

**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**  
Herkulesgatan 17  
111 52 Stockholm

## Remissvar avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

### Sammanfattning av Region Dalarnas synpunkter

Region Dalarna anser att:

- Ett tillgängligt Dalarna bidrar till global grön omställning här och nu. Sveriges största exportorder genom tiderna på 147 miljarder kronor har gått till Hitachi Energy i Dalarna vars teknologi bidrar till ökad elektrifiering i hela världen. Varje krona som investeras i Dalarnas näringsliv just nu genererar stora exportvärden och hög samhällsnytta. Det är ett unikt läge som måste mötas upp av ökad järnvägskapacitet och genom mer flexibilitet i infrastrukturplaneringen. Därför kräver Region Dalarna ett särskilt regeringsuppdrag för att beskriva behoven för infrastrukturutveckling och kompetensförsörjning till den gröna omställningen i Dalarna.
- De ekonomiska ramarna för planperioden 2026-2037 behöver öka med mer än 20 procent Dessutom behövs alternativ finansiering, som kan bestå av en kombination av ökad lånefinansiering och medfinansiering från EU.
- Dalarna är landets fjärde största besöksnärlän och världens fjärde största vinterdestination. Näringsens stora kommande och redan genomförda investeringar bör mötas av investeringar i infrastrukturen inte minst för att möjliggöra en grön omställning av besöksnäringens transporter.
- Anslagen till länsplanerna måste öka kraftigt och utgöra en större andel än tidigare av den totala ekonomiska ramen. Kostnaderna för att hantera de höjda kraven på trafiksäkerhet i det statliga regionala vägnätet har ökat de senaste planperioderna, samtidigt som

motsvarande ökning av länsplanernas anslag uteblivit. Detta har bidragit till försämrad tillgänglighet och utträngning av prioriterade objekt.

- En robust infrastruktur och ökad intermodalitet är avgörande för konkurrenskraft, kompetensförsörjning och beredskap. Alla trafikslag är nödvändiga för att dessa behov ska kunna mötas och för att det ska finnas tillgänglighet i alla delar av landet, där vägarna i stora delar är det enda alternativet och avgörande för arbetspendling, besöksnäring och beredskap. Även flyget har en viktig roll ur försvars- och beredskapsperspektiv.
- Det behövs ett uttalat stråk- och systemperspektiv för järnvägen, för internationell, nationell och regional tillgänglighet. För detta bör en nationell strategi för järnvägens utveckling tas fram. Den bör samordnas med att regeringen pekar ut fler anslutande tvärstråk och noder till det övergripande TEN-T, där Falun/Borlänge är en sådan nod som behöver prioriteras. Betydande exportvärden genereras i Dalarnas näringsliv och har sitt ursprung i de delar av transportsystemet som inte ingår i TEN-T. Dessa exportvärden är beroende av gränsöverskridande transporter vars infrastruktur i vägar, järnvägar, hamnar, ladd- och tankinfrastruktur och digitalisering kan stärkas med EU-finansiering om TEN-T utvidgas.

Dalarnas centrala läge i Sverige medför att många transporter går från och genom länet, till och från andra delar av landet och vidare som gränsöverskridande transporter via hamnar, vägnät och järnvägsnät. Betydande infrastruktur i detta system är vägarna E16, E45, riksväg 50 och riksväg 70, järnvägsstråken Dalabanan, Bergslagsbanan, Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagspendeln, med kopplingar till hamnarna i bland annat Gävle, Göteborg och Skåne. I Dalarna finns flertalet terminaler och godsnoder med stor betydelse för överflyttning av gods från väg till järnväg, till exempel Borlänge kombiterminal, containerterminalen i Insjön och virkesterminalen i Malungsfors. Dessa godsnoder och stråk i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning fyller alla en viktig funktion för arbetspendling, kompetensförsörjning och gods och har direkta kopplingar till Botniska korridoren, stråken i Mälardalen och till Norge. Region Dalarna är medlem och deltar aktivt i de storregionala samarbetena Botniska korridoren och Mälardalsrådet.

Region Dalarna står bakom Botniska korridorens yttrande och lämnar därutöver nedanstående synpunkter till regeringen.

## **Den gröna omställningen pågår i Dalarna just nu – kräver särskilda satsningar i infrastrukturen**

Region Dalarna anser att:

- Det är tidskritiskt med snabba järnvägsåtgärder, utan dessa finns risk att näringslivets fortsatta expansion hamnar utanför landets gränser. Regeringen behöver prioritera de järnvägsstråk och hamnar som bidrar till grön omställning i Sverige, Europa och resten av världen. Dalarnas näringsliv har genom Hitachi Energy Sveriges största industriorder genom tiderna, vilket är en av flera industrisatsningar som kräver snabbt behöver mötas med ökad järnvägskapacitet och ett robust transportsystem.
- Infrastruktursatsningar som underlättar kompetensförsörjningen till den gröna industrin med nya utvidgade arbetsmarknadsregioner med hög tillväxt behöver riktade insatser från regeringen
- Regeringen behöver ta större hänsyn till verkliga arbetstillfällen och expansioner som pågår i bland annat Dalarna, vilket inte fångas upp basprognoserna och Trafikverkets beräkningsunderlag
- Regeringen behöver ge transportföretagen tydliga planeringsförutsättningar för omställning av industrins och skogsnäringens tunga transporter på väg. Det gäller både utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur och transportföretagens behov av förutsägbarhet gällande teknikval och ekonomiska förutsättningar.

Regeringen skriver i direktivet att godstransporter och arbetspendling ska prioriteras i kommande infrastrukturplan.

Näringslivets snabba tillväxt i den industriella gröna omställningen pågår just nu i Dalarna, det är inte om fem eller tio år. Industrins möjlighet att nå sina marknader måste accelereras av en stärkt väg- och järnvägsinfrastruktur för att svara upp mot ökade godsflöden, även i de tvärstråk som ansluter till stambanorna och EUs stomnätskorridor ScanMed. En viktig del av Sveriges ekonomi bygger fortfarande på skogs-, stål- och gruvnäringar och även på teknologi inom kraftöverföring. Dessa industrier finns i Dalarna och genererar tunga godsflöden ofta i det finmaskiga vägnätet eller i det enkelspåriga järnvägsnätet.

Hitachi Energy i Ludvikas exportorder på 147 miljarder svenska kronor är den största i svensk industrihistoria. Ordern består av teknologi som skall levereras till vindkraftsparker utanför Tyskland och Holland. Cirka 12 miljoner människor kommer genom denna order att förses med grön energi. Fler ordrar har inkommit som bland annat ska bidra till svenska stamnätets upprustning för att möjliggöra industrisatsningen i norr samt elektrifieringen

av Sverige. Expansionen innebär att antalet leveranser av stora krafttransformatorer på järnväg fördubblas.

För att möjliggöra Hitachi Energys leveranser behövs kapacitetsåtgärder på sträckan Ludvika-Norrköpings hamn men även kapacitetsåtgärder för ett nytt tågläge sträckan Ludvika-Gävle hamn. Dessa kapacitetsåtgärder är tidskritiska och måste prioriteras för att säkerställa att denna stora exportindustri behåller sin konkurrenskraft och inte tvingas flytta produktion utanför Sverige. För industrierna i Borlänge är det sammanhängande järnvägsstråket Luleå-Borlänge-Oxelösund prioriterat för godstransporterna.

Den storregionala arbetsmarknadsregion som gränsar mellan Dalarna och Mälardalen/Stockholm i mellersta Sverige är viktig för denna gröna omställning och här behöver förutsättningarna för kompetensförsörjning och arbetspendling stärkas genom underhåll och kapacitetshöjande åtgärder i väg- och järnvägsnätet. Hitachis anläggning i Ludvika har för närvarande 4300 anställda. År 2022 nyanställdes drygt 800 personer och ytterligare ca 2000 kommer anställas inom de närmaste två åren. I Borlänge förväntas en motsvarande ökning inom industrin med ca 1000 arbetstillfällen. Varje skapat arbetstillfälle inom industrin som medför en inflyttning genererar 1,5-2 arbetstillfällen inom det offentliga.

En viktig aspekt för arbetsmarknadsregionernas förutsättningar kan exemplifieras med dess tillgänglighet till Stockholm. Avståndet från Borlänge respektive Ludvika till Stockholm är cirka 20 mil, vilket är ungefär lika långt som det är från Örebro, Gävle eller Linköping till Stockholm. Restiderna till Stockholm från dessa orter skiljer sig dock markant. Restiden från Borlänge är 2 timmar och 20 minuter, från Ludvika över 3 timmar jämfört med cirka 1 timme och 45 minuter från Örebro och Linköping. Olikheter som dessa skapar helt olika möjligheter att attrahera kompetens och arbetskraft, och behöver tas i beaktande i infrastrukturpropositionen och riktade infrastruktursatsningar för industrin, för att möjliggöra en mer likvärdig infrastruktur i landet.

Framskrivning av SCBs befolkningsprognoser utgör inte tillräckliga underlag för beräkning av kommande behov i transportsystemet när näringslivets expansion och kommuners bedömning av befolkningstillväxt ökar så snabbt som i till exempel Ludvika. Även besöksnäringen drabbas av Trafikverkets kalkylmodeller som utgår från befolkningsunderlag. Som exempel kan nämnas Malung-Sälens kommun med omkring 10.000 invånare men där den verkliga trafiken till, från och inom Sälenfjällen genereras av 100.000 besökare varje vecka under vintersäsongen. Idag är Sälenfjällen Sveriges fjärde största besöksnärsdestination, och världens fjärde största skiddestination. Investeringarna inom Dalarnas besöksnäring beräknas till mer än 26 miljarder kronor under perioden 2022-2034. Den förväntade

ökningen av trafikflöden som besöksnäringens investeringar genererar finns inte med i Trafikverkets beräkningsunderlag vilket därför måste kompletteras med andra ingångsvärden.

Alla trafikslag behövs. För att uppnå lägre utsläpp från vägtransporter behövs tydlighet för transportföretagens möjlighet att ställa om sin fordonsflotta och åtgärder för utbyggd laddinfrastruktur, även utanför Europavägarna. Transportköparna efterfrågar förutsägbarhet gällande teknikval och ekonomiska förutsättningar.

Kommuner, regioner, näringsliv, Trafikverket och departement behöver ha en gemensam bild av den gröna omställningen och en infrastrukturplanering som speglar verkligheten och skapar framtidstro.

### **De ekonomiska ramarna för planperioden 2026-2037 måste öka kraftigt och kompletteras med alternativ finansiering**

Region Dalarna anser att:

- De ekonomiska ramarna för planperioden 2026-2037 måste utökas med minst 20 procent. En välfungerande infrastruktur förutsätter en ökad ram för utveckling av infrastrukturen jämfört med tidigare nivåer och dessutom en alternativ finansiering. En utökad satsning med en kombination av lån och medfinansiering från EU bör ske.
- Alternativ finansiering är bra men kan inte bygga på ökad medfinansiering från regioner och kommuner. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda vilka finansieringsformer som är lämpligast för olika objekt.
- Underhåll och reinvesteringar behöver prioriteras i kommande nationella plan för både väg och järnväg, såväl för näringslivets möjlighet att nå sina marknader som för stärkt beredskapsförmåga
- Investeringar och trimningsåtgärder i ny infrastruktur behövs för att få ut nyttan av sammanhängande stråk. Järnvägen är det trafikslag som behöver prioriteras i utvecklingsanslaget eftersom det är där kapacitetsbristen är störst
- Kapaciteten och redundansen i järnvägssystemet måste stärkas, vilket kan ske till relativt låg kostnad genom underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder i stråk även utanför stambanorna
- Införandet av ERTMS måste påskyndas och bör genomföras enligt Trafikverkets förslag, och att staten måste ta ett övergripande ansvar för kostnader som uppstår med genomförandet

Den budgetram om 799 miljarder kronor med tillhörande fyra alternativ räcker inte till för att möta utmaningarna och behoven för ökad kapacitet och

tillgänglighet i transportsystemet. Framförallt krävs stärkt kapacitet på järnväg för att klara befintliga och ökade godsmängder och möjliggöra tillförlitlig persontrafik. Det behövs en nivåökning med minst 20 procent.

Ett sätt att frigöra mer medel är att, enligt förslag i inriktningsunderlaget, finansiera investeringar på alternativt sätt än i den nationella planen. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda vilka objekt och vilka alternativa finansieringsformer som är lämpligast. Det kan vara olika finansieringsformer för olika objekt.

Det är samtidigt viktigt att regeringen inte antar att näringslivet ska ta kostnaderna för de infrastrukturåtgärder som näringslivets satsningar kräver. Det riskerar att tränga ut viktiga delar av svensk basnäring till andra länder där staterna tar ett större ansvar för infrastrukturen. Det bör också skapas en flexibilitet i finansieringen och en möjlighet för Trafikverket att göra investeringen även om det inte är ett objekt i Nationell plan, till exempel för åtgärder kopplade till industrin inom den gröna omställningen.

Att öka kraven på regional och kommunal medfinansiering är inte ett lämpligt alternativ, i grunden bör staten ta fullt ansvar för åtgärder inom nationell plan. Förutom att regionala och kommunala budgetar redan tar en stor del av kostnaden för samhällsbygget så riskerar en ökad medfinansiering från kommuner och regioner att skapa större obalans i infrastruktursatsningar mellan finansiellt starka och svaga kommuner och regioner, och därmed bidra till ökade skillnader i tillgänglighet och trafiksäkerhet inom landet.

En viktig källa till alternativ finansiering är EU-medel (Connecting Europe Facility) för utbyggnad av TEN-T-nätet. En förutsättning för att genomföra TEN-T förordningen är att den medfinansiering som staten erhåller från EU oavkortat ska gå till budgeten för fler infrastrukturinvesteringar. Detta bör säkerställas för att öka Trafikverkets incitament att söka CEF-finansiering.

Vidmakthållande i form av underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder är effektiva satsningar för att öka kapaciteten i järnvägssystemet. Det gäller inte minst i de enkelspåriga banor som ansluter till stambanor och mot hamnar, och där en stor del av exportkraften uppstår. Enklare åtgärder som exempelvis utbyggnad av mötesspår, kontaktledningsbyten och bekämpning av lövhalka ökar kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet. Underhåll är även högst prioriterat för bibehållen funktion i vägsystemet. Ur ett beredskapsperspektiv får vidmakthållande avgörande betydelse.

Nytableringen av regementet i Falun och Försvarmaktens ökade verksamhet kommer generera ytterligare tunga transporter. Dessa kommer belasta de nationella väg- och järnvägsstråken och det regionala vägnätet i Dalarna, i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning med koppling till övningsområdet i norra delen av länet.

Trots prioritering av vidmakthållande behövs även investeringar i ny infrastruktur för att få ut nyttan i sammanhängande stråk. Av trafikslagen är det järnvägen som har lägst kapacitet och för att få ut nyttan av hela transportsystemet är det i järnvägen som investeringarna behöver prioriteras.

Redundansen i järnvägssystemet är oerhört viktigt för näringslivet för att det inte ska bli totalstopp i leveranser vid systemstörningar eller om tilldelningen av tåglägen behöver utökas. Ett effektivt sätt att öka redundansen är just att prioritera satsningar i de väg- och järnvägsstråk som går parallellt eller ansluter till de större stråken. Ett påskyndat införande av signalsystemet ERTMS blir avgörande för ett effektivt nyttjande av järnvägskapaciteten för såväl gods- som persontrafik, och för att möjliggöra högre hastigheter. Införandet av ERTMS medför nya krav vid inköp av fordon och staten behöver stå för de kostnader som införandet av ERTMS innebär samt finansieringen av ombordutrustning.

### **Öka andelen medel till länsplanerna - avgörande för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet**

Region Dalarna anser att:

- Regeringen behöver skapa förutsättningar för likvärdig tillgänglighet och trafiksäkerhet i alla delar av landet. För det krävs en generell ökning av medlen till länsplanerna på mer än 20 procent
- Regeringen bör besluta att mittseparering i det regionala nätet ska finansieras genom ökade anslag i länsplanerna
- Regeringen bör ändra väglagen och ta bort kravet på funktionellt samband för att möjliggöra att cykelvägar kan anläggas med statliga medel utanför vägrätten

Trafikverket framhåller i inriktningsunderlaget att länsplanerna fyller flera viktiga funktioner för att nå de transportpolitiska målen, och uttrycker att det vore önskvärt med generellt ökade medel i länsplanerna för trafiksäkerhetsåtgärder. Omkring 70 procent av dödsfallen sker på det statliga regionala vägnätet, vars åtgärder finansieras genom länsplanerna.

För att uppnå regeringens prioritering för godstransporter och arbetspendling är det regionala vägnätet av stor betydelse framförallt i län där avstånden är långa. Inte minst för skogsnäringen och i besöksnäringen.

Kostnaderna för att hantera trafiksäkerhet i det statliga regionala vägnätet har ökat de senaste planperioderna. Dels på grund av generella kostnadsökningar och dels på grund av att åtgärderna blivit alltmer omfattande då målen för trafiksäkerhet höjts medan motsvarande ökning av länsplanernas anslag uteblivit. Möjligheten att finansiera trafiksäkerhetsåtgärder via länsplan



drabbar hårdast de län som har en stor andel trafik på det regionala vägnätet. Alternativet har då varit att sänka hastigheter till 80 km/h på de viktigaste vägarna i Dalarna. Det är inte en acceptabel lösning då det försämrar tillgängligheten, arbetsmarknadsregionerna minskar medan effekten på trafiksäkerheten är obetydlig. En allt för begränsad tilldelning av medel till länsplanerna får även konsekvenser för gång- och cykelåtgärder vilka ofta får stå tillbaka för större åtgärder på väg. Detta sänker trafiksäkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna samt minskar klimatnyttan och möjligheten till landsbygdsutveckling. Det motarbetar även ett barn- och jämställdhetsperspektiv.

I innevarande planperiod har länsplanerna kunnat erhålla viss samfinansiering från nationell plan för trafiksäkerhetsåtgärder som mittseparering. Denna modell för fördelning av medel ger otydliga planeringsförutsättningar och underminerar länsplanernas dignitet. Istället bör de medel som avses för trafiksäkerhetsåtgärder överföras direkt till länsplanernas ramar.

Regeringen behöver arbeta för att ändra de lagar och förordningar som idag hindrar att det kan byggas en friliggande cykelväg utanför vägrätt med statliga medel, det vill säga att ta bort kravet på funktionellt samband. Det skulle kunna möjliggöra anläggande av enklare cykelvägar på landsbygd med en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till en stor samhällsekonomisk nytta. För att ytterligare stärka effekten av statliga medel i länsplanerna måste det ges större utrymme att nyttja länsplanerna till steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

### **Intermodala transporter och trafikslagsövergripande planering**

Region Dalarna anser att:

- Infrastrukturplaneringen måste genomsyras av ett systemperspektiv där alla trafikslag är viktiga för såväl person- som godstrafik
- Regeringen behöver underlätta överflyttningen mellan trafikslagen genom att använda styrmedel så att trafikslagen konkurrerar på mer likvärdiga villkor
- Tvärstråken i järnvägssystemet behöver få särskilda satsningar för att öka redundansen och möjliggöra ökad överflyttning från väg till järnväg och sjöfart
- Flyg och drönare är ett betydande komplement i de delar av landet där tillgängligheten via andra trafikslag är otillräcklig.



Regeringen efterfrågade i uppdraget till Trafikverket ett trafikslagsövergripande inriktningsunderlag. För en trafikslagsövergripande infrastrukturplanering krävs också åtgärder som ökar förutsättningarna för intermodalitet.

Ett trafikslagsövergripande systemperspektiv är av synnerligen stor betydelse för godsflödet som måste fungera utan flaskhalsar genom landet och vidare till den internationella marknaden. Idag styr de ekonomiska incitamenten godset till väg, och det måste bli mer ekonomiskt fördelaktigt, enklare och mer pålitligt att välja gods på järnväg och sjöfart. Industrierna i mellersta Sverige trycker på att hela godsflödet måste fungera hela vägen till exportmarknaderna, och att alla trafikslagen är viktiga för ett redundant och fungerande godsflöde. En större del av godset måste flyttas över från väg till järnväg för att frigöra kapacitet, minska slitage och öka trafiksäkerheten på vägarna.

Det största hindret för ett mer effektivt nyttjande av alla trafikslag är den begränsade järnvägskapaciteten som hämmar både järnvägstransporter och sjöfartstransporter vilket gynnar lastbilstransporter på väg. Det minskar incitamenten för godsägarna att överflytta godset till järnvägen. Även de senaste årens och kommande höjningar av banavgifter är stora utmaningar för många godsägare, det blir dyrare och dyrare att transportera på järnväg, i vissa fall 75 procent dyrare.

Även för persontrafiken behöver den trafikslagsövergripande planeringen stärkas. Överflyttningen av personresor från väg till järnväg blir avgörande för att uppnå klimatnytta och nå hållbarhetsmålen för transportsektorn. Detta gäller för såväl regional arbets- och studiependling som för långväga resor inom besöksnäringen. Detta inkluderar behovet av att stärka förutsättningar för kollektivtrafiken genom överflyttning från personbil till buss eller mellan buss och tåg.

Regeringen lyfter fram flygets betydelse i transportsystemet. Flyget är avgörande för beredskapsförmågan och samhällsviktiga transporter såsom sjukvård och räddningsinsatser i glest befolkade miljöer, men även för kompetensförsörjning för till exempel besöksnäringen. Det mest avgörande för det interregionala flygets konkurrenskraft är att stärka det interregionala flygets möjligheter att ställa om till elektrifiering och att förutsättningarna för upphandlad flygtrafik anpassas till nya elflygets möjligheter och blir mer nätbaserat och flexibelt. På så sätt kan flyget bidra till överflyttningen från väg i flera riktningar och mellan fler destinationer än idag, och bidra till såväl klimatnytta som avlastning av vägsystemet.

En gemensam planering av luftrummet för drönare kräver en tydligare samordning mellan kommunal, regional och statlig planering, vilket behöver

ges rimliga förutsättningar under nationell samordning. Utvecklingen av drönare kommer att få en allt viktigare funktion för hållbar mobilitet och ökad tillgänglighet, och riktade insatser behöver ske mot de miljöer där marknaden inte kommer leda utvecklingen men där drönartrafiken blir än mer relevant för beredskap, trygghet och sjukvård.

## Vägtransporter

Region Dalarna anser att:

- Vägsystemet är avgörande för basnäringens tunga transporter, för besöksnäringen och arbetspendling
- Regeringen behöver arbeta för att laddinfrastrukturen byggs ut även i glesa miljöer och där marknaden inte har incitament att driva utbyggnaden
- Förutsättningar behöver skapas för att BK4 utvecklas snabbare i såväl statligt som kommunalt vägnät
- Fler gränsöverskridande vägförbindelser behöver prioriteras för väginvesteringar i det nationella planen

Vägsystemet är avgörande för näringsliv och arbetspendling i stora delar av Sverige där alternativ infrastruktur saknas. Dalarnas besöksnäring är Sveriges fjärde största besöksdestination där 92 procent av besökarna är bilburna. Besöksnäringens möjlighet att bidra till minskade utsläpp hänger på en utbyggd laddinfrastruktur som behöver påskyndas även i miljöer med längre avstånd och färre invånare. Staten behöver skapa förutsättningar för denna utbyggnad även i de miljöer där marknaden inte driver den.

För godstransportörerna är påskyndandet av BK4 en angelägen åtgärd, och där krävs förutsättningar för samordning av åtgärder i både statligt och kommunalt vägnät i prioriterade flöden.

Ur ett beredskapsperspektiv behöver fler vägförbindelser som sammanbinder norska kusten och svenska kusten stärkas för att skapa redundans i öst-västliga förbindelser där vägstråken är få.

## TEN-T och gränsöverskridande transporter

Region Dalarna anser att:

- Regeringen bör ge Trafikverket förutsättningar att nå krav i TEN-T till målåren 2030 (stomnät) respektive 2050 (övergripande nät)
- Regeringen bör utpeka fler anslutande tvärstråk och noder till det övergripande TEN-T nätet för att genom medfinansiering från EU påskynda överflyttningen till järnväg och sjöfart, och utbyggnaden av

ladd- och tankinfrastruktur på väg. Falun/Borlänge är en sådan nod som behöver prioriteras till det övergripande TEN-T.

- Trafikverket behöver utveckla framtagandet av underlag och samverka med andra länder för gränsöverskridande transportplanering såväl inom EU som med Norge. Detta gäller för såväl prioriterade gränsöverskridande stråk som övriga betydande stråk i öst-västlig och nord-sydlig riktning, både väg och järnväg, med avgörande nytta för redundans och robusthet ur såväl ett beredskapsperspektiv och för gods- och persontransporter
- Regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att planera för ett järnvägssystem för 250 km/h för prioriterade banor som är viktiga ur nationellt och storregionalt perspektiv

Regeringen har uttryckt att infrastrukturåtgärder i järnvägssystemet i större utsträckning bör planeras utifrån ett systemperspektiv, och där genomförandet av TEN-T (transeuropeiska transportnätet) en viktig utgångspunkt. Stomnätskorridoren ScanMed går genom Dalarna och är betydande för transittransporterna genom Sverige och i förbindelsen till Europa, och fångar även upp betydande godsvolymer från anslutande tvärstråk.

TEN-T nätet i Sverige är dock i behov av fortsatt utvidgning framförallt avseende godsnoder och fler anslutande tvärstråk som bör införlivas i övergripande TEN-T. Betydande exportvärden genereras i Dalarnas näringsliv och har sitt ursprung i de delar av transportsystemet som inte ingår i TEN-T. Dessa exportvärden är beroende av gränsöverskridande transporter vars infrastruktur i vägar, järnvägar, hamnar, ladd- och tankinfrastruktur och digitalisering kan stärkas med EU-finansiering om TEN-T utvidgas. De möjligheter som kan uppstå för medlemsstaterna i kommande nya TEN-T förordningen att föreslå fler stråk och noder bör beaktas. Vart fjärde godståg (per dygn) på svensk järnväg har sitt ursprung i eller passerar Falun/Borlänge, som är en sådan nod som bör utpekats till övergripande TEN-T på grund av dess centrala position i transportsystemet där flera väg- och järnvägsstråk korsas och leder godset till export via betydande hamnar som Gävle, Göteborg och i Skåne. De infrastruktursatsningar som är nödvändiga för uppfyllandet av TEN-T förordningen i ScanMed-korridoren i och kring Gävle och Gävle hamn tillika de åtgärder som krävs i Hallsberg är av stor betydelse för hela Sverige och för Dalarnas näringsliv.

Fram tills att TEN-T nätets omfattning i Sverige har utökats bör ett systemperspektiv för järnvägen innebära att även prioriterade stråk utanför TEN-T bör kunna inkluderas i ett nät för persontrafik i 250 km/h.

## Kostnadsökningar och omprövning av objekt

Region Dalarna anser att:

- Trafikverkets förslag till åtgärder för att bromsa kostnadsökningarna är nödvändiga. Regeringen måste dock parallellt öka anslagen i infrastrukturpropositionen
- Trafikverket och regeringen bör ha ett stråkperspektiv på samhällsnyttor vid utvärdering och omprövning av objekt och prioriteras utifrån nyttan i hela stråk snarare än i enskilda objekt

De kraftiga kostnadsökningarna i statliga infrastrukturprojekt får allt allvarligare konsekvenser och drabbar objekt i såväl nationell plan som i länsplanerna, vilket medför att finansiering av prioriterade åtgärder skjuts fram i tid. Dessa förseningar, eller i värsta fall helt uteblivna åtgärder, drabbar såväl näringslivets utveckling som kommunal planering och regional utveckling. I inriktningsunderlaget redovisar Trafikverket flera förslag på hur kostnadsökningarna på sikt ska kunna minska, men det går inte att invänta effekterna av dessa. Anslag i infrastrukturpropositionen för perioden 2026-2037 måste ökas parallellt för att för att klara behoven för vidmakthållande och finansiera de mest effektiva investeringarna ur ett systemperspektiv.

Trafikverket redovisar möjligheten att ompröva objekt som ligger sent i planperioden och som inte kommit så långt i planeringsskedet. Detta är en intressant möjlighet utifrån att näringslivets omställning kan gå mycket snabbt jämfört med transportinfrastrukturplaneringen. Det behövs nya metoder som ökar flexibiliteten i infrastrukturplaneringen för att svara upp mot snabba förändringar i utmaningar och behov. Samtidigt behövs en stabil långsiktig planering och att balansera den med flexibilitet kan bli en utmaning. Omprövning av objekt bör utgå från vilka åtgärder som medför störst systemnytta i ett sammanhängande stråkperspektiv.