

**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**  
Ev. Adress  
Postnummer Postort

---

## **Region Dalarnas remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037**

---

Region Dalarna har tagit del av Trafikverkets rapport – *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* – inklusive bilagor och underlagsrapporter.

Region Dalarnas synpunkter har sin utgångspunkt i det regionala utvecklingsuppdraget, uppdraget som planupprättare för länsplanen samt som regional kollektivtrafikmyndighet. Remissvaret baseras på målen om hållbarhet, konkurrenskraft och tillgänglighet i den regionala utvecklingsstrategin, Dalastrategin 2030. Prioriteringar av objekt utgår från Dalarnas regionala systemanalys kompletterat med nya behov utifrån omvärldsläget och industrins starka tillväxt inom grön omställning och det ökade transportbehovet kopplat till Hitachi Energys produktion av kraftgeneratorer i Ludvika.

Länets femton kommuner och Mellansvenska Handelskammaren har beretts möjlighet att komma med inspel och synpunkter till detta remissvar. Region Dalarna står även bakom samarbetet Botniska korridorens synpunkter.

### **Sammanfattning av synpunkterna**

***Dalarnas transportinfrastruktur är av nationell betydelse.***

**Fortsatt utveckling av Dalabanan är den högst prioriterade infrastrukturesatsningen för Dalarna**

- Region Dalarna välkomnar planförslagets åtgärder för restidsförkortning, inklusive ökad turtäthet utmed Dalabanan, liksom Heby mötesspår. Region Dalarna är även positivt till Fyrspåret Uppsala–Stockholm vilket är avgörande för tillgängligheten Dalarna–Stockholm. Inför kommande planomgångar ser Region Dalarna att restiden Borlänge–Stockholm ska vara likvärdig med motsvarande sträckor till Stockholm från Örebro, Linköping eller Gävle. Det kommer att vara centralt för Dalarnas framtida utvecklingskraft.

## Hitachi Energy och näringslivets transporter

- Hitachi Energy i Ludvika har Sveriges genom tiderna största industriorder samt flera efterföljande ordrar på den nationella tio-i-topplistan. Industriexpansionen vilken bidrar till världens omställning kräver omedelbara järnvägsåtgärder. I första hand för genomförbara godstransporter där kapaciteten för tungtransporter till hamnar måste fördubblas 2026–2037 och i andra hand för att stärka arbetspendling. Region Dalarna värdesätter den dialogen som Trafikverket har med företaget men vill se en taktökning.
- Ökningen av näringslivspotten välkomnas men behöver förstärkas ytterligare för att möta industrins behov av snabba åtgärder.

## Länsplanernas storlek

- Fördelningsmodellen för länsplanernas storlek behöver vara transparenta och utgår från principer som inte förfördelar län med långa avstånd, omfattande transportnät, låg befolkning och hög godstransportandel.

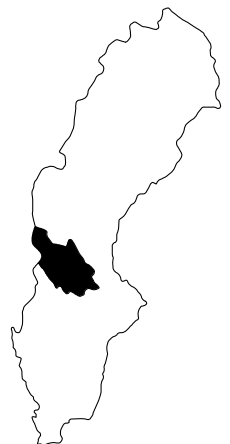
## OPS och alternativa metoder

- Projekt med OPS som metod och för ett alternativt utförande och alternativ finansiering är positivt och måste utvecklas ytterligare avseende metoder för projekt med alternativ finansiering.

## Dalarna

Region Dalarna framhåller att transportinfrastrukturen är avgörande för både länets och Sveriges framtid. Stråken i Dalarna är av nationell betydelse. Industrins gröna omställning ökar transportbehovet, inte minst genom Hitachi Energys rekordorder i Ludvika. Samtidigt är besöksnäringen, med bland annat Sälenfjällen – världens fjärde största vinterdestination – en viktig basnäring där över 100 000 personer rör sig till och från länet veckovis varje vinter.

Dalarna har ett strategiskt läge som länken mellan Mälardalen och norra Sverige, samt mellan Gävle hamn i öst och Norge i väst. Länet, till ytan lika stort som Belgien, genomkorsas av flera nationella väg- och järnvägsstråk som är viktiga pulsådor i transportsystemet för godstransporter och arbetspendling. Huvudstråken är Dalabanan och Rv70 mot Stockholm, E16 och Bergslagsbanan i öst–västlig riktning samt i nordsydlig riktning E45 och Godsstråket genom Bergslagen, som ingår i EU:s transportkorridor Skandinavien–Medelhavet.



Transportsystemet i området har betydande brister och flaskhalsar vilket påverkar export, beredskap och arbetspendling. Godstransporter på järnväg till hamnar behöver stärkas och restider för persontrafik kortas. Trots jämförbara avstånd till Stockholm har tågresenärer från Borlänge väsentligt längre restider än exempelvis från Örebro, Gävle och Linköping – en skillnad som måste åtgärdas.

## Regeringens direktiv kopplat till Trafikverkets planförslag

Region Dalarna noterar att planförslaget i huvudsak förhåller sig väl till regeringens direktiv. Utöver de grundläggande principerna utifrån förordningar, transportpolitiska mål och fyrstegsprincipen är de mest framträdande utgångspunkterna för planförslaget:

- **Samhällsekonomisk lönsamhet.** Ska vara vägledande för prioritering av nya objekt och kriterier för omprövning av objekt ska redovisas.
- **Vidmakthållande.** Planförslaget tydliggör satsningar genom trimningsåtgärder samt möjliggör för fullständigt återtag av underhåll på vägar inom planperioden liksom för återtag av underhållsskulden på järnväg till år 2050.
- **Kostnadskontroll.** Trafikverket måste fortsatt jobba med alternativa arbetssätt och metoder för att bromsa kostnadsökningarna.
- **Sammanhängande stråk och tydlig systemsyn.** Krävs i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan.
- **Robust infrastruktur och totalförsvär.** Planförslagets prioriteringar visar tydligt på en ökad anpassning till totalförsvarets behov på både väg och järnväg.
- **Alternativ finansiering och offentlig-privat samverkan.** Planförslaget ska föreslå lämpliga objekt lämpliga för privat finansiering och alternativt genomförande.

## Region Dalarnas synpunkter

Region Dalarna ser positiv på flera av planförslagets satsningar, där viktiga prioriteringar för länet finns med. Däremot saknas i vissa fall beskrivningar av lösningar för vissa prioriterade behov. I andra fall beskrivs åtgärdsförslag i rätt riktning men inte tillräckliga i sin omfattning.

### Dalarnas prioriterade stråk och namngivna objekt 2026–2037

Nedan följer Region Dalarnas synpunkter avseende prioritering av stråk och namngivna objekt med tillhörande motiveringar.

1. **Dalabanan** (Mora-Borlänge-Uppsala (-Stockholm))
2. **Åtgärder för Hitachi Energy**, godstransporter på järnväg till och från Ludvika
3. **Bergslagsbanan** med anslutning till Gävle hamn via Gävle-Kringlan
4. **E16** (Gävle-norska gränsen (-Bergen))
5. **Bergslagspendeln** (Västerås-Ludvika)

#### 1. Dalabanan (Mora-Borlänge-Uppsala (-Stockholm))

**Åtgärder för fortsatt utveckling av Dalabanan är den högst prioriterade infrastrukturens satsningen för Dalarna.** Dalabanan är avgörande för regional arbetspendling och länets tillgänglighet till Arlanda och Stockholm samt är ett viktigt järnvägsstråk för godstransporter och totalförsvaret.

- Region Dalarna välkomnar planförslagets åtgärder för restidsförkortning till 93 minuter Borlänge-Uppsala som måste prioriteras genom att **objekten Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid samt Heby Mötesspår** genomförs enligt planförslaget. Båda objekten har positiv nettonuvärdeskvot (över 2 respektive över 3) och i den samhällsekonomiska bedömningen (SEB) bedöms de som Lönsam.
- Planförslagets ambitionsnivå är inte tillräcklig. Restidsmålet för Dalabanan sträckan Borlänge-Uppsala har sedan många år varit 89 minuter. Trafikverket har tagit fram en SEB för detta restidsmål, **Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid, 11 min restidsförkortning Uppsala-Borlänge**. Denna SEB bedöms som lönsam med en positiv nettonuvärdeskvot. Åtgärderna för denna restidsförkortning med ytterligare fyra minuter till målbilden 89 minuter saknas i planförslaget. De åtgärder som tillkommer jämfört med planförslagets åtgärder är ytterligare linjerätningar och

spårjusteringar vilka görs i samband med spårbyte Uppsala – Sala. Dessa åtgärder måste prioriteras in i Nationell plan 2026–2037.

- **Nya målbilder för Dalabanan behövs.** Restider Mora/Borlänge/Falun-Stockholm behöver kortas ytterligare och därför måste förberedelser för fortsatta satsningar på Dalabanan ske under planperioden för att uppnå följande nya målbilder på sikt:
  - *I planrevidering 2030:* Åtgärder för restid Borlänge-Stockholm under 2 timmar
  - *Lång sikt:* Åtgärder för restid på 1 timme och 40 minuters Borlänge-Stockholm samt 2 timmar och 40 minuters restid Mora – Stockholm.
- **Fyrspåret Uppsala-Stockholm på Ostkustbanan** är en förutsättning för god tillgänglighet Dalarna-Stockholm och dess genomförande inom planperioden är viktigt för Dalarna. Dalabanan och Ostkustbanan sträckan Uppsala-Stockholm bör ses som ett sammanhängande stråk för tillgänglighet mellan Dalarna och Stockholm.

## 2. Åtgärder för Hitachi Energy, godstransporter på järnväg från Ludvika

**Den pågående samhällsomvandlingen med anledning av Hitachi Energys** expansiva produktion av kraftgeneratorer för grön omställning i Europa och världen kräver snabba åtgärder på järnväg. Hitachi Energy är ett nationellt ekonomiskt intresse och av betydelse för elektrifieringen i Sverige, Europa och världen.

- **Åtgärder för att möjliggöra för fördubbling av Hitachi Energys tungtransporter från Ludvika på järnväg till hamnar måste påskyndas och tydliggöras i Nationell plan 2026–2037.** Exempelvis åtgärder på Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen eller i andra järnvägsstråk inklusive åtgärder till och i hamnar såsom Norrköping, Gävle och Uddevalla. Riktade insatser för Hitachi Energys behov måste beskrivas i samband med beslut om nationell plan 2026–2037, och utformas i dialog med Hitachi Energy.

### 3. Bergslagsbanan med anslutning till Gävle hamn via Gävle-Kringlan

**Bergslagsbanan är ett betydande järnvägsstråk för både person- och godstrafik.** Det knyter ihop arbetsmarknadsregionen Borlänge-Falun-Gävle och förbinder Gävle och Göteborgs hamnar. Det är även ett funktionellt redundansstråk för Godsstråket genom Bergslagen, som ingår i EU:s transportkorridor Skandinavien-Medelhavet i TEN-T.

- Region Dalarna välkomnar planförslagets åtgärder för Bergslagsbanan, objektet **Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder**, vilket måste slutföras enligt planförslaget för stärkt gods- och persontrafik.
- Åtgärder för **dubbelspår på Bergslagsbanan** sträckan Gävle Västra-Forsbacka, i **objektet Gävle-Kringlan (Ostkustbanan)**, liksom åtgärder avseende förbättrade flöden till och från Gävle hamn måste genomföras enligt intentionerna i nationell plan 2022–2033. Gävle–Kringlan omfattar mer än ett nytt dubbelspår norr om Gävle och är en central nod för gods- och persontrafik i Mellansverige. Projektet stärker järnvägssystemets redundans genom investeringar i Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan, inklusive ett triangelspår som förbättrar godstransporterna till och från Gävle hamn.
- Bergslagsbanans kapacitet behöver stärkas. Inför nästa planrevidering behöver **följande utredningar initieras eller fördjupas**:
  - Utredning av möjligheterna till spårflytt Falun-Borlänge för att möjliggöra ökat bostadsbyggande mellan orterna
  - Tydliggörande av brister och möjliga åtgärder vid backarna vid Granstanda och Ryggen för att möjliggöra tyngre och mer tillförlitliga godstransporter till och från Gävle hamn. (Kapacitetsutredning för Bergslagsbanan, Trafikverket 2024-01-04)
- Reinvesteringar såsom **spårbyte Ludvika-Borlänge och spårväxelbyten Borlänge-Gävle** välkomnas och bör prioriteras enligt planförslaget.

- Planförslagets åtgärder i **flödet Gävle-Göteborg** på Bergslagsbanan och Norge-/Vänerbanan välkomnas och bör genomföras enligt plan, däribland åtgärdspaket för framkomlighet av 750 meter långa godståg. Stråket Gävle hamn-Göteborgs hamn via Bergslagsbanan och Norge-/Vänerbanan vidare måste ses som en helhet.

#### 4. E16 (Gävle-norska gränsen (-Bergen))

**E16 är en östvästlig europaväg som förbinder TEN-T hamnen i Gävle med Bergen och Oslo i Norge.** E16 är högt prioriterad av Region Dalarna och av stor betydelse för såväl näringslivets godstransporter, arbetspendling och besöksnäringen som för beredskap och totalförsvaret. Efter E16 i Falun etableras även ett av Sveriges nya regementen, vilket genererar ökade transporter av såväl gods som persontrafik. Åtgärder för det ursprungliga gränsöverskridande stråktänket för E16 har inte fått fullt genomslag i nationell plan i tidigare planomgångar.

- **E16 måste färdigställas i sin helhet** enligt intentionerna när vägstråket blev en gränsöverskridande Europaväg.
  - **Objektet Borlänge-Djurås** måste genomföras enligt planförslaget (etapp 2 och 3) inom planperioden. Region Dalarna betonar objektets betydelse för trafiksäkerhet och tillgänglighet i två av länets högst prioriterade vägstråk E16 och riksväg 70. Alla tre etapper måste genomföras för att uppnå samhällsekonomisk lönsamhet i objektet. Därmed är det av synnerligen stor vikt att pågående utredning av etapp 2 leder till fortsatt planering i ny sträckning.
  - **Åtgärder vid Yttermalung** måste prioriteras för trafiksäkerhet och framkomlighet för såväl oskyddade trafikanter som för besöksnäringen och gränsöverskridande godstrafik. En annan prioriterad sträcka för standardhöjning är mellan Torsby i Värmland och Kongsvinger i Norge.
  - **Objektet E16 Lönnemossa – Klingvägen, mötesseparering.** Objektet ingår inte i planförslaget för 2026–2037 men finns med i planförslagets lista över möjliga åtgärder vid ett ökat anslag med 10% och bör prioriteras in i nationell plan 2026–2037.
-

**5. Bergslagspendeln (Ludvika-Västerås)** behöver utvecklas för arbetspendling, i synnerhet avseende arbetspendling och kompetensförsörjning till Hitachi Energy i Ludvika och Västerås.

- Det är positivt med föreslagna underhålls- och trimningsåtgärder i planförslaget, vilka bör genomföras. Ytterligare trimningsåtgärder enligt genomförda funktionsutredningar måste genomföras inom planperioden för att tillmötesgå nya mål om ökad timmestrafik Ludvika-Fagersta i Tåg i Bergslagens långsiktiga program 2025–2035 liksom ytterligare plattform i Söderbärke.
- Restiden Ludvika-Västerås (-Stockholm) behöver förkortas. Inför nästa planperiod måste det utredas hur restiderna kan förkortas genom trimningsåtgärder eller som namngivna objekt.
- Ett funktionsmål/restidsmål bör tas fram för sträckan i dialog mellan berörda kommuner, näringslivsföreträdare, regioner och Trafikverket.

**Namngivna objekt som förväntas genomföras inom planperioden**

Trafikverkets förslag innehåller ytterligare namngivna objekt som Region Dalarna sedan länge verkat för och ser fram emot inom planperioden:

- **E45 Vattnäs – Trunna (Mora-Orsa)**  
Region Dalarna ser mycket positivt på att objektet ska förberedas för byggstart 2029–2031. E45 ingår i TEN-T nätet och är en viktig del i Inlandsstråket. Sträckan utgör ett olycksdrabbat parti i ett högt trafikerat stråk för arbetspendling, besöksnäring liksom transittrafik för gods. Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten samt förbättra framkomligheten och tillgängligheten.
- **Godsstråket genom Bergslagen, objekten:**
  - Storvik-Frövi, Kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken - Kungsgården mötesstation
  - Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder

Region Dalarna ser mycket positivt på objekten då de syftar till att öka kapaciteten på Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan. Objekten är viktiga då de är beläget på TEN-T-nätets transportkorridor Skandinavien– Medelhavet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T och förbättrar framkomlighet och robusthet i stråket.



### Till kommande planrevideringar

Vid kommande planrevideringar behöver ytterligare stråk utvecklas utöver ovan nämnda prioriteringar:

- **Bergslagsdiagonalen Riksväg 50** – Stråket hanterar stora mängder godstransporter som genereras i stråket men även transporter mellan norra och södra Sverige. Det finns tydliga brister i framkomlighet och trafiksäkerhet, särskilt vid Dalporten och Silverhöjdsbacken. I kommande planperioder behövs trimningsåtgärder eller namngivna objekt.
- **Riksväg 70** – Stråket är ett viktigt pendlingsstråk och ett huvudstråk till och från Stockholm/Mälardalen med stor besöksnäringstrafik. Efter att objektet E16/Rv70 Borlänge-Djurås tre etapper är genomförda bör fortsatta åtgärder för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet vidtas i stråket norr om Borlänge samt på sträckan Sala-Enköping.

### Övriga synpunkter på planförslaget

- **Länsplanernas storlek** – Region Dalarna upprepar att fördelningsnyckeln för länsplaner behöver utvecklas och kompletteras inför nästa planrevidering. Dagens modell missgynnar län med långa avstånd, omfattande vägnät, låg befolkning samt stor andel godstransporter och besöksresor.
- **Utökad näringslivspott** – Välkomnas men behöver utökas ytterligare för att möta den gröna omställningen och näringslivets krav på flexibilitet och snabba åtgärder. Näringslivspotten är oerhört viktig för snabba åtgärder för näringslivets behov och överflyttning från väg till järnväg. Trafikverket (och branschorganisationerna) behöver tydligare sprida och kommunicera hur ansökan ur näringslivspotten går till och göra den mer känd för såväl näringsliv som för kommuner och regioner. Det behövs även en tydligare rapportering årsvis till berörda intressenter (kommuner, regioner, handelskamrar) om hur näringslivspotten fördelas.
- **OPS som metod för alternativt utförande och alternativ finansiering** – Region Dalarna ser positivt på det ökade fokuset på alternativa finansieringsformer och metoder. Metoderna behöver dock utvecklas vidare, då planförslaget endast nämner OPS för objekt som redan är fullt finansierade i den nationella planen. Även metoder för genomförande av objekt som föreslås för alternativ finansiering behöver utvecklas, till exempel Scandinavian Mountains Railway (förlängning av Västerdalsbanan) och Inlandsbanan.

- **Återtag av underhåll i vägnätet** – Välkomnas. Dalarna har en hög andel statligt vägnät i förhållande till antal invånare. Ökat vägunderhåll har efterfrågats länge för effektivare godstransporter och arbetspendling. Det bidrar även till en mer robust infrastruktur och totalförsvarets behov.
- **Återtag av underhållet på järnväg** – Välkomnas. Det gynnar hela järnvägssystemet såväl gods- som persontrafik men bidrar även till en mer robust infrastruktur och totalförsvarets behov. Däremot behöver återtagandet av järnvägsunderhåll ske snabbare än planförslagets målar 2050. Med planförslaget riskerar mindre trafikerade banor att få försämrats innan underhållet hinner återtå. Trafikverket bör uppmanas att intensifiera arbetet för effektivare metoder för genomförande av järnvägsunderhåll.
- **Utökat fokus på trimningsåtgärder** – Välkomnas. Trimningsåtgärder klassas som väldigt lönsamma. Med ökad betydelse måste Trafikverket skapa större transparens och tydlighet kring vilka trimningsåtgärder som övervägs samt när och hur regionala inspel kan påverka prioriteringen av trimningsåtgärder. Det behöver även utvecklas ett perspektiv kring trimningsåtgärder i vägstråk och över trafikregionsgränser för största nytta för till exempel besöksnäringen eller utifrån arbetsmarknadsregioner.
- **Riskreserven** – Region Dalarna ser positivt på riskreservens storlek och dess betydelse för hantering av kostnadsfördyringar i objekt med samhällsekonomisk lönsamhet.
- **Utbyggnad till BK4** – Satsningen på utbyggnad av ökad bärighet i vägsystemet välkomnas. Ökat bärighet på väg bidrar till effektivare godstransporter samt till en mer robust infrastruktur och totalförsvarets behov. Avseende BK4 i det kommunala vägnätet behöver finansieringsfrågan lösas med statlig medfinansiering eller liknande.
- **ERTMS** – Satsningen på ökad utbyggnadstakt av det nya signalsystemet på järnväg välkomnas. Konsekvenserna för tillförlitlighet och kapacitet i lågtrafikerade stråk behöver utredas och belysas, med anledning av att dessa stråk ej prioriteras för utbyggnad till 2042. Det finns även behov av fördjupning kring finansiering av ombordutrustning på tåg.
- **Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande** – Regeringen är tydlig i sitt uppdrag, men Trafikverket har valt att lägga all vikt vid modellen för samhällsekonomiska bedömningar (SEB), och gjort den till styrande i stället för vägledande.

Trafikverkets bedömningskriterier blir därför inte rättvisande utifrån den samlade nyttan för samhällsekonomin utan måste kompletteras med fler kvalitativa aspekter som tydligare avspeglar behov för utveckling och tillväxt i alla delar av landet och bidrag till Sveriges konkurrenskraft. Till exempel genom större hänsyn till säsongsvariationer i trafikflöden och prioriterade gods- och personstråk med låg årsdygnstrafik och låg befolkning men med avgörande betydelse för tillgänglighet och näringslivets godstransporter.

- **Sammanhängande stråk och tydlig systemsyn** - Regeringens direktiv är tydligt och välkomnas men möts inte upp av Trafikverkets planförslag. För flera järnvägsstråk har Trafikverket fortfarande inte tittat på nyttan av sammanhängande stråk utan på mindre objekt var för sig. För vägstråk råder otydlighet kring hur dessa definieras och avgränsas. Det saknas en systemanalys över transportsystemet i Sverige som bygger mer på hela stråk för att få ut nyttorna. Även om objekt kan vara olönsamma i kalkylerna, även med en kvalitativt raster, så behöver större helheter bedömas för att undvika snuttifiering.
- **Utredningar** – Trafikverkets ökade kostnadskontroll och minskade förvaltningsram begränsar möjligheterna till utredningar inom nationell plan. Processen för hur och när regioner kan påverka vilka objekt som ska utredas i planens år 7–12 behöver tydliggöras och vara likvärdig mellan regionerna.
- **Enklare och billigare cykelåtgärder med statliga medel** - Staten bör verka för att lagrum och regler gör det möjligt att anlägga enklare och billigare cykelvägar med statliga medel. Exempel på detta är att underlätta för Sommarcykelvägar (Sommarcykelvägar Trafikverket 2019:180) och genom att ändra i väglagen för att lätta på kravet om funktionellt samband, dvs att kunna bygga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till allmän väg.
- **Ökat driftbidrag till kommunala/regionala flygplatser** – Det ökade driftbidraget till regionala flygplatser är mycket positivt och nödvändigt för tillgänglighet, beredskap och vård i alla delar av landet. Ökningen från 2,5 till 6 miljarder kronor finns dock inte finansierad i Nationell plan i nuläget och därför behöver ramen för nationell plan utökas med motsvarande del.
- **Belysning** - Belysning längs statliga vägar är en viktig del av ett tryggt och tillgängligt transportsystem, särskilt vad gäller längs gång- och cykelvägar på landsbygden. Ansvarsfördelningen behöver tydliggöras mellan stat och kommun när det gäller investeringar i belysning. Staten behöver säkerställa finansieringslösningar som möjliggör genomförande av åtgärder. Trafikverket behöver, i dialog med kommuner och regioner, utveckla riktlinjer och finansieringsmodeller som skapar bättre förutsättningar för belysning längs statlig väg.