



Rolf Karlsson
Telefon 021-19 51 23
rolf.karlsson@lansstyrelsen.se

Trafikverket

781 89 BORLÄNGE

Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021 (TRV2011/17304)

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att Trafikverkets tagit fram ett värdefullt underlag för kommande översyn av den Nationella planens järnvägsdel. I korthet har Länsstyrelsen följande synpunkter på remissförslaget.

- Nu pågående fördjupad utredning av järnvägssystemet i Bergslagen där Trafikverket studerar kapacitetsbehoven bland annat utifrån gruvindustrins kommande transportbehov behöver drivas vidare för att även tillgodose behovet hos de gruvor som planeras några år framåt i tiden.
- Det nya mötesspåret på Bergslagspendeln mellan Ramnäs och Brattheden bör byggas i närtid.
- Länsstyrelsen motsätter sig förslaget om ”utjämnande körtider” på MälARBanan.
- MälARBanan bör byggas ut till fyra spår hela sträckan Tomtebodav – Kallhäll.
- Dubbelspår behövs på Svealandsbanan mellan Folkesta och Rekarne.

I den fortsatta utredningen för tiden 2022-2050 bör följande åtgärder tas med:

- Dubbelspår på hela MälARBanan och Svealandsbanan samt ökad kapacitet på MälARBanan Västerås - Dingtuna/Borgby
- Nytt dubbelspår Västerås – Eskilstuna
- Ny bana (Arosbanan) Enköping – Uppsala (Arlanda)
- Kapacitetshöjningar på Dalabanan
- Kapacitetsökningar på Godsstråket genom Bergslagen för att på sikt få dubbelspår
- Fyra spår på MälARBanan Kallhäll – Bålsta
- Ökad kapacitet på Ostkustbanans infart till Stockholm C.

Allmänna synpunkter

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att Trafikverkets remissmaterial är ett värdefullt underlag för kommande översyn av den Nationella planens järnvägsdel. En ökad satsning på reinvestering, underhåll och drift är nödvändig för att upprätthålla befintlig kapacitet och ge acceptabel transportkvalitet. Samtidigt är det nödvändigt att genom både trimningsåtgärder och större nyinvesteringar öka kapaciteten för att svara mot behoven i ett område med växande befolkning och växande behov av effektiva godstransporter. För detta räcker inte nuvarande medelstilldelning. Länsstyrelsen delar i stort Trafikverkets bedömningar utifrån de direktiv som har lämnats av Regeringen. Av de utredda alternativen förordar Länsstyrelsen alternativet C4. Länsstyrelsen har dock några viktiga tillägg till Trafikverkets förslag.

Länsstyrelsen ställer sig mycket tveksam till de kapacitetskartor som finns i rapporten. Genom att de visar kapaciteten över dygnet ges en felaktig bild av den användbara kapaciteten. Den dominerande persontrafiken i Stockholm-Mälardalenregionen är arbets- och studerandependling, som sker dagtid med högtrafik morgon och eftermiddag. För denna trafik är det ointressant att det finns ledig spårkapacitet nattetid. Det valda redovisningssättet ger en skönmålning av kapacitetssituationen som kan missleda beslutsfattarna. I Mälardalen får i stort sett alla banor grön färg i samtliga tre tidsperspektiv. Endast korta avsnitt i och kring Stockholm anges ha stora kapacitetsbrister. Det överensstämmer inte med pendlarnas verklighet.

Länsstyrelsen förordar att Trafikverket fortsätter och vidareutvecklar det arbetssätt som utvecklades inom ramen för Kraftsamling Mälardalen. Ett nära samarbete mellan banhållning, trafikledning och operatörer är nödvändigt för att komma till rätta med kvalitetsproblemen i form av förseningar och inställda tåg, som finns i Mälardalen. Stora kvalitetsbrister finns även i andra delar av trafiksystemet än de som Trafikverket har ett direkt ansvar för.

Remissvaret följer i övrigt remissmaterialets disposition.

Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag till lösningar för åren 2012-2021

6.3.2 Bergslagen

Länsstyrelsen sätter stort värde på den nu pågående utredningen om järnvägsystemet i Bergslagen och de krav som den kommande gruvdriften ställer på transportkapacitet. Utredningen arbetar främst med gruvorna i Grängesberg och Ludvika som är de som kommit längst i planeringen av ett nyöppnande. Länsstyrelsen anser att utredningen behöver fortsättas och utvidgas till att även omfatta de planerade gruvor som ligger några år efter de första, t ex i Riddarhyttan och Norberg, vilka väntas tas i bruk i slutet planperioden.

Ett objekt som är av största betydelse för trafiken på Bergslagspendeln är det planerade mötesspåret i Ramnäs, som skulle betyda mycket för kapaciteten på

banan. Det är en billig och kostnadseffektiv lösning med mycket hög lönsamhet som bör byggas i närtid.

6.3.3 Mälardalen

Länsstyrelsen motsätter sig förslaget om att införa fler uppehåll på Mäljarbanan ("utjämnade körtider"), vilket skulle leda till förlängda restider. Sedan Mäljarbanans invigning har den genomsnittliga restiden från Västerås till Stockholm successivt ökat till en genomsnittlig restid på 1 timma och restiderna fjärrnar sig allt mer från den målstandard som sattes upp för banan när den planerades. Att förlänga restiderna med ytterligare 5-10 minuter är inte acceptabelt på en bana där restiden med moderna tåg kan ligga under 50 minuter med bibehållande av nuvarande tågstopp om banan hade tillräcklig kapacitet och kvalitet. En bättre väg att kortsiktigt förbättra kapaciteten är att genom förlängda perronger med mera möjliggöra att köra med längre tåg i högtrafik. Möjlighet att köra längre tåg är ett sätt att öka kapaciteten tills ny spårkapacitet finns på plats och behövs även för att klara kapaciteten i högtrafik även längre fram i tiden. Åtgärden ger därför kapacitet både i det korta och det långa perspektivet.

Mäljarbanan behöver byggas ut till fyra spår på hela delen Tomteboda – Kallhäll för att Citybanan ska komma till full nytta för resenärerna utmed Mäljarbanan. Först en fullständig utbyggnad ger både nödvändig utökad kapacitet och tillräcklig stabilitet i systemet. Länsstyrelsen anser att de föreslagna åtgärderna är en lämplig första etapp som bör vara klar till Citybanans färdigställande. Återstående del genom Sundbyberg, vilken kräver längre planeringstid, bör byggas så snart som möjligt efter den första etappen och inom planperioden. Mäljarbanan har idag en mycket dålig punktlighet och anspråken på ytterligare trafik är stora redan idag. Inom ramen för ABCU-gruppen¹ har en rapport² tågits fram som belyser konsekvenserna av en försening av ovan föreslagna åtgärder och som visar de regionalekonomiska effekter och påverkan på nygenereringen av arbetstillfällen som åtgärderna medför.

Enkelspåret på Svealandsbanan mellan Rekarne – Folkesta används både av Svealandsbanans tåg och av tågen på järnvägen Västerås – Eskilstuna. Bandelen begränsar kapaciteten redan idag och kommer att göra den än mer i framtiden. Oxelösund är ett troligt mål för åtminstone en del av kommande malmtransporter från Bergslagen. Detta kommer ytterligare att bidra till en ökad kapacitetsbrist på denna bandel.

9. Fortsatt arbete

Länsstyrelsen i Västmanlands län vill här framhålla de stora utvecklingsbehov som finns både i Mälardalen och i Bergslagen för att järnvägen ska fylla behoven av ökad arbetspendling och näringslivets ökade behov av effektiva godstransporter,

¹ ABCU-gruppen består av Stockholms läns landsting (RTK), Storstockholms Lokaltrafik (SL), Regionförbundet i Uppsala län, Stockholms stad, Sundbybergs stad, Järfälla kommun, Upplands Bro kommun, Håbo kommun, Enköpings kommun och Västerås stad.

² Rapporten "Vad kostar det att vänta" kommer att offentliggöras den 6 september 2011.

vilka båda behöver ges utrymmet i det fortsatta arbetet för tiden 2021-2050 inom ramen för Trafikverkets uppdrag.

Stockholm-Mälarenregionen är en region med stark befolkningstillväxt. De närmaste tjugo åren väntas befolkningen öka med cirka en halv miljon invånare. Tillväxten, tillgången till bostäder, tillgången till arbetstillfällen och tillgången till arbetskraft med önskad kompetens är ojämnt fördelade i regionen. Arbetspendling är ett sätt att nyttja regionens samlade resurser på ett effektivt sätt. De olika arbetsmarknaderna integreras alltmer med varandra. En fortsatt regionförstoring är viktig för tillväxten både i Stockholmsområdet och i regionens yttre delar. Sambanden mellan regionens olika delar är också starka när det gäller varu-transporter. De stärks också genom att många logistikfunktioner trängs ut från regionens kärna på grund av ökade markpriser. Det är därför viktigt att se Stockholm-Mälarenregionens transportsystem ur ett systemperspektiv, där både förbindelserna med Stockholm och förbindelserna mellan de regionala kärnorna och mellanliggande större tätorter fungerar på ett effektivt sätt. Järnvägen har här en central roll. Saknade länkar och bristande kapacitet samt bristfälliga reinvesteringar och underhåll gör att regionen idag inte fungerar så effektivt som den borde för att vara konkurrenskraftig i ett globalt perspektiv. Järnvägen är det enda trafikslag som kan ge tillräckligt korta restider och som kan ges tillräcklig kapacitet för att tillgodose behovet av ökat resande, som en följd av den nödvändiga regionförstoringen.

Även för Bergslagen är det viktigt att ha ett systemperspektiv där nationella och regionala behov av godstransporter samordnas med behoven av ökad regional tågtrafik.

De förbättringar Länsstyrelsen ser behov av i perspektivet fram till 2050 är bland annat:

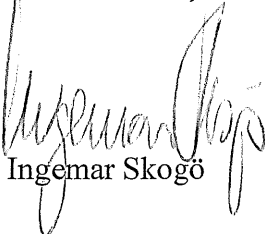
- **Dubbelspår på hela Mälarenbanan och Svealandsbanan mellan Stockholm och Örebro.** Dubbelspår behövs för att ge tillräcklig kapacitet för ett ökat resande och för en acceptabel punktlighet.
- **Nytt dubbelspår mellan Västerås och Eskilstuna.** En rapport från projektet Mer Koll som togs fram som komplement till Trafikverkets förstudie för järnvägen Västerås – Eskilstuna visar på de stora utvecklingseffekter en snabb och effektiv järnvägsförbindelse skulle ge.³ Dessa effekter fångas tyvärr inte upp i en traditionell nettonuvärdeskvot.
- **Ny järnväg (Arosbanan) mellan Enköping och Uppsala (Arlanda).** Behovet är stort av snabbare kommunikationer mellan Uppsala och Västerås, Sveriges fjärde och sjätte största kommuner. Förbättrade förbindelser med Arlanda är också viktigt för Västmanland, södra Uppsala län och för Örebro län.

³ Bo Victorin: Ökad tillgänglighet - Eskilstuna-Hallstahammar-Västerås, Rapport från Mer Koll-projektet (www.merkoll.se)

- **Kapacitetshöjningar på Dalabanan.** Banan behöver få ökad kapacitet för att klara en utbyggd persontrafik. Behovet förstärks om genomgående godståg genom Bergslagen leds om via Sala och Västerås.
- **Kapacitetsökningar på Godsstråket genom Bergslagen för att på sikt få en utbyggnad till dubbelspår.** Godsstråket är den genaste vägen för genomgående godståg från Norrland mot Hallsberg och vidare mot Skåne respektive Göteborg. Ett nytt anspråk på banan är malmtransporter och andra transporter för gruvindustrin. Banan används utöver genomgående och lokala godstransporter även för en växande regionalstågtrafik.
- **Ökad kapacitet på Mäljarbanan Västerås – Dingtuna/Borgby.** På det nuvarande dubbelspåret samsas både Mäljarbanetraffiken, Berslagsspendelns tåg och tågen mellan Västerås och Eskilstuna. Trafiken kommer i framtiden öka på samtliga dessa banor, vilket leder till kapacitetsbrist på den gemensamma delen. Detta förstärks om genomgående godståg genom Bergslagen leds om via Sala och Västerås.
- **Utbyggnad till fyra spår på Mäljarbanan mellan Kallhäll och Bålsta.** En expanderande regionalstågs- och pendeltågstrafik efter Citybanans utbyggnad leder till ökad konkurrens om spåren.
- **Ökad kapacitet på Ostkustbanans infart till Stockholms C.** När Citybanan invigs kommer den gemensamma infarten för Ostkustbanan och Mäljarbanan innebära begränsningar för hur många tåg som kan köras på dessa båda banor.

Vi står inför införandet av ett nytt planeringssystem där kraven på snabbt genomförande och flexibilitet ökar. För att det ska vara möjligt behöver en planberedskap byggas upp. Länsstyrelsen ser därför behov att redan nu till exempel påbörja förstudie för Arosbanan och järnvägsutredning för banan Västerås – Eskilstuna. Detta är även viktigt för att kunna få en samordning med kommunernas planering i en region med högt exploateringsstryck.

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Ingemar Skogö. I handläggningen har även deltagit länsråd Sofia Wallström och kommunikationsdirektör Rolf Karlsson, föredragande



Ingemar Skogö



Rolf Karlsson

Datum
2011-08-26

Diarienummer
341-2882-11

Kopia till:
trafikverket@trafikverket.se
Landstinget Västmanland
VKL
Länets kommuner