

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Jessica Cedergren

Datum
2017-11-30

Diarienummer
KTM 170097

**REMISSVAR AVSEENDE FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET 2018-2029
(N2017/05430/TIF)**

Region Västmanland lämnar följande yttrande som länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndighet i Västmanlands län. Region Västmanland deltar också i det s.k. *En bättre sats*-arbetet och står bakom det remissvar som Mälardalsrådet lämnat. Region Västmanlands remissvar bygger vidare på det som Landstinget Västmanland tidigare yttrat avseende Trafikverkets inriktningsunderlag. Satsningar på transportinfrastruktur i Stockholm-Mälardalen gynnar tillväxten i hela Sverige. Region Västmanland uppskattar att flera av våra infrastrukturella brister finns med i planen. Det finns emellertid fortfarande stora brister kvar i hela infrastrukturen såväl nationellt som regionalt. Region Västmanland ser därför att det är av största vikt att ytterligare satsningar görs.

Synpunkter som Region Västmanland vill framföra:

- **Styr mot beteendeförändring: genomför steg 1- och 2-åtgärder i större utsträckning**
Följ fyrstegsprincipen och genomför de steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier. Planupprättarna har under lång tid vid upprepade tillfällen lyft problemet med att länsplanerna enbart kan bidra med statlig medfinansiering till fysiska åtgärder, och har därför begärt en förordningsändring. Vad gäller genomförandet av steg 1 – och 2-åtgärder i statlig regi, genom Trafikverket, har Trafikverket meddelat att de inte kan eller får arbeta med detta i någon större utsträckning enligt lagar och förordningar, annat än i särskilda regeringsuppdrag. (dnr TRV 2016/87812).
- **Bygga vägar för framtidens Sverige**
För att möta framtidens transportbehov ser Region Västmanland att förutsättningar för transporter på väg behöver förändras och följa teknikutvecklingen. Det är viktigt att främja hållbara transporter i hela transportsystemet där el-vägar kan vara ett viktigt steg i rätt riktning.
- **Säkerställa landsbygdens tillgänglighet**
Det aviseras i planen att det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden. Det förväntas inte inverka på trafiksäkerheten, men att vägens tillstånd gällande robusthet, komfort och vägkapital kommer att påverkas negativt. Detta får långt gående konsekvenser för landsbygdens tillgänglighet på så väl kort som lång sikt. Samtidigt blir det motsägelsefullt att planen tar upp satsningar på forskning och innovation för att få mer kunskap om

Datum
2017-11-30

Diarienummer
KTM 170097

landsbygdens behov, då det primära transportsättet på landsbygd inkluderar det lågtrafikerade vägnätet. En försämrad standard innebär en sämre tillgänglighet och möjlighet att utveckla smarta mobilitetslösningar. Region Västmanland betonar vikten av att vägarnas underhåll upprätthålls då det är avgörande för en ökad sysselsättning och framtidstro i hela landet.

- **E18 är en viktig länk i transportsystemet ur både nationellt och regional perspektiv, för så väl person- som godstransporter.** Med frekventa stora störningar i trafiken påverkar det både sysselsättning, kompetensförsörjning, bostadsbyggande samt export och import.
Med de stora samhällsekonomiska förlusterna det innebär till följd av alla störningar är det en nödvändighet att E18 (Köping-Västjädra) finns med i planförslaget. Genomförandet behöver även tidigareläggas så långt det är möjligt för att minska de negativa samhällsekonomiska effekterna. Vi anser även att en höjning av bron över Kolbäcksån/Strömsholms kanal bör omfattas av projektet i enlighet med Regeringens beslut 1961¹ samt behandlas skyndsamt för att inte försena projektet.
Vi efterfrågar även en fortsatt utvecklingsplan av E18 och dess koppling till kommunerna Köping och Västerås för att säkerställa och optimera flöden och tillgänglighet.
- **RV 56 är (Räta linjen) är ett utpekat stråk för godstransporter mellan Norrköping och Gävle.** Stråket har även som funktion avlasta transportinfrastrukturen i Stockholmsområdet och minska dess kapacitetsproblem. Med en hög andel tung trafik är det viktigt med ett helhetstänk för säkerhet och framkomlighet för sträckan med mötesseparering. Det är därför glädjande att se att både Kvikksund-Västjädra samt Sala-Heby ska genomföras under planperioden. Men då mötesseparering skapar barriärer och inte skapar förutsättningar för ett säkert hållbart resande, är det av största vikt att dessa sträckor utformas tillsammans med cykelbanor och kollektivtrafikåtgärder.
- **Beslutade åtgärder i nuvarande plan ska slutföras**
Region Västmanland förutsätter att redan beslutade åtgärder i nationell plan 2014-2025 ligger fast och slutförs enligt plan. Förslaget att riksväg 70 utgår Simtuna-Kumla-Sala och ersätts av trimningsåtgärder på sträckan är något som Region Västmanland inte ställer sig bakom då vägen har en övergripande nationell betydelse och är en av de viktigaste regionala förbindelserna mellan Dalarna och Mälardalen. Åtgärden finns med i innevarande planperiod medför ökad säkerhet, förbättrade möjligheter till arbetspendling och för näringslivets godstransporter. Region Västmanland anser därför att åtgärden ska genomföras i enligt innevarande plan 2014-2025.

¹ Regeringen beslutar den 19 maj 1961 om en fri höjd om 2,5 m för bron vid Sörstafors, med villkor att vägprofilen utformas så att i framtiden bro med 4.0 m fri höjd kan erhållas väster om nuvarande farledsfärd.

Datum
2017-11-30

Diarienummer
KTM 170097

- **Mälarsjöfarten är viktig för möjligheten att avlasta landinfrastrukturen från gods och bidra till en klimatsmart transportinfrastruktur. Därför behöver Hjulstabron åtgärdas enligt den avsiktsförklaring som tecknats mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Västerås stad, Köpings kommun och Region Västmanland.**

Hjulstabron behöver åtgärdas för att säkerställa nyttan av övriga investeringar för mälarsjöfarten. Västerås stad och Köpings kommun investerar 1,8 miljarder kronor för mälarsjöfarten, kopplat till hamnarna i dessa städer. För att uppnå en väsentlig ökning av volymer från landtransporter till sjöfart inom planperioden behöver Hjulstabron åtgärdas snarast. Effekterna av övriga stora investeringar i Södertäljesluss, muddringen av farleden samt åtgärder i hamnarna blir annars marginella. Vi efterfrågar en helhetssyn för mälarsjöfarten och förordar därför att Mälarprojektet ska utökas och då även omfatta Hjulstabron. Bifogat till remissvaret finns en utförligare beskrivning av Mälarprojektet och dess betydelse i det transportslagsövergripande transportsystemet.

Bygga järnväg för framtidens Sverige

För Sveriges utveckling behövs god tillgänglighet för både bostadsförsörjning, sysselsättning och tillväxt. Region Västmanland vill att järnvägssystemet ska utvecklas och skapa förutsättningar för framtiden. Högre hastigheter kommer att vara en del av Sveriges framtida behov och vid planering av ny järnväg ska Trafikverket ges i uppdrag att, oavsett beslutad hastighet, skapa förutsättningar för att i framtiden kunna växla teknik men använda samma spårdragning. Det vill säga hänsyn ska tas till kurvradier så att dessa motsvarar kraven för anläggningar med högre hastigheter.

- **Mälarbanan och Svealandsbanan: Använd investeringar, reinvestering och trimning för ökad kapacitet.** Region Västmanland saknar åtgärder för utbyggnad av kapaciteten på Mälarbanan och Svealandsbanan, vilket behövs för fortsatt integrering av arbets-, bostads- och studiemarknaderna. Det är även en förutsättning för att uppnå en snabbare tågförbindelse mellan Stockholm-Oslo.
- **Ett nytt resecentrum och ombyggd bangård i Västerås behöver påbörjas under planperioden**
Västerås utgör en viktig regional nod i järnvägssystemet vars kapacitet måste säkerställas. Utredningar visar att den ökning av tågtrafiken som fyrspårsutbyggnaden medför tillsammans med befolkningsökning och trafikoperatörernas bedömda behov av trafikering inte kan hanteras efter 2027 i den utformning som resecentrum och bangården har idag. Det är av stor vikt att den regionala nodens kapacitet säkerställs genom att utbyggnad påbörjas inom planperioden.

Datum
2017-11-30

Diarienummer
KTM 170097

- **Dalabanans funktion och utveckling behöver säkerställas**
Utvecklingen av tågtrafiken hämmas idag av banans kapacitet och standard. Med tidigare aviserade brister och risker för hastighetsnedsättningar som skulle innebära ökade restider med 45 minuter längs sträckan är det oroväckande att endast ett av tre spårbyten finns med på sträckan, vilka skulle behöva genomföras tidigt i planperioden. Spårbyten är även en förutsättning för investeringar för förbättrad kapacitet och restid. Då banan är enkelspåret är det svårt att förena regionala och interregionala behov, med sämre förutsättningar för sysselsättning, bostadsbyggande och kompetensförsörjning som följd. Region Västmanland anser att den ambitionsnivå och planer som fanns mellan regionala företrädare och Banverket bör återupptas genom att en plan för hela sträckan upprättas för banans fortsatta utveckling. Bifogat till remissvaret finns en skrivelse kring banans problematik, gemensamt upprättad av berörda planupprättare.
- **Stockholm-Oslo är en viktig relation mellan två nordiska huvudstäder som behöver få en järnvägsförbindelse som medger kort restid.** Med flyg tar det idag en timme mellan Stockholm-Oslo, därtill tillkommer transporttid till flygplatsen samt väntetid. Dessa resor skulle med fördel istället kunna ske med tåg. Korta restider skulle även innebära en bättre tillgänglighet längs med sträckan till de båda huvudstäderna, men även främja resandet till målpunkter längs sträckan i Mälardalen. Region Västmanland ser positivt på en fördjupad utredning av sträckan Stockholm-Oslo lyfts i den nationella planen.
- **Åtgärderna för ökad kapacitet på godsstråket genom Bergslagen som finns med i planförslaget är mycket positivt.**
- **Återställ funktionalitet: redovisning av hur Trafikverket planerar att nå målet.** Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Det är emellertid allvarligt att Trafikverket inte når upp till målet om att återställa funktionaliteten under planperioden. För effektivitet och hushållning med resurser vill vi särskilt lyfta behovet av en fastställd plan för reinvesteringar. För att säkerställa dess genomförande måste dess budget vara oberoende av det avhjälpande underhållet, för att kunna återställa systemets funktionalitet och robusthet.
- **Samla medel och andra satsningar i de regionala planramarna**
Att samla medel, som stadsmiljöavtal, i de regionala planerna skulle minska mängden parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Region Västmanland förordar därför att välbehövliga satsningar på ett hållbart resande överförs till de regionala planerna.

Datum
2017-11-30

Diarienummer
KTM 170097

- **Andra satsningar utifrån ett systemperspektiv välkomnas**
För att uppnå de transportpolitiska målen samt regeringens övergripande mål krävs ett helhetsperspektiv på hela transport- och planeringssystemet. Ur ett systemperspektiv välkomnas satsningar som leder till bättre kapacitet och robusthet i hela Sverige, såsom;
 - Stockholms Central
 - Gävle, ny dragning av Ostkustbanan
 - Ostlänken
 - E20 genom Västra Götaland
 - Kapacitetsförstärkningar Västra Stambanan
 - Kapacitetsförstärkningar Godsstråket genom Bergslagen
 - Kapacitetsförstärkningar Värmlandsbanan

Det fortsatta arbetet

Region Västmanland ser fram emot fortsatt samverkan med Trafikverket i arbetet med att åtgärda identifierade behov, både av mer akut karaktär och för förutsättningsskapande åtgärder som leder till önskad utveckling för Region Västmanland, Stockholm-Mälardalen och Sverige.

För Region Västmanland



Hans Jansson
Vice ordförande regionstyrelsen



Anders Åhlund
Regiondirektör



Bilaga 1

Transportsystemets stora utvecklingspotential – bättre nyttjad sjöfart!

Stockholm/Mälardalen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor närmare hälften av landets befolkning och 46 procent av landets BNP skapas här. Tillväxten förväntas fortsätta då befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050 samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med drygt 700 000. Satsningar på transportinfrastruktur i Mälardalen gynnar hela Sveriges tillväxt.

Mälarhamnar är nordens största insjöhamn. Att som regionalt företag lägga en transport via Mälarhamnar förkortar nyttjandet av väg- eller järnväg 15/40/70 mil i förhållande till Ost-, Väst- och Sydkusten. Mälarhamnar bidrar därmed till att minska belastningen på landinfrastrukturen regionalt och nationellt.

Mälarprojektet – Hjulstabron en förutsättning för det nya Mälarmax

I Mälaren pågår för närvarande Mälarprojektet och i det åtgärder i Södertälje Sluss, farled samt hamnarna i Västerås och Köping. Det nationella projektet är budgeterat till drygt 1,5 miljarder SEK där Västerås, Köping och Region Västmanland är medfinansierare. Till det kommer åtgärder i motsvarande nivå i hamnarna i Västerås och Köping. Målet för projektet är att **större fartyg, så kallad ny Mälarmax (160*23*7m) ska kunna trafikera Mälaren**. I utredningsfasen har en tillkommande brist identifierats - Hjulstabron. Åtgärder för bron krävs för att ny Mälarmax ska kunna passera. Utan en anpassad Hjulstabro görs i så fall nationella och kommunala investeringar utan att ge de nyttor som Mälarprojektet baserats på.

Motiven till att Hjulstabron inte omfattas av NTP är därmed helt oförståeliga. I planens objektslista anges dessutom att bron inte har någon koppling till andra infrastrukturinvesteringar eller andra länder. Det är än mer anmärkningsvärt då NTP själv anger att en ombyggd Hjulstabro krävs för att större fartyg ska kunna trafikera Mälaren.

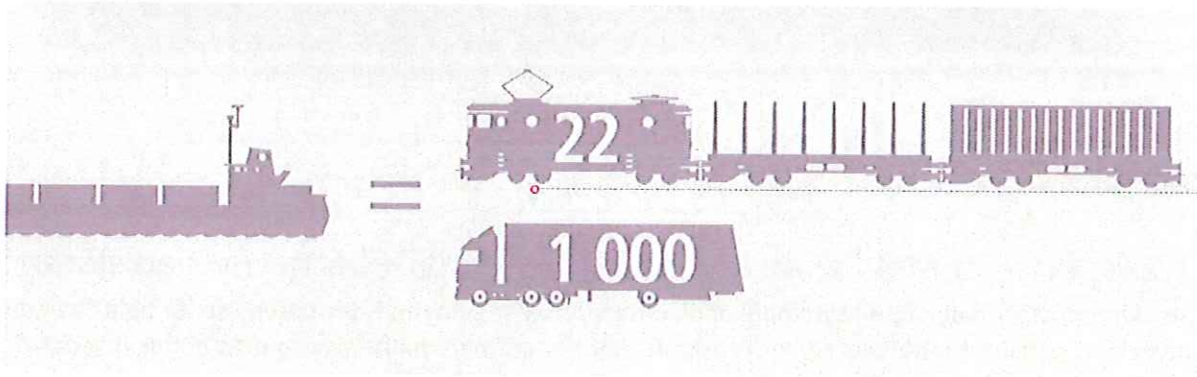
Mälarhamnar har idag trafik till europeiska hamnar. För specialgoods, till exempel transformatorer på upp till 600 ton, är Västmanlands och södra Dalarnas unika näringsliv beroende av att Hjulstabron får en ny utformning.

Trots avsiktsförklaring blev inte bron prioriterad i förslaget till den nationella planen, vilket är mycket märkligt. Ingen annan åtgärd som har en avsiktsförklaring har utlämnats på samma sätt.

Ett transportslagsövergripande transportsystem – bättre för miljön

För att skapa förutsättningar för ett transportslagsövergripande transportsystem behöver sjöfartens roll stärkas. För Mälarsjöfarten så är det Hjulstabron som är den begränsande faktorn för att uppnå syftet med projektet och nå dess potential.

1000 lastbilar ryms på båtar som kan trafikera Mälaren efter Hjulstabrons ombyggnation. Dessa båtar drivs med motsvarande 40 lastbilsmotorer, vilket ger en kraftig reduktion av utsläpp. Mindre slitage på våra vägar, reduktion av partiklar och mindre trängsel.



Bildtext: En överflyttning av transporter från land till sjö illustreras på bilden.

För järnvägen innebär det att 22 godståg kan transporteras på en båt, vilket frigör kapacitet på våra järnvägar. Den frigjorda kapaciteten ger ökade möjligheter för underhåll av spåren, tåglägen för det gods som inte kan fraktas på sjö samt för persontransporter.

Vi behöver optimera användningen av transportinfrastrukturen genom ett tydligare systemtänk. Alla trafikslag behövs med behöver på ett tydligare sätt komplettera varandra. Sjöfarten är idag ett underskattat transportsätt där skatter och regleringar främjar enskilda transportslag och inte ett systemtänk.

Vi i Västmanland är stolta över att vi tillsammans med staten skapar förutsättningar för ett hållbart transportslagsövergripandesystem, men rätt förutsättningar saknas för att nå dess fulla potential. Ge oss förutsättningar för att rättfärdiga de stora investeringarna och driva utvecklingen av ett hållbart transportsystem genom att:

1. Finansiera Hjulstabron i den nationella planen 2018-2029 med ett tidigt genomförande.
2. Utforma styrmedel som får transportsystemet i balans. Det får inte vara billigare att köra genom hela Sverige med lastbil än att använda sjöfart eller järnväg för långväga och tunga transporter. Vi behöver mer styrmedel i form av både **incitament och avgifter för att önskad förflyttning från landinfrastruktur till sjöfart ska realiseras**. Styrmedel som anpassas efter näringslivets förutsättningar och som uppmuntrar till användandet av multimodala logistikkedjor.

Diarienummer: N2017/05430/TIF

Till: Näringsdepartementet

Bilaga 2

Remissvar nationell plan Vår gemensamma syn på Dalabanan

Region Uppsala, Region Västmanland, Region Dalarna och Dalabanan Intressenter har valt att skriva ett gemensamt remissvar gällande Dalabanan för att tydliggöra och visa vår gemensamma syn på Dalabanan 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, timmestrafik och möjlighet för utökad regionaltrafik med konkurrenskraftig tidtabell mellan Sala och Uppsala. Om alla åtgärder som föreslås i nationell plan genomförs kommer förutsättningarna för timmestrafik enligt Trafikverket nås, medan det kvarstår tre minuter för att nå restidsmålet.

Detta gör att Region Uppsala, Region Västmanland, Region Dalarna och Dalabanan 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 "Akilleshälen" 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 kurvrätningar 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 spåren 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, Falun/Borlänge, 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.

