

Handläggare  
Kent Söderlund  
023-777065  
kent.soderlund@regiondalarna.se

## Remissvar

Datum  
2017-12-06

Diarienummer  
RD 2017/164

Ert diarienummer  
N2017/05430/TIF

Sida  
1(9)

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Region Dalarna har för yttrande fått Trafikverkets förslag till nationell plan för

### Region Dalarnas synpunkter

#### Inledning

Det framhålls ofta att Sverige och svensk ekonomi är starkt exportberoende samt att Sverige är ett – till befolkningsantal men inte till yta – litet land. Ingen förnekar att det förhåller sig just så men vad gäller infrastrukturplaneringen tycks man tyvärr bortse från det. Dalarna har ett antal nationella stamvägar (E16, E45, Rv50, Rv70) som sträcker sig inom och genom länet och som dels interagerar med varandra och dels med övriga utpekade och prioriterade regionala stråk inom och utom länet.

Dalarna bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi genom att vara ett av landets absolut viktigaste exportlän. Dalarna inrymmer stora och viktiga världsledande exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Dalarna är samtidigt landets i särklass ledande besökslän utanför de två/tre storstadsregionerna med stora planerade investeringar, starkt ökad sysselsättning och därmed ett ökat resandebehov. Detta gäller inte minst satsningen på en ny flygplats i Sälen. På järnvägssidan är det ett faktum att var fjärde godsvagn som idag rullar i Sverige har Dalarna som slutdestination eller ska passera igenom länet samtidigt som Dalabanan leder rakt in i norra Europas största vinterturismområde.

Om Dalarna ska fortsatt kunna bidra till landets ekonomiska utveckling är det av avgörande betydelse att infrastrukturen utvecklas tillsammans med vår omgivning, inte minst med kopplingen till mälardalsregionen, och i samma takt som vårt näringsliv för att kunna svara upp mot de ökade transportkraven som följer av detta och samtidigt även vara ett starkt stöd för storstadsregionernas utveckling. Detta gäller inte minst som en viktig bidragsgivare för kompetensförsörjningen. Det betyder också att transportinfrastrukturen måste sättas in i nationella internationella och globala sammanhang och utgå ifrån hela landets betydelse för Sveriges utveckling. Man får inte glömma att det är landsbygden som är producenten av råvaror och energi samt en omfattande

förädling. De växande storstadsregionerna är helt beroende av de värden som bland annat skapas i Dalarna och norra Sverige.

### **Sammanfattning av Region Dalarnas prioriteringar och synpunkter**

**Besöksnäringen en transportintensiv basnäring som tillsammans med exportnäringen** kräver satsningar i såväl det nationella stamvägnätet och järnvägsnätet som det regionala vägnätet utifrån ett stråkperspektiv.

#### **Högst prioriterade åtgärder**

- **Dalabanan - gemensam syn** på remissförslaget med Region Uppsala, Region Västmanland och Dalabanans intressenter – se **bilaga**.
- **E16 Borlänge-Djurås fastställs tidigt i planperioden.**
- **E16 Förbi Yttermalung – prioriteras in i nationell plan.**
- **E45 Vattnäs-Trunna – fastställs.**

#### **Prioriterade åtgärder i stråk**

- **Bergslagsbanan; snabbare genomförande av åtgärder i stråket väster om Väner. Falun-Borlänge, Dalarnas ”Getingmidja”.**
- **Godsstråket genom Bergslagen; Storvik-Frövi, kapacitetspaketet läggs fast.**
- **Bergslagspendeln – funktionellt stråk.**
- **E 16 - gränsöverskridande stråkperspektiv Finland-Sverige-Norge (gränslänken Torsby-Kongsvinger).**
- **Rv 70-stråket (Sala-Simtuna).**
- **Rv 50 Bergslagsdiagonalen.**

**Säkerställa hög funktionalitet i järnvägsnätet**  
**Ökade satsningar och medel till länsplanerna.**  
**Tillgänglighet på landsbygd.**  
**Stadsmiljöavtal.**  
**Flyget**

### **Dalabanan - vår gemensamma syn**

**Region Dalarna, Region Uppsala, Region Västmanland, och Dalabanans Intressenter** har valt att skriva ett gemensamt remissvar enligt **bifogade bilaga** gällande Dalabanan för att tydliggöra och visa vår gemensamma syn på Dalabanans utveckling.

Region Dalarna vill dock tydliggöra efterfrågan på en höjd ambitionsnivå för Dalabanan vad gäller en tydlig målbild för hela sträckan Mora-Stockholm. Detta gäller såväl den interregionala trafiken som för en utökad regionalstågstrafik. Det förekommer idag en betydande regionalstågstrafik Mora-Borlänge och att målbilden utifrån vår regionala systemanalys har en tydlig målbild vad gäller restider för den interregionala trafiken Falun/Borlänge/Mora till Stockholm.

- **Besöksnäringen – en transportintensiv basnäring som tillsammans med exportnäringen kräver satsningar i såväl det nationella stamvägnätet och järnvägsnätet som det regionala vägnätet**

**Region Dalarna högst prioriterade järnvägs- och vägobjekt är:**

- Dalabanan (gemensam syn redovisas i bilaga).
- E16/Rv 70 Borlänge-Djurås.
- E16 Förbi Yttermalung - prioritering från länsplan till nationell plan.
- E45 Vattnäs-Trunna (Mora-Orsa).

Dalarnas remissförslag av länsplan 2018-2029 har ett starkt fokus gentemot besöksnäringen, men även gentemot exportnäringen i Dalarna, vilka båda bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi. Regeringen har ju bland annat under inriktningsplaneringen påpekat infrastrukturens betydelse för utvecklingen av besöksnäringen.

Den omfattande turisttrafiken har en påtaglig påverkan på transportsystemets kapacitet i hela Dalarna. I praktiken uppstår trafikinfarkter även i den här delen av landet, det vill säga utanför storstadsregionerna, när vägstandarden inte svarar mot de faktiska trafikflödena. Under vintersäsongen, men delvis även under sommarsäsongen, är trafikflödet upp till 500 % högre än årsdygnstrafiken, vilket ställer höga krav på hastighetsanspråken för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet.

Det nationella stamvägnätet genom Dalarna sträcker sig till Malung (E16) och Mora (E45/Rv 70). Norr därom sträcker sig det regionala vägnätet mot Dalafjällen med långa avstånd (Rv 66 Malung-Sälenområdet 10 mil, Vasaloppsvägen Mora-Sälenområdet 10 mil, Mora-Idre/Grövelsjön 20 mil).

Ett omfattande nationellt stamvägnät och regionalt vägnät sträcker sig genom Dalarna i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning (**E 16, E 45, Rv 50, Rv 66, Rv 68, Rv 69 och Rv 70**) med viktiga kopplingar till Norge/Oslo (Bergen) och Sälenfjällen i väster, Siljans- och Idreområdet i norr, vidare via Finland och Baltikum i öster samt inte minst Mälardalsregionen i söder. Därför är det viktigt att satsningar i nationell plan interagerar med länsplanens tydliga satsningar på regionala vägar med stark bäring mot export- och besöksnäring.

Det omfattande regionala vägnätet med stark koppling till besöksnäringen innebär att Dalarna tar ett stort ansvar för utvecklingen av den starkt växande besöksnäringen i Sverige genom kraftfulla satsningar i länsplanen. Mötesseparering RV66 U länsgräns – Smedjebacken och satsningar på RV70 Särnaheden-Idre är två exempel på det. Objekten är viktiga för såväl regional arbetspendling men även, under perioder, för stora trafikvolymer med destination dalafjällen. Dessa volymer utgörs till större delen av människor från andra regioner än Dalarna.

**E16 Förbi Yttermalung**

Ett annat tydligt exempel på en vägsträcka som har bäring på såväl regional arbetspendling som turisttrafik är E16 Förbi Yttermalung. Sträckan har stora problem med trafiksäkerhet och tillgänglighet, särskilt under sommar och vintersäsong.

E16 är en nationell stamväg och ska formellt hanteras i nationell plan. E16 Förbi Yttermalung är viktig för Dalarna och har funnits med i Länsplanen sedan 1998, i nu gällande plan ligger den med på 207 miljoner kronor. I planläggningsprocessen har Trafikverket fastställt ett vägalternativ som är längre

men också mer samhällsekonomiskt lönsamt än tidigare förslag, det har kostnadsberäknats till ca 350 mkr. Region Dalarna anser att det fastställda vägalternativet är bättre än tidigare alternativ, både utifrån trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv för såväl regional arbetspendling som nationell turisttrafik.

Trots det bättre vägalternativet så får den ökade kostnaden stora konsekvenser då den skulle komma att belasta den nya länsplanens ekonomiska ram i sin helhet under fyra år (ca 95 mkr/år). När remissförslaget på Länsplan 2018–2029 beslutades gjorde Region Dalarna bedömningen att objektet inte var hanterbart i länsplanen.

Med beaktande av vad som sagts ovan, vad gäller det ansvar som Region Dalarna tar i länsplanen för det regionala vägnätet som har tydlig bäring på besöksnäringen, behöver nu Förbi Yttermalung prioriteras in i Nationell Plan. Region Dalarna vill därför i en snar dialog med regeringen diskutera hur de regionala- och nationella intressena och behoven kan mötas i dessa delar. De regionala- och nationella planerna måste, vid fastställelse, vara transparenta såväl ekonomiskt men även vad gäller prioriterade objekt. Förbi Yttermalung riskerar annars att hamna mellan stolarna vilket får konsekvenser för såväl regional arbetspendling som för besöksnäringen.

Trafikverket lyfter fram vikten av kortare restider och säkrare resor för både person- och godstransporter till stora turistdestinationer genom åtgärder främst i form av mötesseparering. Detta är i sin tur en förutsättning för att uppfylla kraven på höga hastighetsanspråk för en ökad nationell och regional tillgänglighet.

Det är av största vikt att Trafikverket prioriterar fortsatt planering för mötesseparering, såväl ur ett trafiksäkerhets- som ett tillgänglighetsperspektiv. För Dalarnas del skulle det vara väldigt olyckligt om det nationella stamvägnätet och det regionala vägnätet genom länet, skulle få en sänkning av hastigheten till 80 km/tim. Det skulle vara mycket negativ gentemot vår starka export- och besöksnäring.

#### **E16 Borlänge-Djurås**

Region Dalarna välkomnar att mötesfri väg **E16 Borlänge-Djurås** ligger som förslag till nytt namngivet objekt i Nationell Plan 2018–2029. Mitträcke höjer trafiksäkerheten, stärker näringslivet genom bättre förutsättningar för pendling och kompetensförsörjning samt ger besöksnäringen bättre förutsättningar för fortsatt tillväxt genom förbättrad tillgänglighet. I förslaget ligger objektet med ett genomförande i sista delperioden 2024–2029. Tunga argument för att tidigarelägga objektet som Region Dalarna vill framhäva är den planeringsmässiga mognaden, men full kraft bör först och främst läggas på att objektet fastställs i Nationell Plan.

#### **E45 Vattnäs-Trunna (Mora-Orsa)**

I remissförslaget föreslås ett antal större och mindre investeringsåtgärder för att förbättra säkerheten på det nationella stamvägnätet i form av mötesseparering. Det är för Dalarna positivt att Vattnäs-Trunna prioriterats relativt tidigt i planperioden och att objektet därmed får en tydlig koppling till genomförandet av objektet E45/Rv70 genom Mora.

**E16 stråket**

Utvecklingen av E 16 stråket är särskilt viktigt för de öst-västliga transporterna mellan Norrlands inland, Norrlandskusten och Oslo-regionen samt för besöksnäringen. Det finns även en tydlig koppling öster ut mot Finland och Baltikum

Den ursprungliga tanken med E16 utifrån ett gemensamt, gränsöverskridande skandinaviska stråktänkande har inte fått/får inte ett tydligt genomslag i nationell plan i de senaste två planeringsomgångarna. Detta trots att processen pågått sedan många år och att det genomförts gränsöverskridande studier mellan myndigheterna på svensk och norsk sida. Regeringen har betonat och prioriterat ett gränsöverskridande synsätt mellan kommuner/regioner/länder, vilket bland annat vår infrastrukturminister exemplifierat med Skåne/Danmark och Värmland/Norge.

Det behövs nu tydliga signaler från de båda ländernas regeringar för att få igång detta bilaterala gränsöverskridande planeringsarbete. Det för regeringen strategiskt viktigaste objektet att prioritera är den **felande Gränslänken Kongsvinger-Torsby**, den fjärde största gränsövergången. Här krävs regeringsinitiativ för att med förhållandevis blygsamma medel knyta samman de norska och svenska vägsystemen.

**Rv70 stråket (inklusive sträckan E16 Borlänge-Djurås)** kommer att i det närmaste att vara mötesfri Enköping-Djurås inom en relativt nära framtid. Det är dock märkligt och helt fel ur ett stråkperspektiv, att sträckan Enköping-Simtuna byggs ut till mötesfri väg, medan Trafikverket i planförslaget, lyfter ur ”mellansträckan” Sala-Kumla ur gällande plan som mötesfri väg och ersätter med trimningsåtgärder längs sträckan.

Vidare är det av största vikt att Trafikverket prioriterar en fortsättning för mötesseparering av Rv70 stråket Djurås-Mora, så att hastighetsanspråket om 100 km/tim kan uppfyllas.

**Rv50 stråket**

Stråket har utvecklats till mellansveriges viktigaste länk för framför allt den tunga trafiken. Parallellt med Bergslagsbanan binder den samman två landets största godsbangårdar i Hallsberg och Borlänge. Flera av landets största, kraftigt expansiva och transportintensiva företag (ABB, Stora Enso, SSAB, Spendrups) är etablerade längs stråket. Godstransporterna diagonalt norrut från södra och västra Sverige går ofta via Rv50 och utgör delvis drygt 20% av trafikflödet, vilket är väldigt högt.

**Bergslagsbanan**

Bergslagsbanan utgör en pulsåder för svensk export av produkter från svensk exportindustris hjärta i Bergslagen. Järnvägen från Gävle till Göteborg och Oxelösund/Norrköping är en nationell angelägenhet som betyder mycket för tillväxt och utveckling i Sverige.

För Sverige är det ett faktum att 40% av landets export genereras längs stråket Gävle-Göteborg. Det är dock ingen självklarhet att framgångsrika exportföretag som ABB, SSAB, Stora Enso, Outokumpu, Billerud-Korsnäs, Ovako, Spendrups, Kopparbergs Bryggeri och Clas Ohlson ska finnas i Bergslagen. Globaliseringen av ekonomin går blixtnabbt. Svenska företag är idag länkar i

internationella värdekedjor. Det är därför viktigt att Trafikverket skyndar på åtgärderna för att snarast kunna separera person- och godstrafik på var sida om Vänern för att säkra upp de järnvägsberoende exportföretagens logistikmöjligheter och att för att nå en god funktionalitet i hela stråket väster om Vänern, Gävle-Göteborg

Sträckan Falun-Borlänge kan liknas vid "Dalarnas Getingmidja" som en av Sveriges absolut högst trafikerade enkelspår. I remissförslaget föreslås åtgärder i befintlig sträckning. Vi anser att medlen istället läggs på partiella dubbelspår vid in- och utfarterna till Falun och Borlänge, vilket Region Dalarna redan poängterade inför gällande nationell plan, för att påbörja en etappvis utbyggnad av dubbelspår Falun-Borlänge.

Ett dubbelspår Falun-Borlänge i ny sträckning skulle även frigöra mark för nya bostäder och verksamheter och är således ett skolexempel på hur infrastrukturinvesteringar och möjligheter för ökat bostadsbyggande, hänger ihop.

#### **Godsstråket genom Bergslagen**

I remissförslaget prioriteras **Godsstråket Storvik-Frövi**, ett kapacitetspaket, vilket innefattar **dubbelspår Avesta/Krylbo bangård-Dalslund**. Det innebär även ett partiellt dubbelspår på Dalabanan omedelbart söder om Krylbo. Trafikverket har konstaterat att denna åtgärd, inklusive trimningsåtgärder på Krylbo bangård tillsammans med dubbelspår på Dalabanan söder om Hedemora, innebär stora positiva effekter för Dalabanans utveckling. Viktigt att det kopplas till vårt krav på en höjd ambitionsnivå för Dalabanan (se ovan).

#### **Bergslagspendeln**

Banan är en funktionell länk mellan Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen. Banan kan med fördel användas vid störningar på något av stråken och skapar därför en betydelsefull redundans för godstrafiken.

Banan är ett betydelsefullt pendlings- och godsstråk i Bergslagen: Industrier som ABB och Ovako m fl använder banan för godstrafik. Vidare sker en betydande pendling mellan ABB:s verksamheter i Ludvika och Västerås, varför det finns en hög potential för persontrafik. På kort sikt är det angeläget att få till en mötesstation på sträckan Ramnäs-Brattheden.

#### **➤ Säkerställa hög funktionalitet i järnvägsnätet**

Viktigt att säkerställa en hög funktionalitet på banor som bildar sammanhängande stråk och banor med omfattande gods- och persontrafik. Fokus på att eftersatta spårbyten/reinvesteringar genomförs snarast, för att kunna möta de stora behoven av hastighetshöjande åtgärder för att kunna nå en hög funktionalitet i järnvägsnätet.

Behovet av åtgärder för utveckling och vidmakthållande av järnvägssystemet är som bekant väldigt stort. Det är därför viktigt i detta sammanhang att än en gång betona att utbyggnaden av **högshastighetsjärnvägar** behöver få annan finansiering och får absolut inte tränga/konkurrera ut andra högst nödvändiga investerings- och underhållsåtgärder.

Beloppsgränsen för namnsatta åtgärder för reinvesteringar har höjts till 200 mkr i planförslaget. Reinvesteringsåtgärder har redan i tidigare nationella planer ofta blivit föremål för bortprioriteringar till förmån för det löpande underhållet, då

kostnaderna för dessa åtgärder ökat. Det behövs därför en stabil och transparent genomförandeplan som låser nödvändiga reinvesteringar för att säkerställa ett genomförande av planen. Det är härvid särskilt viktigt att kunna genomföra spårbyten, som en förutsättning för ett aktivt genomförande av hastighetshöjande åtgärder.

Det är således därför viktigt att Trafikverket prioriterar reinvesteringsåtgärder sammantaget i ett stråkperspektiv, så att man inte prioriterar namngivna åtgärder (över 200 mkr) i första hand, utan att se helheten.

I detta sammanhang vill vi även lyfta fram **Inlandsbanan** som en dåligt utnyttjad resurs i transportsystemet. Projektet Inlandslänken, som syftar till en upprustning av järnvägsanläggningen, innebär en ökad redundans i järnvägssystemet som ger positiva effekter för godstrafiken och stärker inlandet.

### ➤ **Ökade satsningar och medel till länsplanerna**

Länsplanerna har traditionellt fått väldigt litet gehör på nationell nivå både politiskt och inom Trafikverket. Den ekonomiska planeringsramen för den nationella planen perioden 2018-2029 har ökat med ca 100 miljarder, ca 20 %. Länsplanerna har schablonmässigt räknats upp med drygt 4 % från förra planomgången och lika mycket från planomgången innan dess. Samtidigt har en hög kostnadsutveckling inom stål, bitumen och byggsektorn samt en tilldelning som räknas upp med nettoprisindex urholkat planerna värdemässigt.

I detta sammanhang vill vi även koppla till regeringens direktiv om att i länsplanerna redovisa åtgärder för cykelinfrastruktur. Kostnaderna för byggande av cykelvägar har ökat markant under senare år; från en kostnad på ca 2 mkr per kilometer cykelväg (inför planperioden 2010-2021) till dagens kostnadsnivå på ca 5-7 mkr!?

Möjligheten att med stöd av länsplanerna utveckla riksvägar, länsvägar, cykelvägar etc. har minskat. Samtidigt har det regionala utvecklingsansvaret ökat med utökade uppdrag från staten och större ansvarstagande för utvecklingen i länen. De prioriterade samhällsutmaningarna är i stor utsträckning en regional fråga: bostadsbyggande, näringsliv, sysselsättning och klimat. De är alla integrerade med varandra. Regionerna är viktiga "spelare" i att verka för en hållbar utveckling. Med en ökad tilldelning i länsplanerna kan vi främja ett hållbart resande och en ökad tillgänglighet samt skapa bättre förutsättningar för sysselsättning med mera i den integrerade planering vi har ansvar för. Minskat utrymme i länsplanerna – utökat regionalt ansvar med potential att göra mer. Det är en ekvation som inte går ihop.

I inriktningsunderlaget talar Trafikverket för att fokus bör ligga vid att genomföra trimningsåtgärder och mindre åtgärder som kan ha goda effekter för kapacitet, robusthet och hållbarhet. Vi instämmer i detta men vill också påtala att det även är viktigt i planeringen av sådana åtgärder att se till helheten, där investeringsmedel blir viktiga för att stödja noder och starka stråk. Trimningsåtgärder och mindre åtgärder som föreslås prioriteras, är inte sällan åtgärder där Trafikverket efterfrågar eller kräver medfinansiering via de regionala planerna. Vi stödjer dessa typer av åtgärder, men det sätter ofta länsplaneupprättarna i en svår sits, då viljan till medfinansiering finns men betalningsförmågan saknas. Vi efterfrågar därför utökade ekonomiska ramar i

de regionala planerna, för att på ett effektivare sätt kunna vara en medspelare för sådana satsningar.

Regeringens ambitioner inom trafiksäkerhetsområdet är lovvärda med en förnyad nollvision och nya etappmål för trafiksäkerheten. Regeringen har dock tidigare i direktiven till hastighetsutredningen, anført att det är angeläget att försöka motverka de negativa effekterna, som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider.

I planförslaget föreslås en pott för att medfinansiera mötesseparering av regionala vägar med en tydlig koppling till hastighetsutredningen. Vi ställer oss frågande till varför det istället inte skett en direkt utökning av de ekonomiska ramarna för de regionala planerna. De regionala planernas betydelse urholkas om pengar till regionala åtgärder läggs och hanteras i den nationella planen.

Den rutinmässigt uppräknade potten till länsplanerna har tillämpats sedan planeringsomgången 2010-2021, (kanske längre), detta innebär även att fördelningen mellan länen, med vissa undantag har varit relativt konstant. Det kan ifrågasättas om den grunden för tilldelning fortfarande är relevant. Det kan antas av det finns län som har ett behov av ökat tilldelning och län där utvecklingen av det regionala vägnätet har förbättrats i sådan grad att behoven minskat. Frågan om fördelningsgrunderna har vid skilda tillfällen ställt till tjänstepersoner på Näringsdepartementet, men utan något svar.

#### ➤ **Tillgänglighet på landsbygd**

I remissförslaget anføres att en grundläggande standard i det lågtrafikerade statliga vägnätet på landsbygden främst sker inom ramen för vidmakthållande/underhåll längs vägar som är viktiga för dagliga resor, tillgång till viktig samhällsservice och som har särskild betydelse för näringslivet på landsbygden. Det lågtrafikerade vägnätets robusthet, komfort och vägkapital kommer dock totalt sett få en negativ tillståndsutveckling under planperioden.

Utifrån Infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv om att bland annat förstärka sysselsättningen i hela landet, är det oroväckande om en pågående försämring av vägkapitalet på lågtrafikerade vägnätet på landsbygden får fortgå. Medel för vidmakthållande och bärighet inom ramen för den nationella planen bör anpassas så att standarden på det lågtrafikerade vägnätet kan bibehållas.

#### ➤ **Stadsmiljöavtalen**

Den ökade omfattningen och satsningen på Stadsmiljöavtalen visar på en mycket lovvärd ambition från regeringen att satsa mer på kollektivtrafik och cykel i våra städer. Pengarna för dessa satsningar bör dock läggas till i de regionala planramarna. I våra regionala planer har vi åtgärdsområden för att medfinansiera bland annat kollektivtrafik- och cykelåtgärder i den kommunala infrastrukturen. Att lägga stadsmiljöavtalens medel i de regionala planerna skulle minska mängden parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen, inte minst gentemot kommunerna utanför storstadsområdena. Det blir också tydligare för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk.

Både i fallet med stadsmiljöavtal och medfinansiering av mötesseparering av regionala vägar bör således pengarna tillföras de regionala planerna, möjligen



som öronmärkta till kollektivtrafik-, cykel respektive trafiksäkerhetsåtgärder. Regionerna genom länsplaneupprättarna har kunskap och kompetens att samverka kring och prioritera denna typ av åtgärder.

➤ **Flyget**

Flyget är ett viktigt komplement till övriga trafikslag och särskilt för näringslivets möjligheter att verka och utvecklas på den globala arenan, vilket rimmar väl med transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet. För Dalarna är tillgängligheten och åtkomligheten med flygtrafik, främst ur ett EU/internationellt perspektiv, av stor betydelse för regional tillväxt utifrån de miljardsatsningar som görs inom vår starka besöksnäring och världsledande basindustri och tjänsteföretag. Genom flygets konkurrensfördelar ökar också intresset från företag och organisationer att etablera sig inom nya marknadssegment.

Det har anförts att flygets roll bör vara bland annat i reserelationer till viktiga resmål för besöksnäringen, där det inte går att nå restider under tre timmar med övriga trafikslag. Genomsnittsresa till Dalarnas fjälldestinationer ligger på sex timmar. Läger man därtill utvecklingen av nya bäddar i Dalafjällen, som förväntas till stor del fyllas av utländska besökare, får flyget en tydligare roll som trafikslag för bland annat fjällturismen.



Abbe Ronsten  
Ordförande



Elsmari Julin  
Regionchef

