

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Eva Bergdahl
018-195098
eva.bergdahl@lansstyrelsen.se

KS 28 23 MAJ 2012

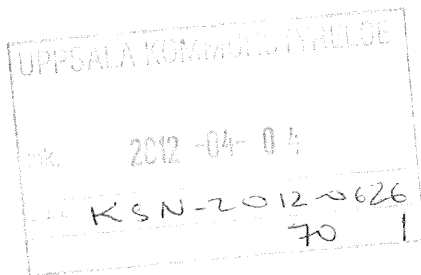
YTTRANDE

1 (6)

2012-03-29

Dnr: 341-1013-12

Remissvar TRV2011/17304
trafikverket@trafikverket.se



REMISSVAR

Remiss Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att analysera åtgärder för att öka kapaciteten och effektiviteten i transportsystemet, fokus ska vara trafikslagövergripande. Utredningen följer fyrstegsprincipen. Länsstyrelsen i Uppsala län har fått utredningen på remiss. Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig kring det första deluppdraget för järnvägen till år 2021 (Länsstyrelsens dnr: 343-3047-11).

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen anser att den internationella utblick och omvärldsbevakning som finns i rapportens inledning är bra. Den visar på ett tydligt och intressant sätt vad några av våra europeiska grannländer väljer att satsa på när det gäller infrastruktur.

Sverige står inför stora utmaningar när det gäller transportinfrastruktur för att klara näringslivets och medborgarnas behov av transporter. Infrastrukturen är eftersatt och därför hämmande för regioners tillväxt. En nationell investeringsvolym på fyra miljarder per år är alldeles för låg för att möta det växande behovet av transporter.

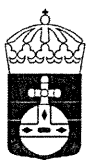
Till den slutliga redovisningen av uppdraget bör Trafikverket tydligare redovisa vilka effekter de föreslagna steg 1-4 åtgärderna får fram till år 2025. Förväntad effekt efter år 2025 är svår att förutse men olika scenarios kan redovisas för att just peka på att osäkerheten är stor.

På hearingen i Eskilstuna den 15 mars 2012 redovisade Trafikverket att investeringsnivån för järnväg har begränsats på grund av att det inte finns entreprenörer som kan utföra ytterligare arbeten. Detta är inget som nämns i utredningen men Länsstyrelsen vill reflektera kring denna fråga. Tillsätts mer investeringsmedel kontinuerligt till järnvägens utbyggnad kommer det också att skapas nya marknadsförutsättningar, nya företag och innovationer. Större internationell konkurrens i upphandlingarna och offentlig privat samverkan (Ops) skulle innebära lägre kostnader för investeringar i infrastruktur.

Upplägget på rapporten

Rapporten är upplagd på så sätt att varje trafikslag presenteras för sig. Länsstyrelsen anser att det här upplägget bör ändras i enlighet med anledningen





LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

2 (6)

2012-03-29

Dnr: 341-1013-12

till att Trafikverket skapades, det vill säga ha ett trafikslagsövergripande synsätt. Fokus bör vara stråk och noder. Trafikverket bör presentera vilket eller vilka trafikslag som bör satsas på för respektive sträckor, samt vilka steg 1-3 samt 4 åtgärder som behövs för att uppnå önskad kapacitet och effektivitet. Länsstyrelsen anser att utbyggnad av järnvägen bör prioriteras.

Nuläge, bristanalys och åtgärds paket till år 2025

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen välkomnar att Trafikverket har tagit till sig av synpunkterna från den förra remissomgången och kompletterat bristanalysen för järnvägen med en analys av hur situationen är i högt trafik. Länsstyrelsen välkomnar också att Trafikverket tydligt redovisar att järnvägen har stora kapacitets- och effektivitetsproblem och visar på att behovet av investeringar i steg 4 åtgärder, och steg 1-3 åtgärder är stort. Trafikverket framför en tydlig ståndpunkt att i storstadsområden bör järnvägstrafiken separeras, det vill säga det bör finnas fyra spår på de flesta sträckorna. Länsstyrelsen instämmer helt och hållet i denna ståndpunkt. Trafikverket redovisar också tydligt att behovet av underhåll och reinvestering är stort för järnvägen men att behovet på vägsidan är mycket mindre. Godsperspektivet och sjöfartens potential lyfts tydligt fram vilket är glädjande. För sjöfarten behöver främst landinfrastrukturen och en del steg 1-3 åtgärder utföras som syftar till kostnader för transport, styrning och förenkling.

Stockholms län och Uppsala län växer i snabbare takt än vad tidigare befolkningsprognoser visat. En ny befolkningsprognos har tagits fram för Östra Mellansverige (ÖMS) som visar en starkare befolkningsutveckling. Det ställer högre krav på kapacitet för framförallt järnvägen.

Internt inom Trafikverket sammanfaller inte synen på bristsituationen alltid mellan region Stockholm och region Öst. Länsstyrelsen förstår att utredningen har tagits fram under stor tidspress men ser gärna att det till slutredovisningen kompletteras med fokus på järnväg och kollektivtrafik.

Storstadspaket – Stockholm inklusive omkringliggande län

Länsstyrelsen vill påpeka att utvecklingsnivån "hög" är den absoluta miniminivån som behövs för att göra järnvägen attraktiv och för att Stockholmsregionen med omgivande län ska kunna utvecklas. När det gäller väg bör åtgärder som riktas till kollektivtrafiken generellt prioriteras.

Stockholm – Arlanda/Märsta – Knivsta - Uppsala – Tierp - Gävle (Ostkustbanan, Arlandabanan och Europaväg 4)

I utredningen anges att tågtrafiken har tappat resenärer på sträckan Stockholm-Uppsala. Det är en allvarlig signal, tåget har stor potential då det tidsmässigt är det bästa alternativet på sträckan. Arlandas utsläppstak förväntas överskridas år 2013-2014. Detta kan få stora följder för Sveriges konkurrenskraft då en reduktion av flygtrafiken till och från Arlanda kan tvingas fram. Länsstyrelsen anser att Trafikverket tydligt har redovisat denna problematik. Marktransporterna står för över 50 procent av utsläppen, mycket hämtning och lämning förekommer.

Länsstyrelsen anser att det nu är dags att gå till handling och genomföra steg 1-4 åtgärder för att komma till rätta med situationen. Steg 4 åtgärder bör även tillkomma på både Arlandabanan och Ostkustbanan. År 2013 ska SL i samarbete med UL driva pendeltågstrafik på sträckan Älvsjö – Stockholm C – Arlanda - Knivsta – Uppsala med stopp på mellanliggande stationer. Det finns önskemål om nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör föra fram att investeringar i utbyggnad till fyra spår mellan Uppsala – Myrbacken bör göras snarast möjligt för att säkerställa Arlandas status som internationell flygplats. I övrigt bör åtgärderna i åtgärdsvalsstudien inom Satsa-projektet genomföras skyndsamt och resultatinriktat. Länsstyrelsen saknar i övrigt utbyggnad på sträckan Ulriksdal – Skavstaby. De åtgärder som föreslås skulle behövas idag för att klara behovet och förväntningarna på järnvägen. Länsstyrelsen anser att utbyggnad av Ostkustbanan och Arlandabanan till 4 spår bör prioriteras före extra körfält på E4 mellan Stockholm och Uppsala.

Stockholm – Bålsta – Enköping – Västerås – Örebro (Mälarbanan)

I utvecklingsnivån hög finns olika delar av utbyggnaden av Mälarbanan utpekad i olika prioritet 1-3. För att få ut önskad effekt av Citybanan är det viktigt att Mälarbanan byggs ut i den omfattning som regleras i citybananavtalet. Särskilt viktigt är det att hela sträckan Kallhäll – Tomtebodavägen (inkl. tunnel genom Sundbyberg) genomförs snarast möjligt.

Citybanan i Stockholm

Citybanan genom centrala Stockholm ska stå klar till år 2017. Det planeras för en ökad pendeltågstrafik vilket innebär att Citybanans kapacitet kan förväntas vara överskriden redan år 2020. Trafikverket har inte tagit höjd för detta i kapacitetsutredningen.

Stråket Uppsala – Heby – Sala – Falun – Borlänge (Dalabanan)

Förstudier för Uppsala-Sala och Sala-Borlänge har nyligen tagits fram. Föreslagna åtgärder behöver genomföras så snart som möjligt. Åtgärderna behöver genomföras först på sträckan Uppsala-Sala för att möjliggöra pendeltågstrafik med stopp i Morgongåva och Heby. Önskemål finns att på sikt även ha pendeltågsstopp i Vänge. Åtgärder på Dalabanan i form av till exempel steg 1-3 åtgärder samt dubbelspår Uppsala-Sala bör finnas med i Storstadspaket för Stockholm till år 2025 för att minska de stora förseningarna som banan ger upphov till även i Stockholmsområdet.

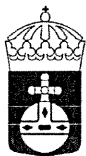
Arosstråket (Örebro – Västerås – Enköping – Uppsala – Arlanda)

Arosstråket omnämns inte i Storstadspaket för Stockholm. Stråket är viktigt och intimt förknippat med problematiken med marktransporternas utsläpp vid Arlanda. Väst-östliga förbindelserna norr om Mälaren med koppling till Arlanda behöver förbättras. Förbindelsen är viktig för godstrafiken. Den felande länken är sträckan Enköping-Uppsala som idag saknar järnväg. Sträckningen bör utredas och byggas snarast möjligt.

Övrigt om vägar

Länsstyrelsen anser att vägarna har beaktats på ett bra sätt och har därför valt att fokusera på de andra trafikslagen.





LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

4 (6)

2012-03-29

Dnr: 341-1013-12

Godspaketet

Länsstyrelsen vill framföra att det är positivt att Trafikverket tydligt lyfter fram behovet av godstransporter. I utvecklingsnivån låg avhjälps de allra tydligaste bristerna och fokuserar mest på järnvägen men även bärighetsproblematik i vägsystemet. I den högre utvecklingsnivån föreslås godstransportsystemet åtgärdas i tre olika prioritetsnivåer. Åtgärder som påverkar Uppsala län är i prio 1; Farledsåtgärder Hargshamn och järnvägsåtgärder i anslutning till Gävle hamn. Som prio 2 föreslås, signalåtgärd ERTMS järnväg Dannemora – Hargshamn.

Länsstyrelsen anser att det finns behov av utbyggnad av riksväg 56 (räta linjen) som yttre förbifart till Stockholm när det gäller gods. Ombyggnaden av riksväg 56 är också angelägen för att säkerställa framtida dricksvattentäkter i Heby kommun inte skadas.

I Rosersberg i norra Stockholm utvecklas ett logistikcentrum dit bland annat Posten ska flytta. Logistikcentrumet med kombiterminaler kan få effekter på kapaciteten på både järnväg och väg vilket tydligare bör beaktas i utredningen.

Länsstyrelsen anser att elektrifiering av vägar som är större godsstråk är ett intressant och hållbart alternativ.

Sjöfart

Hargshamn

I utredningen framgår att det nu görs åtgärder för att kunna ta emot ökad godsmängder i hamnen. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att landinfrastrukturen också uppgraderas och byggs ut i den omfattning som behövs.

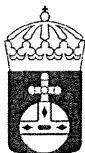
Förslag till generella steg 1-3 åtgärder till 2025

Trafikverket förordar i första hand åtgärder som bidrar till att det befintliga systemet fungerar, det vill säga för att påverka efterfrågan och åstadkomma en effektivare användning av befintligt system samt trimma.

Steg 1-3 åtgärder i form av variabla hastigheter, variabla körfält, separata körfält för kollektivtrafik, utveckling av cykelvägnätet, infartsparkeringar (även i glesbygd vid större busshållplatser) är lösningar som Länsstyrelsen anser är angelägna att utveckla och implementera i större skala.

Hållbar samhällsplanering

På sidan 201-202 i utredningen redovisas att det finns behovet av att beakta transporter som en central del i samhällsplaneringen. Länsstyrelsen anser att det är bra att den aspekten tas upp i utredningen. Länsstyrelsen verkar tillsammans med Trafikverket på olika sätt för att hållbarhetsaspekterna ska beaktas i kommunernas översiktsplanering och ger råd och vägledning i samråd och andra sammanhang.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

5 (6)

2012-03-29

Dnr: 341-1013-12

Differentierade banavgifter på järnvägen

I rapporten på sidan 123 redovisas förslag på typer av avgiftssystem som kan användas för styrning av transportval. Länsstyrelsen anser att det finns behov av differentierade banavgifter för att styra godstrafiken till lågtrafiken. En stor del av persontrafiken är arbetspendling med spårbunden kollektivtrafik. Arbetspendlingen är tidsstyrd till högtrafiken. Trängselavgifter för persontrafiken på järnväg skulle kunna få negativa effekter i form av överflytt till andra trafikslag.

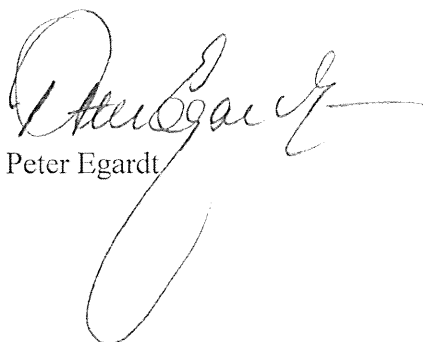
Utveckling på lång sikt år 2026-2050

På lång sikt pekar prognoserna på stora ökningar av både person- och godstransporter. Ju längre tidsperspektiv desto osäkrare blir prognoserna. På grund av osäkerheten bör skrivningarna bli mer visionära och kanske visa på flera olika scenarier. Ett av regeringens mål är att år 2050 ska nettoutsläppen av klimatpåverkande gaser vara noll. Detta förs fram i utredningen men ett konkret batteri av åtgärder för att nå målet för transportsektorns del av arbetet saknas.

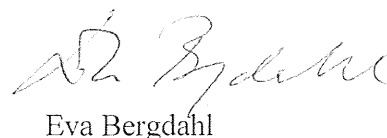
Länsstyrelsen anser att behovet av höghastighetsjärnvägar mellan Uppsala - Arlanda - Stockholm - Malmö - Köpenhamn och Uppsala - Arlanda - Stockholm - Göteborg är mycket stort. Behovet är stort redan idag då södra stambanan är överbelastad med en punktlighet under 60 procent på grund av att banan är överbelastad. Diskussionen som förs om hastigheten blir ibland överordnad funktionen. Det vore bra om det utreddes vilka möjligheter det finns att uppgradera och trimma även höghastighetsbanorna. Det vill säga att de byggs som anpassningsbara och flexibla lösningar för kommande framtida behov. Investeringarna kan bli samhällsekonomiskt lönsamma om samhällsplaneringen följer med denna utbyggnad. Fler hållbara blandade städer kan skapa större tillväxt. I slutet av 1800-talet byggdes stora delar av Sveriges järnvägar ut. Det har skapat åtskilliga intäkter sedan dess. Systemet är behov av underhåll men strukturen och de orter som växte fram är delvis ett resultat av satsningen.

Deltagare

Beslut i ärendet har fattats av Peter Egardt, Landshövding, föredragande har varit Eva Bergdahl, Länsarkitekt.



Peter Egardt



Eva Bergdahl



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

6 (6)

2012-03-29

Dnr: 341-1013-12

SÄNDLISTA

Trafikverket

Regionförbundet Uppsala

Landstinget i Uppsala län

Upplands lokaltrafik

Enköpings kommun

Heby kommun

Håbo kommun

Knivsta kommun

Tierps kommun

Uppsala kommun

Älvkarleby kommun

Östhammars kommun

Inom Länsstyrelsen: Ll, Samhb (2 ex)

Trafikverket
781 89 Borlänge

2012-03-27

Yttrande avseende Trafikverkets Remiss kapacitetsutredningen, TRV2011/17304

Dalabananans Intressenter har fått Trafikverkets "Remiss Kapacitetsuppdraget 2012-2021" som ingår i genomförande av regeringsuppdraget "Uppdrag för ökad kapacitet i järnvägssystemet".

Dalabananans Intressenter är en ekonomisk förening bestående av fjorton kommuner samt tre länsstyrelser och regionala organ utmed eller i nära anslutning till Dalabanan. De kommuner som är medlemmar i föreningen är Avesta, Borlänge, Falun, Gagnef, Heby, Hedemora, Leksand, Mora, Orsa, Rättvik, Sala, Säter, Uppsala och Älvdalen. Målet med föreningens verksamhet är att verka för att Dalabanan utvecklas på ett sådant sätt att restiderna utmed banans alla delar kortas och att det finns utrymme att trafikera banan med minst ett tåg timmen i vardera riktningen samt att det under morgon och eftermiddag finns utrymme till förtätad trafik motsvarande ett tåg varje halvtimme. Dalabananans Intressenter vill lämna yttrande enligt nedan.

Sammanfattning

I vårt remissyttrande lyfter vi sammanfattningsvis följande synpunkter:

Framtidens transportbehov måste mötas proaktivt. Näringslivets och övriga samhällets behov av effektiva transporter måste tillgodoses. Trafikverket får inte stanna vid ett konstaterande om att problemen i transportsystemet inte kan byggas bort. Detta blir förödande då man dessutom inte redovisar vilka samhällseffekter ett sådant förhållningssätt leder till.

Trafikverket bör med utgångspunkt i tydligt formulerade visioner för utvecklingen av transportsystemet och dess funktion kunna påverka och styra utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart samhälle.

Stråkperspektivet får inte en tydlig plats i Kapacitetsutredningen. Trafikverkets regiongränser skymmer sikten i utredningen. Person- och godstransportstråk måste tillåtas att vara i centrum när grunden för framtidens transportsystem läggs.

Ökat fokus bör läggas på transportsystemets funktionalitet. De transportbehov som tillgodoses och som inte tillgodoses har alla ett syfte. Trafikverket redovisar inte hur näringslivets konkurrenskraft och hur samhället i övrigt påverkas av transportsystemets bristande förmåga att möta den efterfrågan som finns.

En strategi för hur ekonomiska styrmedel ska användas är nödvändig. Ekonomiska styrmedel kan vara effektiva för att optimera användningen av transportsystemet. Trafikverket behöver dock analysera och konsekvensbeskriva effekterna av användningen av sådana innan de förs fram som sanningar och effektiva alternativ till investeringar.

Besöksnäringen är en transportintensiv basnäring. Trafikverket förefaller ovana att hantera besöksnäringen som den basnäring den är och hanterar fakta kring den på ett spretigt sätt. Det krävs bättre analyser av hur kapaciteten i vägtransportsystemet påverkas av kraftiga och säsongsvisa variationer i transportflödena.

Trafikverkets samordning behöver utvecklas. Det förekommer stora variationer mellan hur Trafikverkets regioner väljer att presentera brister, behov och potentialer i utredningen. Ett mer enhetligt förhållningssätt hos Trafikverket skulle skapa bättre förståelse för utredningen och underlätta dialogen med omvärlden.

Framtidens transportbehov måste mötas mer proaktivt

Dalabananans Intressenter är förvånade över att Trafikverket i ett uppdrag med kapacitetsutredningens omfattning och tidshorisont till år 2050 i så stor utsträckning valt att stanna vid de dagsaktuella bristerna i transportsystemet och den efterfrågan på transporter som finns och som är känd idag.

Utifrån Trafikverkets roll som samhällsutvecklare borde det funnits utrymme att spela en mer aktiv roll och i större utsträckning visa på alternativa sätt att möta framtiden på. I den rollen borde Trafikverket ta höjd för och faktiska lyft fram de långsiktiga transportbehov som finns i transportsystemet givet ambitionerna om en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Istället beskriver utredningen de tekniska bristerna i dagens infrastruktur, hur läget förväntas se ut 2021/2025 och hur situationen bedöms se ut år 2050. Trafikverket använder den så kallade "Långtidsutredningen" som utgångspunkt för hur de framtida transportbehoven kan komma att se ut. Långtidsutredningen som pekar på ett möjligt utvecklingsscenario givet vissa förutsättningar, är inte oomtvistad, inte minst utifrån ett icke-storstadsperspektiv.

Dalabananans Intressenter ser en risk för att Trafikverkets sätt att använda Långtidsutredningen i sitt arbete cementerar utvecklingen och koncentrationen av satsningar på infrastruktur i och omkring storstadsregionerna. Risker för att den utvecklingspotential som finns och som har redovisats i olika regionala systemanalyser och planer, inte tas tillvara blir därmed uppenbar. Trafikverket understödjer det utvecklingsscenario som Långtidsutredningen målar upp istället för att bidra till en långsiktigt positiv utveckling i hela landet.

Trafikverket konstaterar att det av kostnadsskäl inte är möjligt att bygga bort de problem och de brister som föreligger i transportsystemet och att det är nödvändigt att fokusera på att komma ifatt med eftersläpande underhålls- och reinvesteringsbehov i befintlig infrastruktur. Dalabananans Intressenter ställer sig givetvis en sådan initial prioritering men menar att Trafikverkets konstaterande om att det i övrigt inte går att bygga bort problemen baseras på antaganden om framtida medelstilldelning, vilket är en politisk fråga att ta ställning till. Trafikverket borde istället presentera fakta om vad som krävs för att komma till rätta med dagens och framtida problem, vad som krävs för att tillgodose dagens och framtida transportbehov och vilken nytta detta kan generera i samhället. Detta är särskilt angeläget då utredningen sträcker sig så långt som till år 2050.

Dalabananans menar att drift, underhåll och reinvesteringar måste få de resurser som krävs för att hämta in den eftersläpning som präglar järnvägstransportsystemet. Det är angeläget att förtroendet för järnvägens förmåga att tillgodose människor och företags transportbehov återskapas och transportsystemet måste minst återställas till dess ursprungliga funktionalitet.

Av de utvecklingspaket som Trafikverket lyfter fram till år 2025 förordar vi att Trafikverket minst genomför "Godspaket" och "Persontransportpaket för långväga och regional persontrafik" och att detta sker skyndsamt. Givetvis förespråkar vi utvecklingsnivå hög och att åtgärder enligt samtliga prioriteringsnivåer inkluderas i detta.

Dalabananans Intressenter vill understryka att storstädernas utveckling har betydelse för hela det område som Dalabanan sträcker sig igenom och knyter samman och inte vill argumentera mot de särskilt föreslagna storstadspaketerna. Vi tror att det med adekvata analyser och rimliga ambitionsnivåer är möjligt att på samhällsekonomiska grunder motivera samtliga de paket som Kapacitetsutredningen presenterar.

Sammantaget menar vi att Trafikverket på flera sätt förefaller förhålla sig passiv till sin roll som samhällsutvecklare. Vår uppfattning är att Trafikverket med utgångspunkt i tydligt formulerade visioner för utvecklingen av transportsystemets olika delar och funktioner kan påverka och styra utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart samhälle. Samhällets och näringslivets faktiska behov av effektiva resor och transporter, tillsammans med utförligare redovisningar av de effekter som torde kunna uppstå till följd av att behoven inte kan tillgodoses, borde ha fått större utrymme i utredningen.

Med stråkperspektiv sätts brister och behov in i ett sammanhang

Dalabananans Intressenter konstaterar att utredningen till stor del strukturerats utifrån Trafikverkets regionala indelning och de olika trafikslagen och det är uppenbart att detta skymmer sikten för Trafikverket när brister och potentialer i transportsystemet ska identifieras, värderas och beskrivas. Stråk och noder samt behoven av person- och godstransporter hade varit en naturligare utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet än den administrativa indelning som fått utgöra grund för arbetet. Ett sådant angreppssätt hade bidragit till att Kapacitetsutredningen på ett bättre sätt tydliggjort att de funktionella kraven för personresor och godstransporter tillgodoses i hela landet. Detta hade också underlättat bedömningen av hur utredningens förslag påverkar den regionala utvecklingen och näringslivets konkurrenskraft.

Dalabanan sträcker sig genom två av Trafikverkets regioner, Region Mitt och Region Öst, och har en funktionell koppling till Region Stockholm där start- och eller målpunkten för merparten av de långväga resor som sker utmed banan finns.

Banan går i ett viktigt pendlingsstråk, både för regional arbetspendling och för tjänsteresor mellan Dalarna, Uppsala och Stockholm/Mälardalen. Dagligen pendlar cirka 50 000 människor i stråket Dalarna – Uppsala – Stockholm och potentialen för överflyttning av resenärer från väg till järnväg är således betydande. Trafiken på banan är lönsam och man har sett en årlig resandeökning med cirka 10 procent de senaste åren. Banans attraktivitet innebär dock ett problem för den fortsatta utvecklingen. Taket, både för trafikvolym och kvalitet har passerats och det är därför svårt att utveckla den långväga och regionala trafik som är nödvändig för att uppnå de regionförstoringseffekter som eftersträvas utmed banans olika delar.

Dalabanan fungerar dessutom som godsbanan, särskilt på den norra delen, Mora – Borlänge, och har potential att fungera som en effektiv avlastningslänk och kan skapa ökad robusthet i de nord – sydlig transportstråken genom Bergslagen.

Vi vill lyfta fram de kommunala ambitioner och de satsningar som görs för att utveckla resandet utmed Dalabanan, vilket bland annat kommit till uttryck i satsningarna på om- och utbyggnader av resecentrum utmed Dalabanan som pågår. Dessa satsningar ska ses som en del av regionens motprestation i det avtal om genomförande och finansiering av åtgärder på Dalabanan som finns mellan kommuner, regioner och län och staten. Trafikverket behöver nu möta upp de regionala investeringarna med investeringar för ökad kapacitet och kortare restider Dalarna – Stockholm.

Trafikverket har nyligen slutfört förstudierna Uppsala – Sala, Sala – Borlänge. Dalabananans Intressenter anser att de åtgärder som föreslås i utredningarna bör genomföras så snart som möjligt. I avvaktan på större investeringar bör Trafikverket inventera bristeråtgärder som kan minska risken för förseningar genomföras.

Genom att effektivisera befintliga mötesstationer, etablera fler mötesstationer, rätta ut banan samt bygga ut befintligt enkelspår till dubbelspår på hela eller delar av Dalabanan uppnås de funktionella mål som är:

- En bana anpassad för efter modern fordonsprestanda
- Ökad turtäthet för att möta behoven av såväl långväga som regional pendling
- Kortare restider

Fokus på transportsystemets funktionalitet är nödvändig

En central utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet bör vara vad infrastrukturen behöver klara för att möta samhällets och näringslivets behov att effektiva transporter. Kapaciteten i transportsystemet påverkas av hur många fordon som får plats i systemet och hur mycket gods eller hur många personer som ryms i fordonen. Utredningen fokuserar i huvudsak på antalet fordon som kan framföras i systemet och i liten utsträckning på faktorer såsom axellast, metervikt, totalvikt, längd och lastprofil. Temporära men regelbundet återkommande hastighetsnedsättningar för persontåg är ett exempel på en brist som påverkar möjligheterna att använda transportsystemet på ett logistiskt och kostnadsmässigt effektivt sätt och som inte heller får adekvat utrymme i utredningen.

Utmed Dalabanan utgör Vikmanshyttan, där hastighetsnedsättningar är ett återkommande problem, ett exempel på en sådan direkt svaghet i systemet. Utredningen borde lagt större vikt vid att belysa denna typ av funktionella brister transportsystemet.

Trafikverket skriver i sin bristanalys om Dalabanan att "berörda län har länge haft starka önskemål om kortare restider och fler förbindelser mellan Dalarna och Stockholm" samt att "Önskemålen har varit timmestrafik från Mora/Borlänge/Falun till Stockholm samt kortare restider än idag." Trafikverket menar att det inte är möjligt att klara detta till 2025. Dalabananans Intressenter är osäkra på Trafikverkets bedömning av banan och vill komplettera Trafikverkets uppenbart obearbetade framställning av banans funktion och behoven av att utveckla Dalabanan.

Dalabananans Intressenter vill understryka att det inte är utifrån ett självändamål som kommuner och regioner utmed Dalabanan valt att arbeta för bättre prestanda och trafik på banan. Det råder stor enighet från Älvdalen, Mora och Orsa i norr till Sala, Heby och Uppsala i söder om att banan har och kan få en viktig roll. Den har en viktig funktion i de regioner den går igenom, både för den inom- och utomregionala arbetspendlingen samt för näringslivets transporter och kontakterna mellan Dalarna – Uppsala/ Arlanda/Stockholm/Mälardalen. Banan och möjligheterna att snabbt och effektivt resa till eller från arbetet eller i tjänsten, har stor och i vissa fall avgörande betydelse för företag och offentliga arbetsgivare beslut om ny eller fortsatt etablering i orterna utmed banan

I dagsläget är det oklart i vilken utsträckning det är eller kommer att vara möjligt att utveckla både den långväga trafiken och den regionala trafiken utmed stråket trots att det finns en sådan efterfrågan. Sträckan Uppsala – Sala är ett exempel där det redan idag aktuellt att få igång en regional pendeltågstrafik med stopp i Morgongåva och Heby. Sett i ett längre tidsperspektiv är det högst rimligt att banans södra del, det vill säga delen Avesta/Krylbo – Sala – Uppsala, mycket väl skulle kunna integreras som en del i Storstockholms och övriga Mälardalens arbetspendlingsregion. Detta ligger för övrigt i linje med berörda kommuners planer för framtida exploateringar utmed banan i lägen som sammanfaller med de mötesstationer som Trafikverket utreder, bland annat i Vänge.

En strategi för hur ekonomiska styrmedel ska användas är nödvändig

Dalabananans Intressenter tror att ekonomiska styrmedel kan vara ett bra sätt att hantera en del av de kapacitetsproblem som förekommer i transportsystemet. En ökad användning av ekonomiska styrmedel kan bidra till en mer effektiv användning av transportsystemet både i tid och i rum. Det är dock viktigt att analyserna av deras effektivitet fördjupas ytterligare samt att styrmedlen utformas på ett sådant sätt att de inte påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt.

Kapacitetssituationen i järnvägsnätet genom Bergslagen är redan idag mycket ansträngd. Det gäller främst Bergslagsbanan, Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen där det dessutom finns en stor och växande efterfrågan på att köra fler person- och godståg. Trafikverket och tidigare Banverket har bland annat konstaterat att det är nödvändigt att bygga dubbelspår på sträckan Falun – Borlänge just för att hantera efterfrågan på transporter.

En lösning som Trafikverket beskriver i utredningen "Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta" är att med hjälp av rabatter styra och fördela trafiken mellan Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen där Dalabanan utgör en förbindelselänk. I andra delar av Trafikverkets remissmaterial framgår det med all tydlighet att samtliga berörda banor "lyser rött" på kapacitetskartorna under de tider på dygnet då efterfrågan är som störst. Det är givetvis bra att Trafikverket tänker nytt och försöker hitta alternativa sätt att lindra kapacitetsstrycket på vissa avsnitt i järnvägstransportsystemet. Dalabananans Intressenter menar dock att Trafikverket inte analyserat eller konsekvensbeskrivit de exempel på omledningar som man för fram i utredningen. Det tydliggörs till exempel inte huruvida de omledningar av trafik som föreslås påverkar trafikeringsförutsättningarna i angränsande delar av järnvägsnätet eller på Dalabanan. Detta är särskilt anmärkningsvärt då dessa inte analyserade åtgärder i flera sammanhang förs fram som sanningar och argument för att inte påbörja utbyggnaden av dubbelspåret Falun – Borlänge.

Besöksnäringen är en transportintensiv basnäring

Funktionella resor för den nya och växande basnäring som besöksnäringen utgör borde ha fått större utrymme i Kapacitetsutredningen. Utifrån utredningens beskrivningar av besöksnäringen och dess behov av åtgärder förefaller Trafikverket vara ovana att se den som en basnäring. Dessutom är det tydligt att Trafikverket saknar ett enhetligt faktaunderlag som beskriver näringens storlek i olika delar av landet och de blandar olika beskrivande mått.

Sett till antalet övernattningar är Dalarna det tredje största besökslandet i Sverige. Endast Stockholm och Västra Götaland är större volymmässigt. I Dalarnas står besöksnäringen för 5 350 helårssysselsatta och branschen omsätter bara i Dalarna drygt fem miljarder kronor per år. De planerade investeringarna inom besöksnäringen uppgår till nästan 10 miljarder kronor under de närmaste 10 – 15 åren, vilket skapar ytterligare cirka 2 200 arbetstillfällen. Med en utbyggnad av cirka 35 000 nya bäddar, varav cirka 27 000 i Dalafjällen, kommer besöksnäringen att i Dalarna att nå cirka 14 miljoner gästnätter, 7 miljarder i omsättning och sysselsätta cirka 7 500 människor.

Trafikverkets samordning behöver utvecklas

Dalabanans Intressenter konstaterar att det finns utrymme att förbättra samordningen mellan Trafikverkets regionala enheter och att det finns möjligheter att utveckla verksamheten och skapa bättre samsyn kring fakta, brister och potentialer samt dialogen med omvärlden.

Den bristande samordningen mellan Trafikverkets regioner kommer bland annat till uttryck genom den stora variationen av hur man beskriver likartade problem i transportsystemet, vad som uppfattas som stort och vad som är smått samt skillnaderna i bedömning av enskilda väg- eller järnvägsstråks funktion eller betydelse för de regionala och nationella transportflödena.

Ett mer enhetligt förhållningssätt hos Trafikverket skulle skapa bättre förståelse för utredningen och underlätta dialogen med omvärlden. Sammantaget efterfrågar vi ett enhetligare förhållningssätt.

Tidigare lämnade remissynpunkter kvarstår

Slutligen vill vi tydliggöra att de synpunkter som Dalabanans Intressenter lämnade i samband med att Trafikverket remitterade Kapacitetsutredningen, delredovisning 1, i augusti 2011 kvarstår. Vi konstaterar att dessa synpunkter i allra högsta grad fortfarande är relevanta.



Abbe Ronsten
Ordförande Dalabanans Intressenter



Magnus Landström
Projektledare



Remissyttrande över Trafikverkets kapacitetsutredning

Spårvagnsstäderna har idag lämnat sitt remissyttrande över Trafikverkets kapacitetsutredning.

Trafikverket har fått i uppdrag att utreda behovet av ökad kapacitet och effektivitet i transportsystemet fram till 2050, vilket nu presenteras i remissmaterialet till den så kallade kapacitetsutredningen. Spårvagnsstäderna lämnar härmed synpunkter på utredningen i den del som direkt berör spårväg.

Spårvagnsstäderna är en organisation som förmedlar kunskap om spårväg och stimulerar samarbete om utbyggnader. Medlemmar är kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter med intresse för spårväg. Helsingborgs Stad, Linköpings kommun, Lunds kommun, Malmö Stad, Norrköpings kommun, Stockholms Stad, Uppsala kommun, Västerås Stad, Region Skåne, Storstockholms Lokaltrafik och Västrafik är medlemmar. Organisationen välkomnar även företag och intresseorganisationer som associerade medlemmar.

Lokal kollektivtrafik är en viktig del av det nationella transportsystemet

Spårvagnsstäderna anser att den lokala kollektivtrafiken inte uppmärksammas tillräckligt i kapacitetsutredningen. Lokal kollektivtrafik är en viktig del av det nationella och regionala kollektivtrafiksystemet, på samma sätt som det lokala vägnätet i kapacitetsutredningen omnämns som kapillärer för vägsystemet. Exempelvis är det sällan som en järnvägsstation i sig utgör start- eller målpunkt för en tågresor. I ett "hela-resan-perspektiv" är det helt avgörande för såväl kollektivtrafikens- som tätorternas attraktivitet att erbjuda bra och kapacitetsstarka färdmedel för anslutningsresorna till de mer långväga tågen.

Spårväg en del av lösningen

Långsiktiga utredningar som kapacitetsutredningen bör ta sikte på att bidra till en lösning på de större samhälleliga utmaningarna. Där ingår klimatutmaningen men också lokala luftmiljöproblem, knapphet av energi och naturresurser, social integration, jämställdhet, ökad konkurrens om ytan i våra städer och så vidare. Till detta kommer det allmänt erkända sambandet mellan attraktiva, välfungerande tätorter och regional och nationell tillväxt. Flera av Sveriges största kommuner och regioner ser spårväg som en del av den framtidsatsningen och en framtidsinriktad planeringsmetod bör även ge Trafikverket ett förtroende för den utvecklingen.

I kapitel 10.1.4 påstår utredningen helt utan referenser att "BRT är ett i många fall väsentligt mer kostnadseffektivt system än spårvagn". Där hade det kunnat vara på sin plats att nämna att de två transportslagen utgör olika steg i kapacitetstrappan. Vad som är kostnadseffektivt avgörs ju av investerings och driftkostnader i relation till transportkapaciteten, vilket gör jämförelsen säregen. Om man optimerar den lokala kollektivtrafiken ur kapacitetssynpunkt bör man använda kapacitetstrappan, där man går från midibussar med hög turtäthet via normal-bussar, led-bussar och dubbelledbussar till spårvagnar och tunnelbanetåg efterhand som kapaciteten så kräver. Därtill måste man naturligtvis även ta hänsyn till ett antal ytterligare parametrar såsom stadsutveckling, miljö m.m.

Spårvagnsstäderna är övertygade om att spårväg kommer att bli ett allt vanligare inslag i den palett av färdmedel som kommer att utgöra framtidens kollektivtrafiksystem. Kapacitetsutredningen bör korrigeras så att spårväg tydligare nämns som en tänkbar åtgärd för att uppnå viktiga samhällsmål.

Mer kapacitetsstark kollektivtrafik, däribland spårväg, kommer att krävas för att vi ska kunna klara den nödvändiga, framtida omställningen av transportsystemet och uppnå en hållbar stadsutveckling hand i hand med ökad ekonomisk konkurrenskraft.

Vänliga hälsningar,

Jens Forsmark
Samordnare
Spårvagnsstäderna

Bilagor

[sparvagnsstadernasremissvarpakapacitetsutredningenslutversion.pdf](#)

Aktuellt

24 feb 2012, 15:59

[Lagändring närmar sig ett förverkligande](#)

29 jul 2011, 09:38

[Stadskänslan på spåret](#)

8 jul 2011, 16:31

[Invitation to participate in a project regarding the terms and conditions in tram acquisitions](#)

8 jul 2011, 13:57

[Referat Almedalen 2011: Spårvagnar för attraktiva städer](#)

27 jun 2011, 14:18

[Politikerveckan i Almedalen 2011](#)

Spårvagnsstäderna | Mäster Samuelsgatan 60, 8 tr. | 111 21 Stockholm | 070-568 06 48 | info@sparvagnsstaderna.se

Copyright © Spårvagnsstäderna