

Borlänge 2016-02-25

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Näringsdepartementets diarienummer: N2015/4305/TIF

Remissyttrande: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Dalabanans Intressenter har tagit del av Trafikverkets rapport 2015:180 ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029”. Inför regeringens fortsatta arbete med att formulera transportpolitiken och lägga grunden för den kommande åtgärdsplaneringen för åren 2018-2029, vill föreningen, som består av fjorton kommuner utmed eller i nära anslutning till järnvägen Mora-Borlänge-Avesta-Sala-Uppsala, avge sitt yttrande.

Avsätt mer medel för underhåll av järnvägen

Inledningsvis vill vi understryka vikten av att komma till rätta med det eftersläpande underhållet av järnvägen. Bristerna är omfattande och tycks vara av eskalerande och okontrollerad karaktär. En sådan allvarlig situation är de sprickbildningar i rälsen som uppdragats på en sträcka om totalt ca 9 mil längs Dalabanan och som resulterat i att Trafikverket i järnvägsnätsbeskrivningen inför 2017 aviserat risk för stora hastighetsnedsättningar längs denna sträcka. Uppgifter gör gällande att detta i praktiken kan resultera i en restidsförlängning mellan Dalarna och Stockholm med så mycket som 45 minuter och 30 minuter mellan Sala och Uppsala. Detta är oroande och blir än mer allvarligt då spårbytena längs merparten av den sträcka där dessa brister identifierats i dagsläget är planerade att ske tidigast år 2026.

Robustheten har en avgörande betydelse för tilliten till transportsystemet och dess förmåga att svara upp mot samhällets och näringslivets efterfrågan och behov av transporter. Vi delar därför Trafikverkets bedömning om nödvändigheten av att tillföra ytterligare medel till drift och underhåll av järnvägen och menar att detta tillsammans med satsningar på att utveckla befintligt järnvägsnät måste prioriteras innan omfattande och resurskrävande investeringar i en svensk höghastighetsjärnväg iscensätts.

Fyrstegsprincipen och prioriteringen av höghastighetsjärnvägar

Sverige behöver järnvägsinvesteringar som minskar restider och klimatutsläpp, ökar kapaciteten och förbättrar punktligheten samt skapar regional utveckling genom utvidgning och integration av arbetsmarknadsregioner. Utifrån ett vidare nationellt perspektiv ser Dalabanans Intressenter positivt på regeringens ambitioner om utbyggnad av höghastighetsjärnvägar och delar uppfattningen om dess positiva betydelse i skapandet av regional utveckling, tillväxt och fler jobb. Däremot är vi tveksamma till om utbyggnaden av ett svenskt höghastighetsnät är det som i dagsläget bör prioriteras i byggandet av ett konkurrenskraftigt Sverige. Därför är det glädjande att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydliggör att det ”saknas utrymme för att inom vare sig ordinarie eller en utökad planeringsram finansiera byggande av höghastighetsbanor”.

Kärnan i fyrstegsprincipen kan lite slarvigt uttryckt sägas handla om att identifiera och plocka de lägst hängande frukterna först. Att prioritera utbyggnaden av nya stambanor för höga hastigheter är, inte minst i skenet av de mycket omfattande och ökande kostnader som detta medför, att ta en dyr och lång omväg i byggandet av ett konkurrenskraftigt Sverige.

Dalabanans Intressenter föreslår istället att en högre prioritet ges till, och därmed också att mer medel avsätts för effektivisering, utveckling, drift och underhåll av landets befintliga järnvägsnät. Vi är övertygade om att en sådan satsning innebär ett större steg mot ett transportsystem som har ”en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet” samt att detta i högre utsträckning skulle ”bidra till utvecklingskraft i hela landet”.



Möt den urbaniserade världen - både i stad och på landsbygd

Det är positivt att Trafikverket i inriktningsunderlaget lyfter fram de risker för regionala obalanser, inte minst mellan stad och glesbygd, som den pågående urbaniseringstrenden ger upphov till. Varken i inriktningsunderlaget eller nu gällande nationell plan för transportsystemet ges emellertid inga indikationer på att Trafikverket agerar för att försöka skapa en regional balans. Istället för att studera lösningar som skapar möjligheter till en balanserad utveckling mellan stad, landsort, landsbygd och glesbygd, läggs fortfarande ett stort fokus på åtgärder som underblåser en fysisk tillväxt i storstädernas direkta närhet och som samtidigt riskerar att hämma den ekonomiska tillväxten i övriga delar av landet.

Genom att skapa reellt bättre förutsättningar utvecklad inom- och mellanregional arbetspendling kan de obalanser som riskerar att uppstå mellan stad och landsbygd jämnas ut. En i dessa sammanhang lågt hängande frukt som stärker såväl Stockholmsregionen, som regionerna norr därom, är en utbyggnad av kapaciteten på Ostkustbanan delen Stockholm-Uppsala samt på Dalabanan, delen Uppsala-Sala-Borlänge. Tillsammans med en tidigareläggning av de spårbyten som nämns ovan, skulle en tätare trafik och kortare restider i stråket/-n möjliggöras. Med den ökade tillgänglighet som detta innebär skapa förutsättningar för orter såsom Avesta, Sala och Heby att utvecklas till attraktiva boendeorter, väl integrerade med arbetsmarknadsregionerna i Uppsala, Arlanda och Stockholm.

En sådan inriktning skulle innebära att det skapas förutsättningar för en fortsatt tillväxt där såväl storstadsregioner, som övriga landsorts- och landsbygdsregioner stärks.

Målstyrd planering för ökad måluppfyllelse

En viktig utgångspunkt för planering och utveckling av trafik och infrastruktur är hur Sveriges framtida transportbehov ser ut samt hur riksdag och regering vill att det ska se ut. I enlighet med sitt uppdrag har Trafikverket analyserat hur inriktningen för transportinfrastrukturen bör se ut utifrån tre olika scenarion som i sin tur har beskrivits utifrån tre nivåer på utvecklingsanslagen. De olika scenariona är uppbyggda utifrån prognoser över person- och godstransporternas utveckling.

Fler och fler röster har på senare år höjts för en ökad målstyrning i planeringen och utvecklingen av transportsystemet. Dalabanans Intressenter delar denna uppfattning. Även om prognoser fyller ett visst syfte som underlag i valet av åtgärder så menar vi att utgångspunkten för planeringen måste vara den samhällsutveckling vi önskar ha och vilka infrastrukturåtgärder som utifrån detta krävs för att nå de målsättningar som inryms i denna. Ett sådant angreppssätt saknas i såväl det uppdrag som gavs till Trafikverket som i den redovisning av detta som nu föreligger.

Inför regeringens fortsatta arbete med infrastrukturpropositionen och ett kommande uppdrag om upprättande av förslag till Nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029, ser vi gärna ett nytt och vidare angreppssätt i planeringen där målen för samhällets utveckling får en mer överordnad utgångspunkt än de prognoser som fram till idag tjänat som utgångspunkt för åtgärdsplaneringen. På så sätt kan infrastrukturinvesteringar bli ett effektivt redskap att styra trafik- och samhällsutveckling i önskad riktning istället för att understödja en pågående och inte alltid önskad samhällsutveckling.

Abbe Ronsten
Ordförande Dalabanans Intressenter

Magnus Landström
Projektledare Dalabanans Intressenter