastrukturen. Region Dalarna anser därför att det är nödvändigt att föreslå åtgärder i planförslaget genomförs.

Vidare anser Region Dalarna att kommande planperioder bör förbereda för en etappvis utbyggnad av dubbelspår Falun-Borlänge för att möta upp den industriutveckling och det ökade person- och godsflöde som förväntas genom överflyttning av gods till järnväg. Ett dubbelspår Falun-Borlänge i ny sträckning skulle även frigöra mark för nya bostäder och verksamheter vilket även stöds av de två kommunernas gemensamma förslag till fördjupad översiktsplan över det område som sammanbinder kommunerna. Det är stort tryck på bostäder och verksamhetsmark i båda kommunerna.

Borlänge utgör en viktig nod på Bergslagsbanan för byte i persontrafiken och överflyttning av gods till andra stråk.

Godsstråket genom Bergslagen

Godsstråket genom Bergslagen ingår i den Botniska korridoren, en del av den utpekade stomnätsskorridoren ScanMed i EUs TEN-T-nät för gods, och utgör med sin strategiska placering mitt i landet en viktig länk i det "norra godsflödet". Stråket är av stor betydelse för godstrafiken mellan norra och södra Sverige. När hela Botniska korridoren är utbyggd med Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan kommer Godsstråket genom Bergslagen bli en ännu större bärare av gods från norra Sverige. Banan ansluter till både västra och södra stambanan vilket gör att person- och godstrafik i Bergslagsregionen får en direktanslutning till Göteborgs hamn, Öresundsregionen och framförallt Malmö och Trelleborgs hamnar. Hallsberg är en betydande nod i stråket.

För Dalarna innebär stråket, förutom genomfartstrafik, ett viktigt godsstråk för vissa stora industrier längs banan till exempel Outokumpu i Avesta.

Region Dalarna anser att planförslagets åtgärder på Godsstråket genom Bergslagen måste genomföras men att det inte är tillräckligt. Det krävs ytterligare åtgärder för att stråket ska uppfylla kraven i TEN-T till år 2030.

Samsyn inom Botniska korridoren

Dalarnas prioriterade järnvägsstråk är en del av ett större system med stark anknytning till det "norra godsflödet" som uppmärksammas i Trafikverkets

planförslag med stor betydelse för gränsöverskridande transporter och Sveriges export.

Inom samarbetet Botniska korridoren ingår Dalarna som en av sju regioner i samverkan för en stärkt transportinfrastruktur i norra och mellersta Sverige. Samarbetets huvudsakliga synpunkter på nationell plan följer nedan.

Det behövs uttalade målår för när viktiga infrastrukturåtgärder ska vara klara

Först med investeringar som leder till sammanhängande stråk får vi mer klimatsmarta och kostnadseffektiva järnvägstransporter där det inte som idag är billigare med lastbilstransporter. Botniska korridoren anser att det behövs uttalade målår för när viktiga infrastrukturåtgärder ska vara klara för hela sträckor, för att ge tydliga planeringsförutsättningar för näringsliv och invånare. Vidare anser Botniska korridoren att Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen ska vara färdigställda till år 2030, samt att hela sträckorna behöver namnges för att underlätta medfinansiering från EU.

Det är nu som industrin investerar i den gröna omställningen i mellersta och norra Sverige

Botniska korridoren anser att de mer än 1 070 miljarder som näringslivet investerar i mellersta och norra Sverige behöver mötas med satsningar från nationell plan i närtid, med genomförande under kommande planperiod.

I Dalarna pågår en grön omställning av industrin som kräver förstärkt transportinfrastruktur. För Dalarnas del pågår stora satsningar i den redan starka exportindustrin inom såväl världsledande energiöverföring (Hitachi Energy i Ludvika) som stål (SSAB i Borlänge) och fler växande exportindustrier.

Dalarnas bidrag till Sveriges konkurrenskraft väntas även öka via kommande industrisatsningar. Etableringen av Google utanför Avesta är väldigt nära ett slutförande och det finns långt gångna förhandlingar med aktörer för etablering av ny verksamhet vid fd Stora Ensos anläggning i Kvarnsveden i Borlänge. Region Dalarna poängterar att den gröna omställningen i Dalarnas näringsliv går snabbt med satsningar som kan kräva särskilda infrastrukturåtgärder och riktade industripaket från regeringen. Även besöksnäringen står inför en omställning vilket också kan kräva ytterligare riktade infrastruktursatsningar.

Tillsammans med länets starka trävaruexport kräver länets industrisatsningar hög kapacitet och tillförlitlighet i järnvägssystemet för såväl kompetensförsörjning som för effektiv överflyttning mellan trafikslagen

för insatsvaror och utförelse av exportvaror via Sveriges hamnar till marknader över hela världen.

Trots redan namngivna satsningar i förslag till nationell plan behövs ytterligare utveckling av järnvägsstråken i kommande planer för hela "norra godsflödet", i såväl Godsstråket genom Bergslagen som i de anslutande stråken Bergslagsbanan och Dalabanan.

TEN-T skapar förutsättningar men innebär även åtaganden

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.

Inom förslaget till ny nationell plan saknar Botniska korridoren en strategi om hur mer EU-medel ska kunna tas hem till Sverige. En utbyggnad av hela Botniska korridoren, där Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Godsstråket genom Bergslagen ingår, behöver prioriteras för att Sverige ska klara EUs fastställda infrastuktur mål i TEN-T-förordningen om färdigställande till år 2030.

Botniska korridoren och Region Dalarna anser att Sverige behöver ta en aktiv och tydlig roll i förhandlingarna om en ny TEN-T förordning och behöver säkerställa att hela Sverige synliggörs i kommande förordning. Genom ett bredare utpekande av noder och sträckor skapas möjligheter för att öka finansieringen från EU. Botniska korridorens och Region Dalarnas tankar om hur TEN-T bör utvecklas tydliggjordes via positionspapper under våren 2021 och kommer även att förtydligas inom Regeringskansliets remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet under början av 2022.

Region Dalarna anser att TEN-T måste utvidgas att omfatta fler stråk och noder i mellersta och norra Sverige. 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 stamnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet som går via Godsstråket genom Bergslagen. De fyra väg- och järnvägsstråken som föreslås till övergripande TEN-T korsar varandra i Borlänge som 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 och **Falun-Borlänge** utpekas som **urban nod** (twin cities).

Region Dalarna 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.

Ett hållbart transportsystem med järnvägsnät för 250 km/h

Botniska korridoren med Region Dalarna 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 Botniska korridoren satsningar i nya planen för prioriterade anslutande stråk däribland Dalabanan och Bergslagsbanan, för att möjliggöra ett sammanhållet och hållbart transportsystem.

Finansiering av nya stambanor

Såväl Trafikverket som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) gör bedömningen att finansieringen av nya stambanorna Stockholm-Göteborg-Malmö bör hållas utanför ordinarie nationell plan. Även Region Dalarna anser att stambanorna bör lyftas ur nationell plan och istället erbjudas en särskild finansieringslösning. Region Dalarna anser att de ca 100 miljarder för stambanorna istället ska reserveras för viktiga satsningar i närtid på järnväg och i anslutning till hamnar för näringslivets transportbehov i norra och mellersta Sverige, samt för att återskapa utrymmet för viktiga satsningar på väg för kortare restid i landsbygd, regional utveckling och ökad trafiksäkerhet. Dessa väggåtgärder bör utgöras av de objekt som fallit utanför planförslaget men som är påbörjade och finns i Trafikverkets förslag till 10% ramökning, samt nya objekt som är långt komna i planläggning och där samhällsnyttorna är stora. För Dalarnas räkning avses objekten E16/väg 70 Borlänge-Djurås respektive E16/väg 66 Förbi Yttermalung.

Gällande plan ska genomföras

Regeringens direktiv anger att gällande nationella plan 2018-2029 ska genomföras. Det är dock en sanning med modifikation, då investeringar inte är fullt finansierade i gällande plan samt att tillkommande kostnadsökningar inneburit att investeringsobjekt i gällande plan fallit utanför i Trafikverkets förslag till ny nationell plan. Region Dalarna betonar att gällande nationell plan ska genomföras utan att det sker på bekostnad av andra satsningar i Dalarna.

Inför beslut om nationell plan 2022-2033 måste regeringen beakta konsekvenserna av att inte genomföra de objekt som är påbörjade eller objekt som är långt komna i planläggning och där samhällsnyttorna är stora. Region Dalarna anser därför att det är märkligt om redan påbörjade objekt i gällande plan inte fullföljs.

För Dalarna är det högst angeläget att det pågående (etapp 1) högprioriterade objektet **E16/väg70 Borlänge-Djurås** avseende byggande av mötesfri väg, fullföljs med etapp 2 och 3, som fallit utanför planförslaget för den nya planen. Ett starkt argument är den planeringsmässiga mognaden där det är möjligt att genomföra objektets två återstående etapper i direkt anslutning till pågående etapp tidigt under kommande planperiod. Detta styrks vidare av att objektet ingick som fullt finansierat i gällande plan. Övriga objekt som fallit utanför planförslaget, förutom E4 Kongberget-Gnarp, är redan mötesfria vägar.

Kortare restid på landsbygd

Regeringen har betonat vikten av kortare restider på landsbygd och säkrare resor för både person- och godstransporter genom åtgärder främst i form av mötesseparering. Detta är i sin tur en förutsättning för att uppfylla kraven på höga hastighetsanspråk för en ökad nationell och regional tillgänglighet.

Restider, främst i form av pendling, har tydliga marginaleffekter, där benägenheten att pendla avtar om restiden blir för lång. Det har även en direkt koppling till kompetensförsörjningen, där ökade restider får negativa konsekvenser för vår konkurrenskraft och därmed den regionala utvecklingen och tillväxten.

Ökade restider för särskilt långväga personresor får tydliga genomslag och det finns därför en uppenbar oro för en såväl försämrad regional som nationell tillgänglighet. Detta är synnerligen viktigt för besöksnäringen, men även som helhet för näringslivet och kommuner, med långa personresor där en sänkt hastighet med märkbart ökade restider kan få väldigt negativa konsekvenser t. ex att man väljer andra besöksmål utanför Dalarna.

Region Dalarna anser att med planförslaget har en stor del av åtgärderna för kortare restid på landsbygd och säkrare resor uteblivit med allvarliga konsekvenser för den regionala tillgängligheten.

Även genomförda hastighetssänkningar har medfört kraftiga försämringar i tillgängligheten för de regioner som har drabbats. Region Dalarna anser att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att upphäva generella hastighetssänkningar av vägar som saknar mötesseparering. Trafikverket

bör i stället återkomma med trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de vägvagnsnitt där det är påkallat till följd av en högre olycksrisk.

Nedan följer en beskrivning av betydelsen av vägsystemet i Dalarna.

Nationella och regionala stråk interagerar i Dalarna

Dalarna har flera nationella stamvägar (E16, E45, väg50, väg70) som sträcker sig genom länet och som interagerar med övriga prioriterade regionala stråk. Dalarna är bland annat därför unikt vad gäller en omfattande belastning på vägtransportsystemet särskilt för långväga personresor och godstransporter för besöksnäring och exportnäring/industri.

Under högsäsong har Sälenfjällen och Idre-/Grövelsjöfjällen över 100 000 besökare och man brukar tala om en "stad på fjället", ett "Västerås" som förflyttar sig varje vecka till och från Sälen-/Idreområdet. Sälen- och Idre/Grövelsjöområdet är norra Europas största vinterdestination, vilket är ett tydligt nationellt intresse.

E16-stråket och väg 70-stråket

E16 (Gävle-Falun/Borlänge-Djurås-Malung-Oslo) och väg 70 (Stockholm/Mälardalen-Borlänge-Djurås-Mora-Idre) är de viktigaste och mest trafikerade vägstråken i och genom Dalarna. Förbindelserna till och från Stockholmsområdet, Mälardalen och Uppsala är en kritisk framgångsfaktor för länets regionala utveckling och regionförstoring samt för en vidgad arbetsmarknad. Stråken är pulsådor för såväl godstransporter och den dagliga arbets- och studiependlingen som för långväga persontransporter särskilt den omfattande besöksnäringen från främst Stockholm och Mälardalen till Siljansområdet, Sälen- och Idre-Grövelsjöfjällen.

Vidare har hastigheten satts ned till 80 km/tim (2020) i båda stråken, vilket är väldigt negativt för den nationella och regionala tillgängligheten. Den gemensamma sträckningen E16/väg70 mellan Borlänge-Djurås är utpekad av Trafikverket som en av de farligaste i landet och den är hårt olycksdrabbad.

E16 är en betydande tvärförbindelse mellan Norge och Sverige och en viktig del i det nationella stamvägnätet. Utvecklingen av E 16 (Gävle-Falun/Borlänge-Djurås-Malung-Oslo) är även av betydelse för de öst-västra transporterna mellan Norrlands inland, Norrlandskusten och Oslo-regionen. Det finns därtill en tydlig koppling öster ut mot Finland och Baltikum via Gävle hamn. Omkring 1,2 miljoner arbetsplatser finns utmed vägstråket Oslo- och Gävleregionen och det krävs ett fortsatt

gränsöverskridande planeringsarbetet för den "felande" gränslänken Kongsvinger–Torsby.

I länet har E16 två tydligt utpekade brister som behöver åtgärdas för trafiksäkerhet, nationell och regional tillgänglighet. Därför yrkar Region Dalarna att objektet **E16/väg70 Borlänge-Djurås** i gällande nationell plan **ska fullföljas i sin helhet** i den nya planen samt att objektet **E16 Förbi Yttermalung** beslutas ingå i planen som nytt objekt. Båda dessa vägobjekt ingår i Region Dalarnas högsta prioriteringar till nationell plan.

Minst 10 procent ökad ekonomisk planeringsram för namngivna investeringar

Region Dalarnas bestämda uppfattning är att medlen för namngivna objekt behöver öka med minst 10 procent med prioritering av:

- Objekt fullt finansierade i gällande plan (2018-2029) som är planmogna ska fullföljas i den nya planen:

16/Rv70 Borlänge-Djurås

Objektet **16/Rv70 Borlänge-Djurås** bidrar till ökad trafiksäkerhet, regional och nationell tillgänglighet för såväl gods- och persontransporter.

- Objekt med tydlig landsbygdsprofil för förkortad restid, ökad tillgänglighet och trafiksäkerhetsnytta:

E16/väg66 Förbi Yttermalung

Objektet **E16/väg 66 Förbi Yttermalung** bidrar tydligt till kortare restider på landsbygd, ökad tillgänglighet och säkrare resor för person- och godstransporter. Objektet har en hög planmognad och skulle kunna genomföras tidigt i planperioden (år 1-3), men det saknas finansiering i nationell plan. Planlägningsprocessen har hittills bekostats via länsplanen, ca 10 miljoner kronor.

Mötesseparering av E16 Förbi Yttermalung är tillsammans med E16/väg 70 Borlänge-Djurås, den enskilt viktigaste åtgärden längs E16 (tidsvinst på 5-10 min) och tillsammans med genomförd åtgärd Dala-Järna-Vansbro 2019 (nationell plan) och länsplanens objekt norr om Malung på väg66 (Malung/Lima) 2021-2022, skulle "tre proppar" kunna vara genomfört inom i stort sett den närmaste treårsperioden.

Sammanhållningen och utveckling i alla delar av landet

I uppdraget till Trafikverket har regeringen angett att det tydligt ska pekas ut hur infrastrukturen ska bidra till klimatmålen, tillgänglighet, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Alla regioner ska kunna leva och utvecklas med stöd av en god infrastruktur och tillgänglighet. Olika delar av landet och olika platsers förutsättningar och möjligheter bidrar på olika sätt till landets konkurrenskraft och det måste den framtida infrastrukturplaneringen ta hänsyn till. I Dalarnas regionala utvecklingsstrategi, Dalastrategin finns tydliga prioriteringar om stärkta insatser för överflyttning från väg till järnväg, men även om länets behov av investeringar och underhåll i för länet prioriterade vägstråk. Region Dalarna anser att den starka utveckling som finns i besöksnäringen och exportindustrin i Dalarna behöver mötas upp av satsningar som tar hänsyn till de långa avstånd och det vägberoende som präglar länet. Planförslagets uteblivna satsningar på mötesseparering slår hårt mot arbets- och studiependling och mot den långväga besöksnäringen.

Vidare anser Region Dalarna att planförslaget riskerar att bidra till en uppdelning av landet, såväl inom som mellan regioner, där regioner med långa avstånd och glesa miljöer får stå tillbaka, och därmed motverkas uppdraget om att stärka sammanhållningen i landet.

Skenande kostnader med omfattande konsekvenser

I förslaget till nationell plan redovisar Trafikverket omfattande kostnadsökningar, i snitt på 38 procent per namngiven investering. Störst kostnadsökningar återfinns i åtgärder i tidigt skede men betydande kostnadsökningar finns även i mer mogna projekt. Planförslaget innebär även att vissa reinvesteringsprojekt stryks, samt att ett antal åtgärder skjuts i tid vilket är olyckligt.

Även länstransportplanerna drabbas av Trafikverkets bristande kostnads kontroll och tampas med omfattande kostnadsökningar. Länsplaneupprättarna har i framtagandet av de regionala planerna tvingas stryka åtgärder, senarelägga planerade projekt och anta omfattande besparingar för att kostnadsökningarna ska rymmas i de snäva ramar som regionerna tilldelats.

Region Dalarna anser i likhet med SKR att läget med de omfattande kostnadsökningarna är väldigt allvarligt, inte minst eftersom de äter upp utrymme från andra nödvändiga investeringar, liksom att projekten blir föremål för omfattande besparingar vilket kan antas få konsekvenser för dess kvalitet. Region Dalarna menar också att det är väldigt bekymmersamt att de senareläggningar som föreslås även innebär att det ekonomiska utrymmet i nästkommande plan intecknas. Detta tar bort flexibiliteten från planerna och tar utrymme från kommande politiska prioriteringar. Region Dalarna anser att orsaken till, och konsekvenserna av, kostnadsökningar i planeringen av infrastrukturprojekt måste adresseras och hanteras på annat sätt än genom att urholka den nationella och regionala infrastrukturplaneringsprocessen.

Länsplanernas roll i utvecklingen av transportinfrastrukturen

En stor del av länets transportinfrastruktur ska finansieras av länsplanerna. Länsplanernas ramar har under många planomgångar varit för små såväl utifrån regeringens uppdrag om trafiksäkerhet som utifrån det regionala utvecklingsuppdraget och hållbar omställning för klimatet. Inför nya planomgången fanns stora förhoppningar om att regeringen skulle välja att kraftfullt öka länsplaneramarna. Så blev inte fallet, istället uppdrogs Trafikverket att ge förslag till satsningar i nationell plan på särskild samfinansiering för cykel och trafiksäkerhet som stöd till länsplanerna.

Region Dalarna är positiva till samfinansiering från nationell plan till trafiksäkerhetsåtgärder, men planeringsförutsättningarna måste vara kända inför åtgärdsplaneringen. Region Dalarna kräver samtidigt att framtida länsplaner får utökade ramar.

Förfarandet med samfinansiering från nationell plan skapar inte rätt planeringsförutsättningar för den politiska beslutsprocessen på regionnivå. Genom att samfinansieringens storlek och fördelning mellan regionerna inte är given när regionerna som länsplaneupprättare ska ta fram förslag till länsplaner är det omöjligt för regionerna att förutse hur mycket av länsplanen som kan läggas på andra projekt än mötesseparering, vilka tar stort utrymme i länsplanerna.

Vidare anser Region Dalarna att Trafikverkets ramjustering av länsplanerna utifrån upparbetat utfall i gällande plan 2018-2029 ej är acceptabel. För Dalarna innebär ramjusteringen en minskning av länsplanen med 246 mkr under de första fyra åren i nya planperioden. Detta bidrar till att prioriterade

såväl namngivna som icke namngivna åtgärder för tillgänglighet och trafiksäkerhet i landsbygd samt för gång och cykel kan komma att behöva strykas i länsplanen.

Region Dalarna anser att hanteringen av de ekonomiska ramarna för länsplanerna starkt underminerar de regionalt utvecklingsansvarigas och länsplanernas roll och möjlighet att bidra till regeringens direktiv.

Översyn av planeringsprocessen

Länsplanerna och nationell plan kompletterar varandra och det är av stor vikt för tilliten till planeringsprocessen att förutsättningarna är givna i god tid, till exempel avseende hantering av samfinansiering. Region Dalarna anser att inför nästa planeringsomgång måste transparensen i processen öka och inspelen från de regionalt utvecklingsansvariga till nationell plan få en större betydelse för att trygga den demokratiska beslutsprocessen.

Vidare anser Region Dalarna att det behövs en förbättrad samordning mellan de olika planeringsprocesserna för de olika trafikslagen. Alla delar i transportsystemet ska komplettera varandra, såväl väg och järnväg som flyg och sjöfart, och det krävs en samordnad riktning för utvecklingen av tillgängligheten för hela landet.

Ulf Berg (M)
Regionstyrelsens ordförande,
Region Dalarna