

Dnr:  
I2020/02739Vår adress  
Info@infram.seEr adress  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## Remissvar – Trafikverkets inriktningsunderlag inför transport- infrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

### *Inledning*

Infram är ett samarbete mellan de fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16. Vi syftar till att skapa opinion i frågor som rör infrastrukturen i Bergslagsregionen samt strategiskt viktiga stråk kopplade till Bergslagen. Bergslagen är en stark industriregion och en ny rapport från Mellansvenska Handelskammaren visar att Dalarnas bidrag till Sveriges export är dubbelt så stor som officiell statistik visar. En uppräknig av exportvärdet för Dalarna ger inte bara en regionalt större andel av Sveriges samlade export, det blir även en tydlig ögonöppnare över var export och framför allt produktion sker i Sverige. Vilket borde påverka bilden av Sverige och behovet av statliga satsningar på infrastruktur för att dessa verksamheter skall kunna bedrivas effektivt.

Industrin i vår region har långa traditioner men ligger samtidigt i framkant i modern och hållbar produktion. Den ökade efterfrågan på hållbara produkter och hållbara transporter borde därför innebära att industrin i vår region ökar i betydelse. För att klara en ökad efterfrågan och fortsatt tillväxt behöver investeringar i infrastrukturen öka: för att pendling av kompetens ska fungera, men också för att produkterna ska nå ut till hela världen effektivt. Om de uteblir kan det få kännbara effekter på Sveriges konkurrenskraft.

### *Trafikutveckling och minskning av klimatutsläpp*

Vi anser att det finns en stor osäkerhetsfaktor i Trafikverkets prognosmodeller som gör det svårt att förutspå den kommande utvecklingen på exempelvis effekterna av digitaliseringen/automatisering.

Vi hävdar att den antagna takten för elektrifiering är alltför optimistisk. Om prisbilden för eldrivna fordon utvecklas i sådan riktning att gemene man kan ha råd att anskaffa ett sådant fordon kan prognosen stämma. Elektrifieringen tar tid eftersom fordonsflottan omsätts relativt långsamt. Sett ur ett Bergslagens perspektiv är vi därför oroad för att detta kommer stärka klyftan mellan stad och landsbygd, då inkomstnivåerna på landsbygden är lägre och bilparken äldre. Vi anser också att det är av yttersta vikt att staten tar ett helhetsansvar för utbyggnaden av hela Sveriges laddinfrastruktur, både vad de gäller ökad elektrifiering i form av laddstationer och elvägar samt att säkerställa en infrastruktur för fossilfria drivmedel i hela landet för att klimatmålen ska uppnås.

Dnr:  
I2020/02739Vår adress  
Info@infram.seEr adress  
Infrastrukturdepartementet  
I.remissvar@regeringskansliet.se

Men det finns även andra problem med antagandet, till exempel tillgången till högkvalitativa batterier. Andra faktorer som spelar in här är en väntad hård konkurrens om den el som finns tillgänglig på grund av att flera nya branscher vill övergå till el. Vad händer då med elpriset? Och kommer den brist i överföringskapacitet som finns för att skicka el från norra till södra Sverige att kvarstå?

Vi saknar en tydlig problematisering av biodrivmedelsfrågan. En central fråga är utbudssidan, det vill säga hur stort utbud av biodrivmedel som kan produceras hållbart. Vi tror att det kommer att finnas fler aktörer och verksamheter som räknar med att använda biodrivmedel för att minska sina utsläpp (industri, flyg och sjöfart). En avgörande fråga blir hur mycket svenskt biobränsle som kommer att finnas tillgängligt för alla potentiella intressenter, när en hög användning antas ske av vägtrafiken. Den största delen av de råvaror som används vid tillverkning av biodrivmedel är importerad. Detta kan påverka prisbilden framgent. Det räkneexempel som presenterats med ett bensinpris på 50 kr/litern är olyckligt. Det skapar en oro utanför storstaden. Redan i dag betalar boende på landsbygd i genomsnitt ungefär dubbelt så mycket i bränsleskatter som boende i större städer. Att fortsätta stigmatisera boende utanför storstaden är ett olämpligt drag av Trafikverket, då vi har en regering som har den uttalade intentionen att hela landet ska leva och utvecklas. Det är inte rimligt att befolkningen utanför storstäderna ska bära oproportionerligt stor del av kostnaderna för klimatomställningen. Fördelningseffekten för boende utanför storstaden skulle bli helt oacceptabel.

### ***Fördelning av planeringsramen på olika inriktningar***

Den planeringsram som i direktivet angetts för utbyggnad av ett snabbtågsnät, 205 miljarder kr är uppenbar underskattning. Trafikverket har under hand själva aviserat att med för låg ram kommer inte erforderliga stationer för snabbtåg kunna realiseras centralt och knytas till redan existerande stationslägen. Detta skulle skapa mycket dyra åtgärder i till exempel Linköping, Borås och Lund. Man kan befara att lösningen på dessa fördyringar skulle kunna bli stationslägen långt utanför centrum av dessa städer. Och på vilket sätt tillgodoses då enkelhet i tillgänglighet till dessa stationslägen? Och vilka miljöeffekter får detta genom krav på anslutningstrafik – antingen med hjälp av välutbyggd kollektivtrafik eller användande av egen bil.

Vad gäller Trafikverkets alternativ 0-nivå är det positivt att nya stambanor har annan finansiering eller skjuts på framtiden. Det som ryms i den s.k. 0-nivån förövrigt är långt ifrån tillräckligt. En utökad ram är nödvändig för att kunna genomföra en ökad satsning. Med 0-nivån är det uppenbart att det inte finns utrymme för nya namngivna investeringar. Det finns ett antal väldigt viktiga och sedan länge utredda förslag till investeringar på såväl väg- som järnvägssidan. Utan ett utökat utrymme kan dessa investeringar inte genomföras. Sett utifrån ett Bergslagsperspektiv förordar vi därmed minst en + 20 % nivå fokuserat på



2

Dnr:  
I2020/02739Vår adress  
Info@infram.seEr adress  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

Investeringar som även gynnar befolkningen utanför storstäderna. Omfattande satsningar måste göras både för att trygga avsedd funktionalitet på en större andel av väg- och järnvägsnätet än vad som gäller idag och för att det eftersatta underhållet helt återtas på för bland annat pendlingstrafik viktiga vägvagnsnitt.

Det årliga utrymmet för trimnings- och miljöåtgärder, stadsmiljöavtal, länsplaner samt forskning och innovation föreslås enligt Trafikverket bli oförändrat jämfört med gällande nationell plan. Vi menar att en utökad satsning på säkerhetshöjande åtgärder måste ske både på det nationella – men framför allt på det regionala vägnätet. Därför föreslår vi en utökning av ramarna för länstransportplanerna som ska användas för byggande av mötesfri väg. De nyligen införda sänkta hastighetsgränserna på E16 har föranlett många högljudda protester. Det påverkar inte minst tillgängligheten till fjällvärlden, arbetspendling och regionförstoring. För att motverka denna tendens måste det skapas utrymme i kommande inriktning för att bygga ut till ett stort antal mötesfria vägar, där trafikflödet så motiverar. Synergierna består dels i klart förbättrad trafiksäkerhet, dels i bättre tillgänglighet genom att hastighetsgränsen kan höjas till 100 km/h.

### **Övriga, allmänna synpunkter**

Infram instämmer i Region Dalarnas remissvar i allmänhet och i synnerhet bland annat vad gäller deras resonemang kring en utökad ekonomisk ram för den regionala planen. Dagens nivå motsvarar inte på långa vägar de reella behov som finns på infrastrukturen. Inte bara i Dalarna utan i hela Bergslagen. En kraftig ökning av den ekonomiska ramen är nödvändig för att nå upp till säkra vägar, utan hastighetssänkningar som enda alternativ. Med utökade ramar kan vi mitträckesseparera tungt trafikerade länsvägar istället för att sänka hastigheten och därmed försämra tillgängligheten.

Infram anser likt Region Dalarna att det gränsöverskridande och godsbärande järnvägstransporterna behöver stärkas genom fortsatt utveckling av TEN-T. Fler anslutande stråk med betydelse för Sveriges export bör lyftas fram från nationell nivå till revideringen av TEN-T, däribland Bergslagsbanan. Vi anser också att E16 som förbinder ostkusten via Gävle med Atlantkusten via Oslo och Bergen bör lyftas in som viktigt vägstråk i TEN-T för att stärka stråket för såväl gods- som persontransporter.

Vi anser likt majoriteten av Sveriges regioner att en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart är nödvändig för att nå klimatmålen. Det kommer dock krävas en rejäl upprustning av järnvägen, inte minst i Bergslagen där det redan råder kapacitetsbrist på flera av våra viktiga stråk.

Vi befarar att hög trafikutveckling innebär att dyra, namngivna objekt blir mer aktuella - på bekostnad av möjligheterna att fullt ut sköta det vi redan har. Risken kan också bli att det

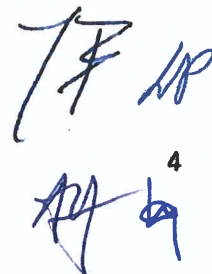
3

AN

Dnr:  
I2020/02739Vår adress  
Info@infram.seEr adress  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

blir mindre utrymme för s.k. trimningsåtgärder, om inte planeringsramen utökas. Vi kräver därför att regelrätta känslighetsanalyser av gjorda antagandens tänkbara utfall bör genomföras. Har Trafikverket funderat över hur värderingen av inbesparad restid kommer att utvecklas i det fall man inte behöver göra mer än ett fåtal resor till sin arbetsplats per vecka? Vår hypotes är att detta kan innebära en sänkning av värderingen av restid. Hög restidsvärdering i kombination med hög trafikutveckling gynnar i första hand trafikstarka och ofta storstadsnära investeringsprojekt. Något som indirekt kan påverka en ytterligare urbaniseringstendens. Vi är medvetna om att värderingen av inbesparad restid kommer att behandlas inom ramen för det s.k. ASEK-arbetet.

Avslutningsvis konstaterar vi att det blir en komplex och svår utmaning att planera transportsystemet så att skillnader i tillgänglighet, exponering för trafikens negativa konsekvenser och omställningen till ett fossilfritt transportsystem inte leder till oacceptabla skillnader i erbjuden tillgänglighet och vidgade socioekonomiska klyftor mellan olika grupper i samhället. Hur dessa negativa effekter ska kunna kompenseras innebär sannolikt problematiska politiska ställningstaganden.



4

Datum  
2020-12-22Sida  
5(5)Dnr:  
I2020/02739Vår adress  
Info@infram.seEr adress  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## Undertecknat:

Mats Dahlberg,  
Kommunalråd Falun (M), ordförande Bergslagsbanan.Leif Pettersson,  
Kommunstyrelsens ordförande Ludvika (S), ordförande Bergslagsdiagonalen/Rv50.Anna Hed,  
Kommunstyrelsens ordförande Mora (C), ordförande Dalabanan.Jan Bohman,  
Kommunstyrelsens ordförande Borlänge (S), ordförande Partnerskap E16.