

En investering för framtiden



EUROPEISKA  
UNIONEN  
Europeiska  
regionala  
utvecklingsfonden



Trafikverket  
781 89 Borlänge

2011-08-25

## Yttrande avseende Trafikverkets Remiss kapacitetsuppdraget 2012-2021, TRV2011/17304

Dalabanans Intressenter är en ekonomisk förening bestående av kommuner, länsstyrelser och regionala organ utmed eller i nära anslutning till Dalabanan. Föreningen har fått Trafikverkets "Remiss Kapacitetsuppdraget 2012-2021" som ingår i genomförande av regeringsuppdraget "Uppdrag för ökad kapacitet i järnvägssystemet". Dalabanans Intressenter vill lämna yttrande enligt nedan.

### Uppdragets avgränsning

Trafikverket har, som bland annat anförs i Trafikverkets missiv till remissen, valt att avgränsa uppdraget till att endast avhandla direkta brister i kopplade till kapacitet utifrån dagens situation och planerad efterfrågad trafik.

Dalabanans Intressenter har förståelse för att det utifrån den knappa tid som varit tillgänglig för genomförandet av uppdraget varit nödvändigt att avgränsa detta. I skenet av det stora behov av investeringar som föreligger i järnvägssystemet, anser Dalabanans Intressenter emellertid att Trafikverket bättre kunde ha tagit vara på de möjligheter som uppdraget ger för att argumentera för den samhällsnytta som ytterligare medel till järnvägsinvesteringar medför. En mer offensiv hållning och högre ambitionsnivå är angelägen för att komma till rätta med de problem men även de möjligheter som finns i järnvägssystemet.

### Transporterna har ett syfte

Trafikverket konstaterar i de regionala beskrivningar att efterfrågan på såväl gods- som persontransportkapacitet i många fall inte kan tillgodoses. Utifrån den transportpolitiska målsättningen om att förbättra kvaliteten på näringslivets transporter och stärka den internationella konkurrenskraften är det olyckligt att Trafikverket inte i någon större utsträckningen redovisar de faktiska konsekvenserna av kapacitetsbristerna utan istället stannar vid konstateranden om att önskemål om utökad trafik inte kan tillmötesgå.

Transporter, oavsett om det handlar om gods- eller persontransporter, fyller en viktig funktion för samhället och näringslivets produktion av varor eller tjänster. De utgör en viktig del i råvaruförsörjning, exporten eller som ett led i arbetskraftsförsörjningen eller möjliggörandet av en tjänst. En efterfrågan på transportkapacitet som inte kan tillgodoses får givetvis negativa konsekvenser som påverkar både den regionala och den nationella utvecklingen av näringslivet och samhället i övrigt, kortsiktigt och långsiktigt. Denna typ av problem och frågeställningar hanteras inte i remissmaterialet, vilket försvårar bedömningen av de förslag som framförs.

### **Efterfrågan på transporter är större än vad prognoserna säger**

De prognoser över efterfrågan som Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 och det här aktuella uppdraget stödjer sig på är en nedskrivning av den efterfrågan som Trafikverket och det tidigare Banverket identifierat. Detta angreppssätt förefaller vara märkligt, inte minst för den region som Dalabanans Intressenter verkar i, där det snarare är så att det utöver den identifierade efterfrågan finns en dold eller outtalad efterfrågan på järnvägstransporter. Bristerna i och den avtagande tilltron till kvaliteten järnvägssystemet innebär istället att många företag men även resenärer som avstår att ens överväga järnvägen som transportmedel trots att deras behov är väl eller mycket väl lämpade att tillgodoses med järnväg.

I ett uppdrag som detta torde det vara centralt att lyfta fram att den efterfrågan som inte kan tillgodoses faktiskt fyller en viktig funktion för näringslivet vad gäller råvaruförsörjning och export men även för arbetskraftsförsörjningen. Trafikverkets hållning gentemot den efterfrågan på såväl gods- och persontransportkapacitet som man inte anser sig kunna möta förefaller vara passiv då man endast beskriver detta i allmänna termer och dessutom bygger trafikprognosen på nedskrivningar av identifierad efterfrågan. Dalabanans Intressenter menar att det här finns goda möjligheter att i det fortsatta utredningsarbetet visa på den samhällsekonomiska nytta investeringar järnvägsnätet medför.

### **Åskådliggörandet av kapacitetsbegränsningar och punktlighetsproblem**

Trafikverket redovisar kapacitetsbegränsningarna sett över hela trafikdygnet och inte förhållandena under högtrafik, d v s då efterfrågan är som störst. Dalabanans Intressenter menar att det, om ambitionerna är att belysa och möta den faktiska efterfrågan på gods- och persontransporter, är viktigt att istället redovisa de faktiska kapacitetsbegränsningarna under högtrafiktid, kanske i kombination med en redovisning när och hur länge dessa trafiktoppar inträffar under dygnet, även om detta kan se olika ut för olika geografiska områden. Det är därför angeläget att i det fortsatta arbetet utvärdera och samhällsekonomiskt värdera konsekvenserna av förekomsten av ”röda sträckor” utifrån ett systemperspektiv.

I detta sammanhang bör även vikten av ett konsekvent kartunderlag i de olika underlagen betonas. Text och kartbeskrivningar i rapporten gentemot bilagan ”Kapacitetsbrister i järnvägsnätet ...” och rapporten ”Situationen i det svenska järnvägsnätet” är inte helt konsekventa och samstämmiga.

Dalabanans Intressenter menar dessutom att Trafikverkets redovisning vunnit på om man inom ramen för det aktuella uppdraget lyft frågan om kapacitetsbristen i järnvägssystemet till att handla om mer än utrymmet att köra fler tåg på spåren och knutit detta till järnvägens faktiska prestanda och vad begränsningar i denna innebär för tillgängligheten på kapacitet.

Trafikverket redovisar brister i punktligheten mätt i termer av merförseningar relaterade till fel i anläggningen. Dalabanans Intressenter menar att analyserna skulle vinna på om man i detta sammanhang även diskuterade de merförseningar som beror på så kallade följdorsaker, det vill säga störningar som uppstår eller sprider sig i systemet som en följd av den bristande återställningsförmåga som kapacitetsbegränsningarna medför. Oavsett om grundorsaken ligger i ett fel i infrastrukturen, ett fel lokhaveri eller en felaktig hantering av tåg vid driftledning, så beror graden av spridning på kapacitetsbristerna i järnvägssystemet.

Det faktum att hela 36 procent av merförseningarna kan härledas till orsaker som järnvägsföretagen kan hållas ansvariga för pekar på att det finns en betydande potential för övriga aktörer i järnvägssystemet att bidra och genomföra åtgärder för att förbättra framtidens tågtrafik.

Dalabanans ingår i det geografiska område som Trafikverket inkluderat i Bergslagen. Trafikverket har emellertid på inte sätt kommenterat de kapacitets- och kvalitetsbrister eller näringslivets behov av såväl gods- som persontransporter som finns utmed sträckan Mora-Borlänge-Avesta/Krylbo-Sala-Uppsala (-Stockholm).

### Åtgärdsförslag och ambitionsnivå

Dalabanans Intressenter ställer sig bakom förslagets ambitionsnivå C4 och menar att det är en miniminivå för vad som kan ses som godtagbar kvalitetsnivå i järnvägssystemet och vill poängtera vikten av att arbeta med åtgärder i fyrstegsprincipens samtliga nivåer.

Även om fyrstegsprincipen har använts i den nationella infrastrukturplaneringen tidigare känns angreppssättet att försöka styra trafiken med administrativa och ekonomiska styrmedel till alternativa stråk eller tider på dygnet som ett nytänkande. Att realisera denna typ av steg 2-åtgärder innebär dock en omfattande samverkan och demokratisk process på alla nivåer, inte minst med näringslivet och de regionala planeringsnivåerna, både utifrån nationellt och regionalt perspektiv. Det är dessutom viktigt att effekterna av sådana förslag till åtgärder analyseras med avseende på hur det exportinriktade näringslivets konkurrenskraft påverkas, både nationellt och globalt, och att detta sker i ett övergripande perspektiv där även andra förändringar som övervägs och påverkar företagens samlade situation diskuteras.

Dalabanans Intressenter vill betona vikten av att i enlighet med Trafikverkets förslag utöka ramen för underhåll och reinvesteringar med 23 miljarder kronor för att åtminstone kunna återställa järnvägsanläggningarna till deras designmässigt ursprungliga nivåer och komma till rätta med det uppdämda behov som finns.

Trafikverket föreslår att partiella dubbelspår på sträckan Falun-Borlänge för genomförande 2021 ska utredas. Dalabanans Intressenter ställer sig frågande till detta då det redan finns en färdig och fastställd järnvägsutredning avseende dubbelspårsutbyggnad för hela sträckan. Dessutom genomförs för närvarande en kompletterande förstudie för delar av sträckan. Den kommunala planeringen ger i sig förutsättningar för ett snabbt genomförande.

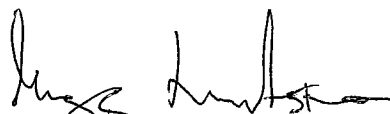
– Vad mer finns att utreda?

Dubbelspåret är välutredd och åtgärder utifrån en etappindelning baserad på fyrstegsprincipen bör istället påbörjas. Utifrån ett systemperspektiv torde detta ha mycket hög prioritet.

När det gäller konkreta åtgärder för att komma tillrätta med de brister i Dalabanans så saknas sådana och kapacitetsbegränsningarna förväntas kvarstå även efter 2021. Dalabanans Intressenter ser därför fram mot att utrymme kan skapas för att säkerställa att de oftast små men mycket kostnadseffektiva åtgärder som finns utredda, kan genomföras. Dessa tillsammans med mer omfattande åtgärder är viktiga för att säkerställa Dalabanans funktion som en för såväl boende som för näringslivet, viktig förbindelse mellan regionen Dalarna/Västmanland och Uppsala/Stockholm där banan dessutom utgör ett viktigt stråk för både lokal och regional pendling.



Abbe Ronsten  
Ordförande



Magnus Landström  
Projektledare