

Läsanvisning för detta dokument

Detta dokument daterat 251002 är ett en **utkastversion** av remissvaret rörande Trafikverkets "[Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037](#)". Det slutliga av respektive ordförande för Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan underskrivna remissvaret ska levereras av Infram till Regeringskansliet senast 251230.

Utkastversionen är avsedd för granskning av kommunerna som ingår i Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan. Också berörda regioner och handelskamrar bereds möjlighet att ge synpunkter. På detta sätt ges möjlighet att ge synpunkter innan en slutlig version levereras till Regeringskansliet.

När du läser detta dokument, tänk på att:

- Det är Regeringskansliet/Trafikverket som är den slutliga adressaten.
- Regeringskansliets/Trafikverkets handläggare kommer att behöva hantera en mycket stor mängd remissvar. För att få fram vårt budskap har vi försökt vara så kortfattade det bara går och redan tidigt i dokumentet presentera våra yrkanden.
- Detta dokument beaktar stråkperspektiven på en övergripande nivå, inte på detaljnivå. Vi har utgått från de beslut som är tagna i respektive partnerskap/intresseförening rörande vilka objekt som ska lyftas.
- Om en kommun också vill lämna ett eget remissvar till regeringen är detta såklart möjligt. Alla Sveriges kommuner har denna möjlighet.
- De medel som är föreslagna att finansiera den kommande nationella planen 2026-2037 är inte tillräckliga för alla behov. Våra yrkanden kan inte uppfyllas inom ramen för denna nationella plan. Men, det är ändå viktigt att vi påtalar våra behov/krav redan nu så att de ligger som grund inför påverkansarbetet rörande nästkommande nationella planer.

Svarsanvisning:

- Eventuella synpunkter ska vara levererade till eva.mikkelsen@infram.se senast 251106.
- Synpunkter från en kommun/organisation ska vara samlade i ett svar.
- Om du lämnar synpunkter, vänligen var tydlig med, per synpunkt:
 - Var i dokumentet, sida/stycke/rubrik, det du har en synpunkt på finns.
 - Vad du saknar/tycker är fel/tycker ska tas bort.
 - Ge förslag på alternativa skrivningar till det du anser saknas/tycker är fel/ska tas bort.
 - Har du frågor, vänligen kontakta Sofia Berglund (sofia.berglund@infram.se), Mats Lindqvist (mats.lindqvist@infram.se) eller Eva Mikkelsen (eva.mikkelsen@infram.se).

UTKAST - Remissvar på Trafikverkets "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037"

Yttrande från Infram, bestående av Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan.

Till: Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet),
i.remissvar@regeringskansliet.se (OBS, adressen, ska ev. korrigeras)

Kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se OBS, adressen, ska ev. korrigeras

Från: Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och
Intresseföreningen Dalabanan via Infram, Infrastruktur för framtiden.

Författare: Sofia Berglund och Mats Lindqvist

Sveriges midja, norr om Mälardalen och söder om norra Sverige är en mycket viktig del av Sverige. Stråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Dalabanan är en grundläggande förutsättning för att transporter av stora mängder gods- och människor till, från och igenom Sveriges midja fungerar.

På uppdrag av ägarkommunerna i Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan påverkar och bevakar Partnerskap Infram utvecklingen inom de fyra stråken i Sveriges midja.

Partnerskapen och intresseföreningens ägarkommuner har via sin samverkansplattform Infram, Infrastruktur för framtiden, analyserat Trafikverkets "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037" daterat 250930, och tagit fram detta remissvar för leverans till regeringen.

Innehållsförteckning

1	Yrkanden.....	4
1.1	Bergslagsbanan.....	4
1.2	Bergslagsdiagonalen	5
1.3	Dalabanan.....	5
1.4	E16.....	6
2	Behov av investeringar i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Sveriges midja	7
2.1	Banta inte bort Sveriges midja	7
3	Bergslagsbanan	9
3.1	Stråkets funktion	9
3.2	Långsiktiga visioner/mål.....	9
3.3	Kommentarer rörande Trafikverkets förslag.....	11
3.4	Yrkanden:.....	11
4	Bergslagsdiagonalen.....	13
4.1	Stråkets funktion	13
4.2	Långsiktiga visioner/mål.....	13
4.3	Yrkanden är att:.....	14
5	Dalabanan.....	15
5.1	Stråkets funktion	15
5.2	Långsiktiga visioner/mål.....	15
5.3	Kommentarer rörande Trafikverkets förslag.....	16
5.4	Yrkanden:.....	17
6	E16	18
6.1	Stråkets funktion	18
6.2	Långsiktiga visioner/mål.....	18
6.3	Yrkanden är att:.....	19
6.4	Kommentarer rörande Trafikverkets förslag.....	19
7	Kopplingar till andra betydelsefulla stråk	21

1 Yrkanden

Infram, bestående av partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan, yrkar enligt nedan. Yrkandena finns också mer utförligt beskrivna i sitt sammanhang i kapitel 3-6.

1.1 Bergslagsbanan

Långsiktigt yrkas att (utan prioritetsordning):

- Bergslagsbanan utifrån både ett civilt och militärt perspektiv pekas ut som ett strategiskt viktigt stråk i öst-västlig riktning. Sträckan ska omfattas av TEN-T.
- Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för dubbelspår på hela Bergslagsbanan och snarast startar planeringen för genomförande.
- Det ska finnas tillförlitlig access till både en östlig- och en västlig hamn via en robust bana som täcker in Gävle-Dalarna-Göteborg. Yrkas att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för detta och snarast starta planeringen för genomförande.

Kortsiktigt yrkas att (utan prioritetsordning):

- Planerade investeringar i Gävle och sträckningen Gävle-Forsbacka för att säkra effektiva transporter till Gävle hamn färdigställs.
- Nya sträckningen Gävle-Forsbacka förlängs till Sandviken.
- En utredning påbörjas för ett framtida dubbelspår mellan Borlänge och Falun med målet att öka kapaciteten för både person- och godstrafik och frigöra attraktiva markområden.
- Järnvägsbroarna över RV 50 i Grängesberg ska åtgärdas för att säkra trafikeringen av banan.
- Utvecklingen av Frövi bangårdsombyggnad ska ske enligt plan för att säkra tillräcklig spårkapacitet och ta hand om bristfällig säkerhet.
- Stråket väster om Vänern från Kil till Göteborg ska rustas för att säkra effektivt och tillförlitligt användande av järnvägstransporter till/från hamn både via en östlig (Gävle) och en västlig hamn (Göteborg).
- En utökad kapacitets och bristutredning genomförs. Utredningen ska fokusera på funktionella samband och bristbeskrivningar för att klargöra Bergslagsbanans roll i ett större sammanhang, både när det gäller kapacitet samt civil och militär beredskap. Utgångspunkterna baseras på Trafikverkets kapacitetsutredning för Bergslagsbanan, daterad 2024-01-04 (ärendenummer: TRV 2021/50613).

1.2 Bergslagsdiagonalen

Yrkas att:

- Mötesseparering genom 2+1-väg genomförs på Förbifart Lindesberg, samtidigt som tre korsningspunkter (anslutande infarter mot Lindesberg) uppgraderas, trafiksäkras och inryms i ett reviderat planförslag.
- Grängesberg Södra förbifart inryms i ett reviderat planförslag. Detta är akutåtgärder för två järnvägsbroar på Bergslagsbanan som borde beredas utrymme tidigt under planperioden.
- Att trimningsåtgärder som stigningsfält i Silverhöjdsbacken, åtgärder i korsningen mot väg 792 mot Hörken, Stigningsfält i Hinderbacken genomförs snarast möjligt.
- Att investeringar görs i underhåll, breddning och säkerhet längs hela stråket

1.3 Dalabanan

Långsiktigt yrkas att:

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för nedanstående och snarast starta planeringen för genomförande.

- Hela sträckan Uppsala-Mora ska ha dubbelspår.
- Dalabanan ska möjliggöra 3 timmars transporttid för persontrafik mellan Mora och Stockholm
- Dalabanan ska möjliggöra 1 h och 40 minuters transporttid för persontrafik mellan Borlänge och Stockholm.
- Dalabanan ska möjliggöra att köra längre och tyngre godståg.

Kortsiktigt yrkas att:

- Stråket ska rustas för att klara 89 minuters transporttid Borlänge-Uppsala och under 2 timmar mellan Borlänge-Stockholm.
- Stråket ska kunna hantera minst 20 % mer gods.
- Stråket ska kunna hantera ett tåg i timmen/styv tidtabell.
- Det ska genomföras fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, Uppsala – Borlänge.
- Rustning av banans norra delar, Borlänge – Mora, ska ske så den uppnår en standard som medger trafikering med högre hastighet.
- Fler mötesstationer ska skapas och förlängning av mötesstationer ska ske.

1.4 E16

Yrkas att:

- Att objektet E16 Lönnemossa – Klingvägen mötteseparering prioriteras upp i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037
- Att Förbifart Yttermalung inkluderas och prioriteras i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.
- Mötteseparering öster och väster om Hofors inkluderas och prioriteras i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.
- Kortsiktigt finns ett stort behov av att höja standarden på E16 mellan Lekvattnet och Kongsvinger. Långsiktigt bör en ny gränsövergång mellan Torsby – Kongsvinger prioriteras.
- Investeringar i förbifart Falu tätort, den så kallade Lugnetleden/Hanröleden. Att investeringar görs i underhåll, breddning och säkerhet längs hela stråket.
- Att E16 erkänns som det strategiska öst–västliga stråk det faktiskt är – precis som Norge, Finland och Militären redan gör.
- Att investeringar görs i underhåll, breddning och säkerhet längs hela stråket

2 Behov av investeringar i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Sveriges midja

Infram är ett samarbete mellan partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och intresseföreningen Dalabanan. De två väg- och två järnvägsstråken passerar genom 7 regioner, 38 kommuner och berör 1,2 miljoner invånare. Infram syftar till att skapa opinion och driva frågor som rör transportinfrastrukturen i Sveriges midja, norr om Mälardalen och söder om norra Sverige.

Några av Sveriges främsta exportindustrier finns sedan länge i Sveriges midja. Här sker ett utflöde av gods i form av skogsråvara, stål och andra produkter som exporteras. Företag och industrier som med sina exportintäkter bidrar till välfärd, jobb, skola och omsorg i hela Sverige. Sveriges midja är ett betydelsefullt besöksområde under kontinuerlig expansion, bland annat finns här norra Europas största vinterdestination. Besöksnäringen i Sveriges midja bidrar med en stor mängd arbetstillfällen och skatteintäkter.

2.1 Banta inte bort Sveriges midja

Näringslivet i Sveriges midja ligger i framkant för modern och hållbar produktion av varor och tjänster. Den starkt ökande efterfrågan på hållbara produkter borde innebära att industrier och övrigt näringsliv här kommer att öka ytterligare i betydelse. För att klara en ökad efterfrågan och fortsatt tillväxt behöver investeringar i hållbara transporter och hållbar infrastruktur öka. Dels för att pendling av kompetens till och från företag ska fungera, dels för att besöksmål ska kunna nås och dels för att företagens produkter ska nå ut till hela världen effektivt. Sveriges midja är hjärtat i exportsverige och har många fördelar. Men, det geografiska läget i Europas utkant är inte en fördel. Därför är vi helt beroende av en väl fungerande infrastruktur för effektiva transporter.

Sveriges midja är också mycket viktig för transfertrafik (dvs. transporter som inte startar eller slutar här), både av människor och gods.

40 procent av Sveriges export är beroende av en välfungerande infrastruktur i Sveriges midja. För att kunna bibehålla och för att kunna öka den globala konkurrenskraften hos ett stort antal av Sveriges främsta exportindustrier krävs en massiv satsning på transportinfrastruktur. Både befintliga och nya aktörer inom industri, besöksnäring och övrigt näringsliv, i Sveriges midja och i resten av landet, gör dessutom stora investeringar vilket kommer att ställa ytterligare krav på infrastrukturen. Väl fungerande vägar och



Bilden visar hur Trafikverkets förslag till investeringar i nationell plan 2022-2033 fördelas per capita. Källa: Stockholms handelskammare

järnvägar i Sveriges midja är absolut avgörande för att kunna nå framgång. Genom förbättrad infrastruktur här bidrar vi följaktligen till hela Sveriges välbefinnande. Om satsningarna på infrastrukturen uteblir i Sveriges midja kan det få kännbara effekter på Sveriges konkurrenskraft.

Godstransporters samhällsekonomiska betydelse behöver ligga till grund för hur de investeringar som görs i infrastrukturen så att respektive väg/järnväg kan nyttjas på bästa sätt.

De militära behoven av bra transportinfrastruktur i Sveriges midja är också de uppenbara, både i syd-nordlig och väst-östlig riktning.

3 Bergslagsbanan

3.1 Stråkets funktion

Bergslagsbanan är ett klassiskt viktigt godsstråk men är även mycket viktig för persontrafik, både för långväga trafik och för arbetspendling. Bergslagsbanan bidrar till att knyta samman södra och norra Sverige och två av Sveriges största hamnar, Göteborg och Gävle. Järnvägen sträcker sig från Gävle via Storvik, Falun, Borlänge och Ludvika vidare mot Ställdalen där banan delas och fortsätter mot Frövi och Kil. I Frövi och Kil ansluter andra stråk vilket möjliggör kopplingar till Göteborg. Stråket har viktiga kopplingar till tex. Värmlandsbanan, Västra stambanan, Bergslagsdiagonalen, Godsstråket genom Bergslagen, Dalabanan, Norra stambanan och Ostkustbanan.

I anslutning till stråket finns ett starkt näringsliv med tung och lätt industri, handel, utbildningsaktörer, myndigheter och en mycket stark besöksnäring. Stråket används också för en stor mängd genomgående trafik. Genomgående trafik och trafik som startar och ankommer Sveriges midja (Bergslagen) hanterar ca 40 procent av Sveriges export, en del av denna trafik nyttjar Bergslagsbanan. Falun/Borlänge tillsammans med Gävle innebär ett befolkningskluster som kan mäta sig med Sveriges storstadsregioner. Bergslagsbanan innebär också att kommunerna norr om Örebro blir en del av en storstadsregion. En stor del av godstransporterna på Bergslagsbanan startar eller slutar i Göteborgs hamn. Bansträckningen väster om Vänern, Kil - Karlstad – Göteborg hör inte till Bergslagsbanan men ansluter till denna i Kil och skulle vara ett utmärkt alternativ för att avlasta den hårt belastade västra stambanan. Skicket på banan i kombination med enkelspårsdriften skapar dock osäkerhet då risken för störningar är stor. Bansträckningen väster om Vänern behöver därför rustas för att kunna hantera ökade transportmängden till och från Göteborg.

Genom att skapa en stark förbindelse via Bergslagsbanan breddar vi också arbetsmarknaden. Vid och i anslutning till Bergslagsbanan finns attraktiva lägen, både för bostadsbyggande, näringsliv och logistiknav.

3.2 Långsiktiga visioner/mål

3.2.1 Effektmål (vilka effekter ska uppnås)

Företag och människor ska kunna verka och bo längs, i anslutning till och i förlängningen av Bergslagsbanan. Gods och människor ska effektivt och tillitsfullt kunna transporteras på Bergslagsbanan. Detta oavsett om transporter startar/slutar i Bergslagen eller om det är genomgående trafik.

- Näringslivet ska kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.

- Som stomme i kollektivtrafiken och bidragande till kompetensförsörjningen ska människor kunna lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav, tillgängliggörs.

3.2.2 Vision Bergslagsbanan (långsiktiga mål)

- Bergslagsbanan pekas utifrån både ett civilt och militärt perspektiv ut som ett strategiskt viktigt stråk i öst-västlig riktning. Sträckan ska omfattas av TEN-T.
- Dubbelspår längs hela Bergslagsbanan.
- Skapa tillförlitlig access till både en östlig- och en västlig hamn via en robust bana som täcker in Gävle-Dalarna-Göteborg.

3.2.3 Kortsiktiga mål (prioriterade objekt)

För att kunna uppnå önskade effekter enligt ovan krävs satsningar på hela Bergslagsbanan. Nedan de mest prioriterade, utan inbördes ordning.

- Färdigställa planerade investeringar i Gävle och sträckningen Gävle-Forsbacka för att säkra effektiva transporter till Gävle hamn.
- Nya sträckningen Gävle-Forsbacka ska förlängas till Sandviken.
- En utredning ska påbörjas för ett framtida dubbelspår mellan Borlänge och Falun. Målet är att öka kapaciteten för både person- och godstrafik, i både normala lägen och vid störningar, på den nuvarande kapacitetsbegränsade järnvägssträckan. Om järnvägen flyttas frigörs även attraktiva markområden som kan användas till bland annat bostäder och utveckling av näringslivet. Utgångspunkterna baseras på Trafikverkets kapacitetsutredning för Bergslagsbanan, daterad 2024-01-04 (ärendenummer: TRV 2021/50613).
- Järnvägsbroarna över RV 50 i Grängesberg ska åtgärdas. Väg 50 väster om Grängesberg passerar två järnvägsbroar, Dalporten och bron vid Stubinfabriken. De berörda järnvägsbroarna har skador som kommer att inverka på järnvägstrafikens möjlighet att trafikera banan, speciellt tung godstrafik. Kommentar: Kostnaden är över 150 mnkr och åtgärden kan då inte genomföras på det s.k. SINV-anslaget. I dagsläget saknar Trafikverket finansiering för åtgärden.
- Utvecklingen av Frövi, bangårdsombyggnad ska ske enligt plan vilket motiveras av otillräcklig spårkapacitet, ökat transportbehov, bristfällig säkerhet samt framtida utvecklingsplaner. Etablering av ny överlämningsbangård med signalreglerade spår som är elektrifierade och kan hantera 750 meter långa tågset, ett nytt ställverk, förbättrad säkerhet på ordinarie bangård inklusive längre spår. Säkerhetsåtgärderna innebär bl.a. en ny passage för gång- och cykel över spårområdet och en utvecklad perrong.
- Stråket väster om Vänern från Kil till Göteborg ska rustas. Speciellt ska Kils förutsättningar utredas. Detta innebär att industrierna i Sveriges midja mer effektivt och tillförlitligt kan använda sig av järnvägstransporter till/från hamn

både via en östlig (Gävle) och en västlig hamn (Göteborg). Stråket väster om Väneren hör formellt inte till Bergslagsbanan, men åtgärden är mycket viktig.

- En utökad kapacitets och bristutredning ska genomföras. Utredningen ska fokusera på funktionella samband och bristbeskrivningar för att klargöra Bergslagsbanans roll i ett större sammanhang, både när det gäller kapacitet samt civil och militär beredskap. Utgångspunkterna baseras på Trafikverkets kapacitetsutredning för Bergslagsbanan, daterad 2024-01-04 (ärendenummer: TRV 2021/50613).

3.3 Kommentarer rörande Trafikverkets förslag

Namngivna objekt (objekt som är över 150 mkr) och trimningsåtgärder (objekt som är under 150 mkr):

- Falun-Borlänge kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder ca 222 mkr (varav 10 mkr i planperioden 2026-2037). Arbetet är pågående.
- Förutom den namngivna åtgärden enligt ovan är det även i Trafikverkets genomförandeplan för 2025-2030 fr.o.m. 2026 planerat åtgärder Gävle-Forsbacka, Ludvika (samtidig infart), Sandviken (samtidig infart), Sandviken-Borlänge (växelbyte), Ludvika-Ulvshyttan (spår- och växelbyte), Kil (ställverksbyte), Silverhöjdsspåret (upprustning), Grängesberg (kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder), Storvik (byte av signalställverk) och Falun-Borlänge (trimningsåtgärder).

Kommentarer rörande planförslaget:

- Trafikverket skriver i sitt förslag att det ur ett stråkperspektiv kvarstår kapacitetsbegränsningar på Bergslagsbanan vilket riskerar att begränsa trafikutvecklingen.
- För objektet Gävle-Kringlan bedömer Trafikverket att det krävs ett omtag i utformningsarbetet för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning.
- I den lista med ytterligare namngivna objekt i mellersta regionen som övervägts för planförslaget (motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent) finns kapacitetshöjande åtgärder i Frövi.
- Bangårdsombyggnaden i Frövi utgår och finns ej med i planförslaget.

3.4 Yrkanden:

Långsiktigt yrkas att (utan prioritetsordning):

Bergslagsbanan utifrån både ett civilt och militärt perspektiv pekas ut som ett strategiskt viktigt stråk i öst-västlig riktning. Sträckan ska omfattas av TEN-T.

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för dubbelspår på hela Bergslagsbanan och snarast startar planeringen för genomförande.

Det ska finnas tillförlitlig access till både en östlig- och en västlig hamn via en robust bana som täcker in Gävle-Dalarna-Göteborg. Yrkas att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för detta och snarast starta planeringen för genomförande.

Kortsiktigt yrkas att (utan prioritetsordning):

- Planerade investeringar i Gävle och sträckningen Gävle-Forsbacka för att säkra effektiva transporter till Gävle hamn färdigställs.
- Nya sträckningen Gävle-Forsbacka förlängs till Sandviken.
- En utredning påbörjas för ett framtida dubbelspår mellan Borlänge och Falun med målet att öka kapaciteten för både person- och godstrafik och frigöra attraktiva markområden.
- Järnvägsbroarna över RV 50 i Grängesberg ska åtgärdas för att säkra trafikeringen av banan.
- Utvecklingen av Frövi bangårdsombyggnad ska ske enligt plan för att säkra tillräcklig spårkapacitet och ta hand om bristfällig säkerhet.
- Stråket väster om Vänern från Kil till Göteborg ska rustas för att säkra effektivt och tillförlitligt användande av järnvägstransporter till/från hamn både via en östlig (Gävle) och en västlig hamn (Göteborg).
- En utökad kapacitets och bristutredning genomförs. Utredningen ska fokusera på funktionella samband och bristbeskrivningar för att klargöra Bergslagsbanans roll i ett större sammanhang, både när det gäller kapacitet samt civil och militär beredskap. Utgångspunkterna baseras på Trafikverkets kapacitetsutredning för Bergslagsbanan, daterad 2024-01-04 (ärendenummer: TRV 2021/50613).

4 Bergslagsdiagonalen

4.1 Stråkets funktion

Bergslagsdiagonalen/Riksväg 50 omfattar vägsträckan Mjölby - Örebro - Falun – Söderhamn. Sträckan Mjölby – Falun ingår i det nationella stamvägnätet.

På Bergslagsdiagonalen transporteras stora mängder gods från norra Sverige med destination i sydvästra och södra Sverige. Vid en närmare blick på hur trafikvolymerna ser ut på ett antal nord-/sydgående vägar i mellersta Svealand är det inte förvånande att det är Bergslagsdiagonalen och väg E4 som har den högsta trafikbelastningen. Men det handlar inte bara om transittrafik. Behovet av intransporter av råvara och komponenter från underleverantörer till industrierna på orterna längs vägen är också stort. Det handlar om mycket diversifierade transporter från många leverantörer och dessa transporter kommer av allt att döma även i framtiden att ske på väg med lastbil. Lastbilsandelen varierar kraftigt och är på vissa delsträckor extremt hög.

På denna del av Bergslagsdiagonalen transporteras naturligtvis även en stor del av de färdiga produkter som tillverkas längs stråket. Det handlar om transformatorer, papper, industriprodukter, stål, öl, läsk och andra konsumentprodukter.

4.2 Långsiktiga visioner/mål

Partnerskap Bergslagsdiagonalen har sedan lång tid haft som vision att den nationella delen av Bergslagsdiagonalen ska uppnå "grön standard/100 km/h" inom snarast möjliga framtid. En sådan standard innebär förbättrad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet och stärkt tillgänglighet, genom att vägen kan trafikeras med en jämn hastighet om 100 km/h.

När objektet Rv 50 Medevi -Brattebro (inkl Nykyrka) genomfört och öppnat för trafik kommer den eftersträvade standarden att uppnås på sträckan Mjölby – Lindesberg S.

Det återstår dock en kritisk sträcka på cirka 110 km mellan Lindesberg S och Svarthytttsveden (Gräsberg norr om Ludvika). För att Bergslagsdiagonalen ska fungera som den strategiska nord-sydliga transportkorridor som vägen är, måste även denna del ges prioritet. Om inte hela stråket ges en sammanhållen standard riskerar nyttan av redan genomförda investeringar att kraftigt begränsas. Vi uppmanar därför Trafikverket att i den nationella planen säkerställa finansiering och genomförande av hela sträckan Lindesberg S–Svarthytttsveden.

4.3 Yrkanden är att:

- Mötesseparering genom 2+1-väg genomförs på Förbifart Lindesberg, samtidigt som tre korsningspunkter (anslutande infarter mot Lindesberg) uppgraderas, trafiksäkras och inryms i ett reviderat planförslag.
- Grängesberg Södra förbifart inryms i ett reviderat planförslag. Detta är akutåtgärder för två järnvägsbroar på Bergslagsbanan som borde beredas utrymme tidigt under planperioden.
- Att trimningsåtgärder som stigningsfält i Silverhöjdsbacken, åtgärder i korsningen mot väg 792 mot Hörken, Stigningsfält i Hinderbacken genomförs snarast möjligt.
- Att investeringar görs i underhåll, breddning och säkerhet längs hela stråket

4.3.1 Kommentarer rörande Trafikverkets förslag

- **Rv 50 Medevi – Brattebro (inkl. Nykyrka):**
Det är avgörande att Rv 50 Medevi – Brattebro (inkl. Nykyrka), genomförs enligt plan utan ytterligare förseningar. Vägen är ett viktigt stråk för godstransporter, pendling och trafiksäkerhet. Ytterligare framskjutningar riskerar flaskhalsar, försämrad säkerhet och minskad konkurrenskraft för industrin. Att hålla byggstarten enligt plan är därför nödvändigt för både regional utveckling och Sveriges midjas transportfunktion.
- **Mötesseparering Lindesberg S – Lindesberg N**
Sträckan Lindesberg S – Lindesberg N saknas i det remitterade förslaget trots hög samhällsekonomisk lönsamhet. Objektet innebär mötesseparering via 2+1-väg och uppgradering av tre korsningspunkter, vilket ger högre trafiksäkerhet, högre hastighetsstandard och kontinuitet i vägstandarden. Efter genomförande skulle i praktiken hela sträckan Mjölby – Lindesberg N bli mötesfri.
- **Förbifart Grängesberg (södra delen)**
De undermåliga vägportarna under järnvägen, särskilt Dalporten, utgör en flaskhals med hastighetsbegränsning på 30 km/h och risk för slitage på tunga transporter. Objektet saknas i planen och förskjutning riskerar kapitalförstöring samt ökade underhållskostnader. Åtgärden bör prioriteras som akut för att upprätthålla bärighet och trafiksäkerhet.
- **Mötesseparerande åtgärder**
Två sträckor på Rv 50, Ö Löa – Storå respektive Lyviksberget – Kyrkogårdskurvan, utgör viktiga delar där mötesseparerande åtgärder skulle ge stor samhällsekonomisk nytta. Genom 2+1-väg på dessa sträckor ökas trafiksäkerheten, framkomligheten och kontinuiteten i vägstandarden, vilket gynnar både person- och godstrafik.

5 Dalabanan

5.1 Stråkets funktion

Dalabanan är en viktig nord-sydgående pulsåder för järnvägstransporter i Sveriges midja. Dalabanans funktionalitet är avgörande för persontransporter i Dalarna, till och från Mälardalen/Stockholm och godstransporter till och från Sveriges midja. Dalabanan är matarlinje till det norr-syd-norrgående godsstråket och till Bergslagsbanan som i sin tur knyter ihop hamnar i både öst och väst. I norra delen av Dalabanan ansluter den till Inlandsbanan som är en viktig inlandsförbindelse till norra Sverige. Gods och persontransporter samsas om kapaciteten på Dalabanan, som i flera delar är högt belastad.

5.2 Långsiktiga visioner/mål

5.2.1 Effektmål (vilka effekter ska uppnås)

Företag och människor ska kunna verka och bo längs, i anslutning till och i förlängningen av Dalabanan.

Gods och människor ska effektivt och tillitsfullt kunna transporteras på Dalabanan.

- Näringslivet ska kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Som stomme i kollektivtrafiken, bidragande till kompetensförsörjningen ska människor kunna lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav, tillgängliggörs.

5.2.2 Vision Dalabanan (långsiktiga mål)

Långsiktig vision:

- Dubbelspår längs hela Dalabanan.
- Dalabanan ska möjliggöra 3 timmars transporttid för persontrafik mellan Mora och Stockholm
- Dalabanan ska möjliggöra 1 h och 40 minuters transporttid för persontrafik mellan Borlänge och Stockholm.
- Dalabanan ska möjliggöra att köra längre och tyngre godståg.

Kortsiktig vision:

- Dalabanan ska möjliggöra transporttider under 2 timmar mellan Borlänge och Stockholm.

5.2.3 Kortsiktiga mål (prioriterade objekt)

För att kunna uppnå önskade effekter enligt ovan krävs satsningar på hela Dalabanan. Nedan de mest prioriterade.

- Stråket ska rustas för att klara 89 minuters transporttid Borlänge-Uppsala.
- Stråket ska kunna hantera minst 20 % mer gods.
- Stråket ska kunna hantera ett tåg i timmen/styv tidtabell.
- Det ska genomföras fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, Uppsala – Borlänge.
- Rustning av banans norra delar, Borlänge – Mora, ska ske så den uppnår en standard som medger trafikering med högre hastighet. Bland annat genom byte av kontaktledningsstolpar och andra trimningsåtgärder.
- Fler mötesstationer ska skapas och förlängning av mötesstationer ska ske enligt ESIK-princip. Detta för att säkra att det både för godstransporter och persontransporter, enskilt och i samklang, ska kunna köras fler tåg både åt samma håll och i mötande trafik.

5.3 Kommentarer rörande Trafikverkets förslag

Namngivna objekt (objekt som är över 150 mkr):

- Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet, etapp 1.
 - Pågående. För planperioden är objektkostnaden 9 mkr av totalt 641 mkr.
- Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid.
 - Pågående. För planperioden är objektkostnaden 221 mkr av totalt 325 mkr.
- Heby mötesspår, ca 165 miljoner kronor.
 - Förberedelse för byggstart. Genomförs 2029-2031. För planperioden är objektkostnaden 207 mkr av totalt 246 mkr

Kommentarer rörande objekten ovan

De hastighetshöjande åtgärderna kommer att ge möjlighet till smartare tågmöten som kortar restiden. Flera stationer och mötesstationer byggs om så att två tåg kan mötas, så kallade samtidiga infarter. Samtidiga infarter byggs i Hedemora, Snickarbo, Vikmanshyttan, Rosshyttan, Gustafs och i Säter. En ny mötesstation byggs söder om Hedemora, vid Lustån. Mindre järnvägs korsningar stängs och byggs bort. Hastighetshöjande åtgärder och åtgärder görs på järnvägs korsningar mellan Uppsala och Avesta Krylbo. Detta samordnas med spår- och växelbyten och upprustning av kontaktledning. I Borlänge byggs ett nytt spår på stationen. Heby, mellan Uppsala och Sala, ska få en ny mötesstation.

När samtliga åtgärder är klara kan tågen mötas varje timme i Uppsala Norra, Sala, Lustån samt i Borlänge. Det ger en förkortad restid med cirka 7 minuter, vilket innebär 93 minuter mellan Uppsala och Borlänge vid timestrafik.

Totalt planerar och genomför Trafikverket åtgärder för närmare 2 miljarder på Dalabanan fram till år 2030 vilket bidrar till:

- Turtäthet på ett tåg i timmen med långväga persontåg Uppsala-Borlänge
- Förkortad restid Uppsala-Borlänge till 93 minuter (dagens restid är 100 minuter)
- Kapacitetsförbättringar som ger plats på spåret för ytterligare godstrafik

För att nå målbilden 89 minuter krävs dock ytterligare 4 minuters minskad restid.

De namngivna objekten rörande plankorsningar i Uppsala och fyrsåret Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm innebär positiva effekter för Dalabanan.

5.4 Yrkanden:

Långsiktigt yrkas att:

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för nedanstående och snarast starta planeringen för genomförande.

- Hela sträckan Uppsala-Mora ska ha dubbelspår.
- Dalabanan ska möjliggöra 3 timmars transporttid för persontrafik mellan Mora och Stockholm
- Dalabanan ska möjliggöra 1 h och 40 minuters transporttid för persontrafik mellan Borlänge och Stockholm.
- Dalabanan ska möjliggöra att köra längre och tyngre godståg.

Kortsiktigt yrkas att:

- Stråket ska rustas för att klara 89 minuters transporttid Borlänge-Uppsala och under 2 timmar mellan Borlänge-Stockholm.
- Stråket ska kunna hantera minst 20 % mer gods.
- Stråket ska kunna hantera ett tåg i timmen/styv tidtabell.
- Det ska genomföras fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, Uppsala – Borlänge.
- Rustning av banans norra delar, Borlänge – Mora, ska ske så den uppnår en standard som medger trafikering med högre hastighet.
- Fler mötesstationer ska skapas och förlängning av mötesstationer ska ske.

6 E16

6.1 Stråkets funktion

E16 är en viktig tvärförbindelse mellan Norge och Sverige och en viktig del i det nationella stamvägnätet. I Sverige och Norge binder vägen samman de större befolkningskoncentrationerna längs stråket som är Bergen-, Oslo-, Falun/Borlänge- och Gämlerregionen. Dessa är betydelsefulla centra för högre utbildning, administration och samhällsservice. Näringslivet varierar starkt längs stråket och domineras av oljeindustrin i väster, skogsbaserad industri, turism och verkstadsindustri längs stråkets mellersta delar och högproduktiv processindustri i öster.

Vägen har stor betydelse för turisttrafiken och möjliggör fortsatt utveckling av tätorter och landsbygd längs sträckan. E16 ett viktigt stråk för godstransporter och arbetspendling mellan norra Mellansverige och den tillväxtstarka Oslo/Gardermoenregionen. Omkring 1,2 miljoner arbetsplatser finns utmed vägstråket Oslo- och Gämlerregionen och utvecklingspotentialen för en högre ekonomisk tillväxt på ömse sidor av nationsgränsen är stor.

Det ursprungliga gränsöverskridande stråktänket för E16 har hittills inte fått fullt genomslag i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Vi vill därför särskilt uppmana till att E16 erkänns och behandlas som det strategiska väst-östliga stråk det är – på samma sätt som Norge, Finland och militären redan definierar och prioriterar denna förbindelse.

6.2 Långsiktiga visioner/mål

Partnerskap E16 verkar för att E16 ska bidra till att främja och stärka en hållbar utveckling för näringsliv och boende i tätorter och på landsbygd i regionerna längs E16-stråket och anslutande stråk. För att en sådan utveckling ska vara möjlig krävs förbättrad tillgänglighet, kortare restider och effektivare transporter.

Beträffande önskvärd målstandard på E16 anses det rimligt att eftersträva "grön/100 km/h-standard" på delen Mockfjärd - Borlänge - Falun- Gävle. På delen väster om Mockfjärd är trafikvolymen inte tillräckligt hög för att motsvara kraven på sådan standard. På denna del har i stället ett antal avsnitt med helt undermålig standard identifierats och som kräver standardhöjande åtgärder. Det handlar i dessa fall i första hand om del av E16 vid gränsövergången mot Norge och Förbifart Yttermalung.

6.3 Yrkanden är att:

- Att objektet E16 Lönnemossa – Klingvägen mötesseparering prioriteras upp i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037
- Att Förbifart Yttermalung inkluderas och prioriteras i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.
- Mötesseparering öster och väster om Hofors inkluderas och prioriteras i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.
- Kortsiktigt finns ett stort behov av att höja standarden på E16 mellan Lekvattnet och Kongsvinger. Långsiktigt bör en ny gränsövergång mellan Torsby – Kongsvinger prioriteras.
- Investeringar i förbifart Falu tätort, den så kallade Lugnetleden/Hanröleden. Att investeringar görs i underhåll, breddning och säkerhet längs hela stråket.
- Att E16 erkänns som det strategiska öst–västliga stråket det faktiskt är – precis som Norge, Finland och Militären redan gör.
- Att investeringar görs i underhåll, breddning och säkerhet längs hela stråket

6.4 Kommentarer rörande Trafikverkets förslag

6.4.1 Etapp 2 och 3 mellan Borlänge – Djurås

Etapp 2 och 3 mellan Borlänge och Djurås är en av de mest olycksdrabbade och tungt belastade vägsträckorna i Dalarna. Genomförandet enligt plan är viktigt för att förbättra säkerhet, framkomlighet och skydd av dricksvattenresurser. Projektet bör prioriteras med full finansiering och byggstart enligt tidplan. Att projektet får full finansiering och byggstart i tid är av yttersta vikt för hela stråket.

6.4.2 Lönnemossa – Klingvägen mötesseparering

E16 är en betydelsefull infartsväg till Falun österifrån och är därför ett centralt pendlingsstråk. Sträckan har under de senaste åren varit olycksdrabbad pga. att denna sträcka har flera av- och påfarter, vänstersväg på E16 trots förbud och en infart till ST1 (Färgvägen) med okontrollerad gångtrafik över E16. Åtgärden ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikanter. Partnerskap E16 yrkar att objektet Lönnemossa – Klingvägen mötesseparering, prioriteras in i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

6.4.3 Förbifart Yttermalung

Den nuvarande vägsträckan vid Yttermalung har låg trafiksäkerhetsstandard, kantas av många direktutfarter och är olycksdrabbad. Trafikbelastningen är särskilt hög under vintersportveckor och sommarperioder med barmarksturism, vilket skapar köer och ökad olycksrisk. Sträckan trafikeras av cirka 13 % tung trafik och utgör en flaskhals för godstransporter, särskilt vid järnvägsbron. Förbifart Yttermalung, en ca 15 km lång mötesfri väg, skulle ge betydande tidsvinst (5–10 minuter), ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet för både person- och

godstrafik. Objektet saknas dock i det remitterade förslaget, och vi anser att det måste inkluderas och prioriteras i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

6.4.4 Öster och väster om Hofors

Större delen av sträckan Falun – Gävle är mötesseparerad, men sträckan Engelsfors – Hofors – Tegelbruket saknar fortsatt separering. För bättre kontinuitet, ökad trafiksäkerhet och jämnare framkomlighet anser Partnerskap E16 att denna del av vägen bör mötessepareras och inkluderas i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

6.4.5 Ny gränsövergång, den felande länken

Sträckan Kongsvinger – Torsby saknas i det remitterade förslaget trots sin betydelse för arbetspendling mellan Dalarna/norra Värmland och Oslo-regionen samt för gränsöverskridande godstransporter. Standardnivån är lägre än övriga delar av E16, och investeringar på norska sidan har redan prioriterats. För att förbättra framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet bör sträckan höjas i standard på kort sikt, och på längre sikt prioriteras en ny gränsövergång mellan Torsby och Kongsvinger.

6.4.6 Investeringar i förbifart Falu tätort, den så kallade Lugnetleden/Hanröleden

Vi ser också behov av ytterligare investeringar på E16 genom Falu tätort, den så kallade Lugnetleden/Hanröleden. Detta för att E16 ska fungera som en attraktiv och trafiksäker kringled/förbifart och samtidigt stärka Faluns tätortsutveckling. Trafikökningen på E16 är högre än på de kommunala gatorna, vilket innebär att det är annan trafik än den lokala trafiken som driver ökningen på E16.

7 Kopplingar till andra betydelsefulla stråk

I detta remissvar görs yrkanden för de fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16. Dessa stråk har dock kopplingar och anslutningar till ett flertal andra infrastrukturstråk vilka är av stor vikt för att transporter ska kunna fungera i och genom Sveriges midja. Investeringar i dessa anslutande stråk är i flera fall avgörande för att den totala nyttan ska uppstå, både utifrån ett transporteffektivitetsperspektiv och utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

I detta remissvar görs inga yrkanden för dessa till Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16 anslutande stråk. Däremot betonas enligt nedan vikten av några anslutande järnvägsstråk, då järnvägen är att betrakta som ett mer slutet transportsystem med färre alternativa lösningar inom systemet. Ett flertal viktiga vägstråk med koppling till E16 och Bergslagsdiagonalen kommenteras dock inte ytterligare i detta remissvar.

- Bergslagspendeln. Ett för både person- och godstransporter viktigt järnvägsstråk för att knyta ihop Mälardalen med Dalarna. Anslutning till både Bergslagsbanan och Bergslagsdiagonalen.
- Godsstråket genom Bergslagen (stomnätskorridoren ScanMed, Botniska korridoren). Ett viktigt stråk för gods- och persontransporter mellan norra och södra Sverige. Anslutningar till både Bergslagsbanan och Dalabanan.
- Inlandsbanan. Med anslutning till Dalabanan är Inlandsbanan ett viktigt järnvägsstråk för både person- och godstransporter till/från norra Sverige.
- Ostkustbanan.
 - Bergslagsbanan ansluter till Ostkustbanan i Gävle. Ostkustbanan har stor betydelse för transporter som kommer på eller ska till Bergslagsbanan.
 - Den planerade utvecklingen av Ostkustbanan, Gävle-Kringlan, har också stor betydelse för Bergslagsbanans anslutning till Gävle Hamn, då trafik måste in och lokvända på godsbangården så länge godsbangården ligger kvar på Näringen.
 - Dalabanan ansluter till Ostkustbanan i Uppsala. Ostkustbanans sträckning Uppsala – Stockholms har stor betydelse för snabb och robust trafik mellan Dalarna, delar av Västmanland, Uppsala, Arlanda och Stockholm. Ostkustbanan har också stor betydelse för norrgående trafik anslutande från södra delarna av Dalabanan. Det planerade fyrespåret på Ostkustbanan Uppsala – Stockholm är en viktig förutsättning för ökad tillgänglighet till och från Arlanda och Stockholm för kommuner i Dalabanestråket.
- Sala-Västerås-Linköping (järnväg). I Sala ansluter Dalabanan till järnvägssträckningen Sala-Västerås med möjlighet att fortsätta till Linköping. Denna förbindelse är mycket viktig för att knyta ihop Mälardalen med Dalarna.
- Västerdalsbanan. Med anslutning till Dalabanan och Bergslagsbanan är Västerdalsbanan ett viktigt järnvägsstråk för transporter till/från västra Dalarna.
- Norra stambanan. I Storvik och Gävle ansluter Norra stambanan till Bergslagsbanan innebärande viktiga kopplingar till och från norra Sverige.

- Västra stambanan. Bergslagsbanan har formellt ingen anslutning till Västra stambanan men i Bergslagsbanans förlängning via Örebro ansluter sträckningen till Västra stambanan.
- Stockholm-Oslo. I förlängningen av Bergslagsbanan (via Örebro och Karlstad) och Dalabanan (via Västerås) finns anknytningar till järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo vilket möjliggör trafikutbyte i båda riktningarna.

Natalie Hart
Ordförande Partnerskapet Bergslagsbanan,
Kommunstyrelsens ordf. Ljusnarsberg

Datum och plats

Leif Pettersson
Ordförande Partnerskapet Bergslagsdiagonalen,
Kommunstyrelsens ordf. Ludvika

Datum och plats

Abbe Ronsten
Ordförande Intresseföreningen Dalabanan,
Kommunfullmäktiges ordf. Säter

Datum och plats

Hans Unander
Ordförande Partnerskapet E16,
Kommunstyrelsens ordförande Malung Sälén

Datum och plats