

Svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Att med modern infrastruktur knyta samman Sverige är av största vikt för att hela landet ska ges möjligheter att växa. Infrastrukturanlagen måste öka och ska fördelas mer rättvist i hela landet. När den parlamentariska Landsbygdskommittén presenterade sina förslag i januari i år formulerade man bland annat denna målsättning för infrastrukturen till 2030:

”En infrastruktur som säkerställer person- och godstransporter till medborgarna och näringslivet i landsbygderna.”

Tyvär ser vi att förslaget kommer att innebära att järnvägar och landsvägar på landsbygden kommer att bli eftersatta i många år framåt eftersom de får alldeles för lite resurser i transportplanen. Både för landsbygden i stort, och i synnerhet för Dalarna, saknas flera viktiga åtgärder - inte minst på landsbygden.

Det finmaskiga järnvägsnätet, vid sidan av de stora stambanorna, får inte de resurser som behövs. Det handlar om väldigt många mindre sträckor som behöver rustas upp, men som sätts på undantag. De är en viktig del för att hela järnvägsnätet ska hänga ihop och fungera.

Även landsvägarna åsidosätts i transportplanen. Risken finns att många landsvägar i hela landet tillåts förfalla, eftersom de får alldeles för lite resurser i transportplanen. Effekten av det blir sämre säkerhet, sämre bärighet och lägre hastigheter. Allt detta kommer drabba landsbygden och Dalarna med det förslag som nu ligger. Nationell plan sätter ramarna för investeringar i Europavägar, större riksvägar, järnväg, sjöfart och flyg. Den nationella planen måste svara upp emot det nationella ansvaret!

Vi borde även kunna få ut så mycket mer av de infrastrukturmedel som satsas. Vi vill se en översyn av till exempel Trafikverkets standarder. Som exempel kan nämnas att priset för att bygga drygt 1 km cykelväg är idag upp emot 12 miljoner kr vilket är helt orimligt.

Så här inledningsvis vill vi också påpeka att mycket kan hända under den relativt långa period som transportplanen sträcker sig över. Ny teknik och nya innovationer kan vända upp och ned på det vi trodde skulle ha betydelse. Därför bör det vara möjligt att vara mer flexibel, fram för allt i slutet av perioden. Nedan redogör vi för våra huvudsakliga synpunkter på förslaget:

712 miljarder räcker inte långt och Dalarna dubbelbestraffas

Förslaget till Nationell plan har förvisso höjts med 20 % till 712 miljarder kronor under planperioden, men det är långt ifrån tillräckligt då det genom åren har skapats en ”infrastrukturskuld” på omkring 300 miljarder. Uppskattningar som gjorts genom att sammanställa alla identifierade brister i landet ger vid handen att behovet idag i själva verket är så mycket som fyra gånger så stort! Det är uppenbart att för att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur samt beta av den upparbetade infrastrukturskulden behövs nya finansieringsvägar för infrastruktur. Vi noterar också att medlen till länsplanerna inte ökar med 20 % utan bara med 5 %, vilket innebär att ytterligare medel har centraliserats och tillfallit satsningar som huvudsakligen inte görs i Dalarna.

Landsbygden och Dalarna blir dessutom dubbelbestäffat. Om infrastrukturanslaget skulle fördelas utifrån befolkning skulle satsningar motsvarande 18-19 miljarder tillfalla Dalarna under planperioden. Det gör det inte. Summan av planerade objekt i förslaget uppgår till 1,761 miljarder kronor. Därutöver tillkommer 1,128 miljarder kronor i Dalarnas länsplan som ska finansiera satsningar på länsvägar, cykelvägar, och satsningar i kollektivtrafik. Totalt är detta 2,889 miljarder kronor, eller ca 16 % av vad Dalarna utifrån befolkning borde tilldelats!

En annan logik för fördelning av infrastrukturmedel vore att ta hänsyn till geografi och långa avstånd. Med tanke på det stora nät av länsvägar som finns i Dalarna, och som ska finansieras via länsplanen, hade detta varit välkommet. Istället ser vi hur centraliseringen av satsningar på infrastruktur koncentreras till storstadsregionerna, helt i motsats till ambitionerna i Landsbygdskommitténs förslag. Detta måste få en förändring!

Prio 1: Minst 4 miljarder behövs för en standardhöjning av Dalabanan!

Befolkningen ökar. Arbetslösheten minskar. Näringsliv och arbetsgivare skriker efter kompetent arbetskraft. Aldrig förr har fler i Dalarna pendlat till jobb och studier så mycket som idag. Men allt färre väljer att resa längs Dalabanan. Det är inte en utveckling som Dalarna eller landet behöver och som behöver vändas. Tågtrafikens utveckling i Dalarna hämmas av banans kapacitet och standard. Enkelspåret gör det svårt att förena regionala och interregionala behov. Samtidigt som långväga trafik kräver kortare restider fordrar den regionala trafiken flera stopp efter stråket.

Vi konstaterar att Dalabanan under innevarande planperiod fått stå tillbaka. Istället har standarden på banan försämrats och idag finns ett överhängande hot om ytterligare längre restider då hastigheten under flera sträckor riskerar att sänkas om inte stora underhållsåtgärder och reinvesteringar görs. Sett till Dalarnas betydelse och storlek, vad näringslivet bidrar med till landets tillväxt, är det fullt rimligt med en standardhöjning under kommande planperiod. Tyvärr ger inte heller det föreliggande förslaget för kommande planperiod något utrymme för detta.

Redan 2005 konstaterades att investeringar om 2,3 miljarder i Dalabanan var högst rimligt. Upprustningen skulle förkorta restiderna och öka turtätheten vilket skulle göra Dalarna till ett rimligt bosättningsområde för många som arbetar i Stockholmsområdet. Idag, 12 år senare, är inget nytt under solen, förutom att arbetskraftsbristen i länet är en realitet. Det är därför hög tid för en satsning på Dalabanan längs hela sträckningen från Mora i norr till Stockholm i söder. Restiden 89 minuter Borlänge-Stockholm, samt 149 minuter Mora-Stockholm, med timestrafik är fullt realistiskt och krävs om fler ska ta tåget för att resa till arbete och studier. Idag tar de allra flesta bilen vilket inte är särskilt bra varken för det redan hårt belastade vägnätet – eller för miljön.

Dalarna kan inte fortsätta att hamna i strykclass utan förtjänar utifrån våra goda förutsättningar, och utifrån vad Dalarna bidrar med till landet, att få samma tillväxtpotentialer som exempelvis Eskilstuna, Örebro, Gävle och Linköping m fl. De investeringar som nu föreslås i den Nationella planen innebär ingen ambitionshöjning utan innebär att behålla status quo.

Här är exempel på objekt som vi saknar i planen:

- **Mora - Borlänge**, tre nya mötesstationer (Stumnsås, Sifferbo, och Fu) och trimning av befintliga: ca 220 miljoner kr
- **Borlänge – Krylbo**, ny mötesstation i Avesta Centrum, kurvrätningar Hedemora-Snickarbo: ca 250 miljoner kr
- **Hedemora-Säter**, ny sträckning: ca 800 miljoner kr

- **Krylbo**, ny utfart mot Fagersta alt bättre genomfart i Krylbo för Dalabanan (bitvis dubbelspår): minst 100 miljoner kr
- **Krylbo – Sala**, ny sträckning förbi Silvköparen: ca 1 miljard kr
- **Sala**, ombyggnad av Sala station samt ett par planskilda korsningar: ca 250 miljoner kr
- **Sala – Uppsala**, rätande av kurvor inklusive ev spårbyte (utredningen inte klar före årsskiftet) samt fyra nya mötesstationer: ca 500+250 miljoner kr

Justeringar är ej gjorda här för ev prishöjningar som kommer av att utredningar som visat på dessa kostnader nu har några år på nacken. Ej heller finns kostnaden för det eventuella spårbytet Sala-Uppsala med i beräkningen. Slutsatsen är att det behövs 4 - 5 miljarder för att kunna höja standarden och kapaciteten på Dalabanan till en nivå jämförbar med övriga regioner runt Mälardalsområdet, vilket är helt rimligt.

Dalarnas utveckling hämmas idag av otillräcklig infrastruktur

Förstärkt sysselsättning i hela landet är ett prioriterat mål enligt regeringens direktiv för upprättande av den nationella planen. Godstransporter och turism- respektive affärsresor som sker över nationsgränsen är avgörande för Sveriges tillväxt. Kommunikationer kräver både lokalt och ett globalt fokus för att de ska fungera och vara hållbara. I en alltmer globaliserad värld är det idag centralt, för såväl tillväxt som miljö, att internationella stråk möjliggörs.

Dalarna bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi genom att vara ett av landets absolut viktigaste exportlän. Här finns stora och viktiga exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Tillverkning av stål, trävaror, papper och utrustning för elkraftsöverföring är störst när det gäller tillverkningsindustrin i länet. Stålkoncernerna i Sverige exporterar 95% av sin produktion till 150 länder. ABB i Ludvika är världsledande inom tillverkning av komponenter och system för överföring av högspänd likström (HVDC).

Dalarna utgör också ett betydelsefullt besöksområde, sommar som vinter, med norra Europas största vinterdestination som en viktig del. Dalarna är landets i särklass ledande besökslän utanför de tre storstadsregionerna. Besöksnäringen har haft en mycket gynnsam utveckling de senaste åren och har potential till en fortsatt stark tillväxt. Under åren fram till 2020 planeras investeringar för 10 miljarder kronor, bland annat i den nya flygplatsen med köpcentrum i Sälenfjällen som gör regionen tillgänglig för fler besökare från en internationell marknad.

Här sammanstrålar även de för såväl nationell som regional nivå viktiga nord-sydliga och öst-västliga järnvägs- och vägstråken, som utgör basen för Dalarna, som ett av landets absolut största godsgenererande län. Dalarna är ett transitlän för den omfattande nord-sydliga godstrafiken i Sverige. Vart fjärde godståg (per dygn) på svensk järnväg har sitt ursprung i eller passerar Borlänge. Dalarnas närhet till Stockholmsregionen ger förutsättningar för en samverkan och ett gemensamt arbete för utveckling av en storregional struktur i Mellansverige. Sammantaget innebär det ett hårt tryck på hela transportsystemet i och genom Dalarna där en väl fungerande infrastruktur är avgörande för Dalarna som ett av landets ledande besöks- och exportlän, såväl som för hela Sveriges utveckling.

Därför har vi pekat ut åtta funktionella gods- och persontrafikstråk på väg och järnväg genom länet:

- E16/Västerdalsbanan/Gävle hamn
- E45/Inlandsbanan

- Riksväg 50 (Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan/Gävle hamn/Göteborgs hamn
- Dalabanan/Riksväg 70/Vasaloppsvägen/Dala Airport/Mora–Siljan flygplats
- Riksväg 26 (Halmstad–Kristinehamn–Mora)
- Riksväg 66/Bergslagspendeln/väg 311
- Riksväg 68/Godsstråket genom Bergslagen/Gävle Hamn/Skånehamnar
- Riksväg 69 (Fagersta–Falun–Rättvik)

Utifrån dessa utpekade stråk görs prioriteringar av följande väg- och järnvägsstråk:

- Dalabanan/Riksväg 70 Enköping–Mora/Vasaloppsvägen
- E16 Gävle–Malung–Torsby/Kongsvinger/Riksväg 66 Malung–Sälen. Objekt: E16 Borlänge–Djurås
- E45 objekt: Genom Mora och Mora–Orsa (Vattnäs–Trunna)
- Riksväg 50 Falun/Borlänge–Örebro(Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan inklusive väster om Väneren Gävle hamn–Göteborgs hamn. Objekt: Genom Ludvika
- Godsstråket genom Bergslagen Gävle/Storvik–Avesta–Hallsberg–Skåne hamnar

Vi ser positivt på att ombyggnad av sträckan Mellsta-Djurås till mötesfri väg finns med som namngivet objekt i förslaget. Men det finns goda skäl att tidigarelägga genomförandet av denna åtgärd som nu ligger i slutet av planperioden. Vi anser även att motsvarande satsningar på sträckan Djurås-Mora är angelägna och bör prioriteras in i den nationella planen. Åtgärder längs hela sträckan mellan Borlänge-Mora kommer att höja trafiksäkerheten, stärka näringslivet genom bättre förutsättningar för pendling och kompetensförsörjning samt ge besöksnäringen bättre förutsättningar för fortsatt stark tillväxt.

Inlandsbanan är 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.

Dalarnas exportnäring kräver flygförbindelser

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. I ett avlångt land som Sverige kommer flyget under en lång tid framåt vara överlägset på långa sträckor när tiden är knapp. Luftfarten är en absolut förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv, för att människor enkelt ska resa till och från arbetsmarknader bortom den egna bostadsorten och för den växande besöksnäringen. Flyget möjliggör boende i landets mer glesbefolkade delar – samtidigt som arbetspendling till storstadsregioner och internationellt möjliggörs.

Vi behöver styrmedel som gör flyget mer miljövänligt. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir allt mer energieffektiva. Vi anser att flyget ska bära sina miljökostnader och stimuleras till energieffektivisering och en övergång till förnybara bränslen.

De regionala flygplatserna har en viktig roll för möjligheten att resa i Sverige, och för att ta sig snabbt från utlandet till orter i hela landet. De flygplatser som inte drivs av statligt ägda Swedavia drivs istället ofta av berörda kommuner, regioner eller i ett fall privatägt, och den ekonomiska situationen

är ansträngd, fram för allt för Mora/Siljans flygplats i Dalarna. Därför borde statens flygplatsbolag Swedavia få ett ökat ansvar även för de regionala flygplatserna.

Hastighetsöversynen – ett ständigt hot mot framkomligheten i Dalarna

Vi är bekymrade över att nuvarande vägstandard och klassning kan resultera i hastighetssänkning på Dalarnas viktigaste vägstråk. Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet, kortare restider och effektivare transporter är viktiga förutsättningar som bidrar till och främjar en hållbar utveckling för näringsliv och boende i Dalarna. Hastighetsöversynen berör vägar med en prognostiserad årsmedeldygnstrafik (ÅDT) över 2000 fordon per dygn år 2025, vilket innebär att hela det funktionellt prioriterade vägnätet (cirka 50% av det totala vägnätet) i Dalarna med 90 km/tim berörs.

Under vintersäsongen, men delvis även under sommarsäsongen, är trafikflödet 400–500 % högre än årsdygnstrafiken, vilket ställer höga krav på hastighetsanspråken för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet som stöd för den regionala tillväxten. Minskade hastigheter minskar tillgängligheten i länet genom att det tar längre tid att transportera sig mellan angränsande arbetsregioner, sjukvård och övrig samhällsservice. Den psykologiska effekten av att lägre hastigheter ökar det upplevda avståndet får inte heller underskattas.

Vi anser att Hänsynmålet för trafiksäkerhet och miljö och Funktionsmålet för tillgänglighet ska bedömas som likvärdiga. Trafikverket har haft ett starkt fokus på hänsynmålet, trafiksäkerhet och miljö. Det saknas samhällsekonomiska effektbedömningar av regionala utvecklingseffekter på grund av ökade restider/försämrade nationell och regional tillgänglighet i det funktionellt prioriterade vägnätet, vars syfte är just att värna om den nationella och regionala tillgängligheten. Restider, har tydliga marginaleffekter, där särskilt benägenheten att pendla avtar om restiden blir för lång. Detta har även en direkt koppling till kompetensförsörjningen, där ökade restider får negativa konsekvenser för Dalarnas konkurrenskraft och därmed den regionala tillväxten.

Dessutom innebär förslaget relativt låga trafiksäkerhetseffekter. Vad gäller effekterna på miljön så kan konstateras att lägre hastigheter i landets norra delar innebär en minskning av landets koldioxidutsläpp, medan höjda hastigheter kring storstadsområdena i landets södra delar, i stort sett, utgör motsvarande ökning av koldioxidutsläpp. De miljövinster som uppnås genom hastighetssänkningar i de norra länen kommer således att nollställas av ökade hastigheter på de mer trafikerade vägarna i södra Sverige. Det kan inte anses vara en klokt varken ur miljösynpunkt eller om hela landet ska leva.

Falun 30 oktober 2017

Centerpartiet Dalarna, distriktsstyrelsen