

Diarienummer: N2017/05430/TIF

Till: Näringsdepartementet

Remissvar nationell plan Vår gemensamma syn på Dalabanan

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

Sammanfattning

Utvecklingen av tågtrafiken hämmas idag av banans kapacitet och standard. Enkelspåret gör det svårt att förena både regionala och interregionala behov. Den långväga trafiken kräver kortare restider samtidigt som regional trafik kräver flera stopp efter stråket.

Förslaget på nationell plan 2018–2029 innefattar tyvärr inte de åtgärder som de berörda länen längs Dalabanan förväntat sig. Planförslagets kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder längs banan är inte tillräckliga för att nå den gemensamma målbilden som innebär en restid Borlänge-Uppsala på 89 minuter, timestrafik och möjlighet för utökad regionaltrafik med konkurrenskraftig tidtabell mellan Sala och Uppsala. Om alla åtgärder som föreslås i nationell plan genomförs kommer förutsättningarna för timestrafik enligt Trafikverket nås, medan det kvarstår tre minuter för att nå restidsmålet.

Detta gör att Region Uppsala, Region Västmanland, Region Dalarna och Dalabanans Intressenter ser särskilda skäl att poängtera åtgärder av väsentlig betydelse för regeringen och Trafikverket att prioritera för att nå den gemensamt uppsatta målbilden.

Sammanfattningsvis är det viktigt att prioritera de väl utredda åtgärder som krävs för att uppnå målbilden för Dalabanan. De nödvändiga spårbytena behöver genomföras och utifrån den betydelse Dalabanan har för persontrafiken behöver Dalabanan få en förbättrad banklassificering och en högre prioritet för underhåll och investeringar.

Förkortad restid

Kortare restider på Dalabanan möter både arbetstagarnas behov i form av t.ex. attraktiva boendeorter för dem som arbetar, men inte vill bo i, de större städerna. För arbetsgivarna innebär en utveckling av Dalabanan en möjlighet att kunna attrahera arbetskraft inom ett större geografiskt område, t.ex. till/från de tre starka regioncentra Stockholm, Uppsala och Falun/Borlänge. Tre stora arbetsregioner knyts ihop och utvecklas mot 2030. Många företag längs Dalabanan är världsledande och verkar på de globala marknaderna och fungerar därför som motorer för såväl regionerna längs banan som för hela Sveriges tillväxt och välfärd. Förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda är därför av stor vikt. Ett aktuellt exempel på global verksamhet, som inte var offentliggjort då Trafikverket presenterade sitt förslag till ny plan, är Googles köp av mark i Avesta (Horndal) där de väntas bygga ett datacenter. Järnvägen kommer att bli oerhört viktig för att kunna säkerställa kompetensförsörjningen och även för att Stockholm-Uppsalaregionen som tillväxtmotor ska kunna växa med full kraft. En utvecklad Dalabana stärker pendlingsmöjligheterna till/från Stockholm-Uppsalaregionen samt längs med hela banan och därmed ökar tillväxten - en hållbar framtidsinvestering.

Regeringen har lyft frågan om infrastrukturens betydelse för besöksnäringen. Dalabanan leder parallellt med det starka turiststråket Rv 70 från Stockholm/Mälardalen (via Mora) till

Dalafjällen, norra Europas största vinterturismområde, där det planeras fortsatta miljardinvesteringar de närmaste åren. Det finns därför en tydlig potential för att utifrån ett hållbart transportförsörjningsperspektiv, förkorta restiden till Dalafjällen längs Dalabanan.

Kortare resor längs Dalabanan skapar ett starkare stråk för en utvidgning och integrering av arbetsmarknaderna. Därmed blir det ett tydligare incitament för ett ökat bostadsbyggande längs banan som bidrar till såväl större som mindre orters utveckling samt att den regionala tillväxten stärks. Detta gäller inte minst den planerade bostadsbebyggelsen längs Dalabanan nordväst om Uppsala där infrastrukturåtgärder ökar möjligheten till arbetspendling och som ger ett effektivare transportsystem.

Regionerna längs banan är inte nöjda med att målbilden på 89 minuter och förbättrad regionaltrafik inte kommer att nås med de åtgärder som ligger i förslaget till nationell plan. Trafikverket har som underlag bland annat utgått ifrån förstudier 2011 (Uppsala-Sala, Sala-Borlänge) och vidare PM för etappbedömningar grundade på förstudiernas resultat. Där framgår tydligt vilka kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder som krävs för att nå målbilden. Restidsmålet på 89 minuter är ”Akillshälen” för målbilden om entimmes trafik och för att nå restider på/strax under 30 minuter Borlänge-Hedemora och särskilt Hedemora-Sala. Det är därför anmärkningsvärt att remissförslaget, som i sig är en svag satsning på Dalabanan, inte har tagit höjd för de åtgärder som krävs för att säkerställa tidsmålet Borlänge-Uppsala och en förbättrad regionaltrafik.

För att nå målbilden vill vi även lyfta fram Trafikverkets förslag om kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder genom kurvvrätningar Sala-Uppsala, som för en relativt sett rimlig satsning på ca 200 mkr ger en betydande tidsvinst på fyra minuter. Detta är en nödvändig insats tillsammans med spårbyte Sala-Uppsala.

Spårbyte

Trafikverket har tidigare aviserat frågan om materialbrister i rälsen på Dalabanan. Även om materialfelen inte bedöms som akuta kvarstår en risk för hastighetsnedsättning på delsträckorna Avesta/Krylbo-Hedemora, Avesta/Krylbo- Sala och Sala - Uppsala. Om hastighetsnedsättning genomförs kommer det dels vara begränsande för den långväga tågtrafiken med produktionskostnadsökningar, dels inte vara meningsfullt att bedriva lokal pendeltågstrafik på sträckan Uppsala – Sala. Fattas beslut om hastighetsnedsättning under ett pågående trafikår kan det vara svårt att etablera tillräcklig ersättningstrafik på delsträckan samt att det påverkar regionaltrafiken på sådant sätt att behov uppstår att minska på personalbemanning och utkräva ersättningar för förlorade intäkter.

Spårbyte Avesta/Krylbo-Hedemora finns med i plan, men Avesta/Krylbo-Sala och Sala-Uppsala saknas. Vi anser att det är viktigt att alla tre spårbyten prioriteras och genomförs tidigt under planperioden. I järnvägsnätsbeskrivnings samrådsutgåvan 2019 har vi noterat att risken för hastighetsnedsättning tas bort för sträckan Uppsala-Broddbo. Om spårbytena inte är akuta är det viktigt att de ändå genomförs samtidigt som de planerade kapacitets- och hastighetsåtgärderna. Vi önskar en skriftlig redogörelse för hur status är spårerna mellan Avesta/Krylbo – Uppsala.

Banklassning

Angående banklassningen av Dalabanans delsträckor verkar det som att trafikmängderna och den regionala nyttan är de mest avgörande faktorerna. Banklassningen styr prioriteringen av investering och underhåll. Regionerna inte tagit del av något officiellt dokument som beskriver kriterierna för dagens klassificering. Trafikens regionala och trafikala funktionalitet i stråk bör enligt vår uppfattning i högre grad vägas samman och beaktas när beslut ska tas för investeringar och underhåll.

Dalabanan har för närvarande banklass 3, vilket innebär konkurrens med andra banor inom samma klass men framför allt konkurrens med högre banklassning, det vill säga i banklass 1 och 2. Arbetet med att upprätthålla banans standard eller utveckling av kapacitet får i nuläget låg/lägre prioritet genom banklassningen trots att banan är av stor funktionell betydelse för persontrafiken mellan Mora, Rättvik, Leksand, Gagnef, FalunBorlänge, Säter, Hedemora, Avesta/Krylbo, Sala, Heby, Morgongåva, Uppsala, Arlanda och Stockholm.

Vi efterfrågar en dialog med Trafikverket angående banklassernas påverkan på underhåll och investeringar. Vi vill att Dalabanan prioriteras upp och om det innebär att banan behöver en högre klassning så är vi för det. I dagsläget är det oklart kring hur banklasserna definieras.

En höjd ambitionsnivå för Dalabanan

Vi konstaterar att nivån på föreslagna satsningar ligger långt ifrån de ambitioner som uttrycks i det tidigare avtalet mellan f.d. Banverket och kommunerna längs banan, regionförbunden i Dalarna och Uppsala samt Länsstyrelsen i Västmanland. Avtalet innefattade totalt 810 mkr för perioden 2010–2017 och det fanns även en gemensam ambition om en etapp 2, där ytterligare 790 mkr skulle avsättas 2017–2021 (2009 års kostnadsläge).

Vi noterar att förslaget till nationell plan inte ens medför att etapp 1 kommer att fullföljas, vilket innebär att "Akilleshälen" i målbilden om 89 minuter Borlänge-Sala inte kommer att nås. Det finns heller inte någon plan/ambition för etapp 2. Utifrån genomförda förstudier på Dalabanan har Trafikverket i PM (110914) sammanställt kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder för drygt fyra miljarder.

Sammantaget saknar och förvånas vi över Trafikverkets brist på ambition och vilja för att forma en helhet, målbild för Dalabanans framtid. Utifrån de omfattande förstudier som gjorts och uppföljande PM (110914), borde det ha resulterat i en tydlig målbild för såväl den interregionala trafiken som för en utökad regionalstågstrafik. Vi anser att den ambitionsnivå och de planer som fanns mellan regionala företrädare och Banverket bör återupptas genom att en plan för hela sträckan upprättas för banans fortsatta utveckling.

Vi vill även lyfta de kommunala och regionala investeringar som gjorts under den senaste 5 till 10-årsperioden för att nå målen i form av satsningar på om- och nybyggnationer av resecentrum för att utveckla resandet längs Dalabanan. Satsningarna har varit en del av regionernas och kommunernas motprestation och medfinansiering för att Trafikverket ska möta upp med satsningar för ökad kapacitet och kortare restider för såväl den interregionala som regionala trafiken för sträckan Dalarna-Stockholm.