

27 oktober 2009

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## **Yttrande över Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, dnr N2009/6374/IR**

Värmlandstrafik AB har i egenskap av trafik huvudman beretts möjlighet att avge yttrande över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 och vill med anledning därav framföra följande.

Värmlandstrafiks ägare har som övergripande syfte med länstrafiken att den skall medverka till en hållbar utveckling i hela länet grundat på de tre hållbarhetskategorierna; miljömässig-, social- och ekonomisk hållbarhet.

Detta övergripande syfte har konkretiserats i tre huvuduppgifter:

- Vidga arbetsmarknaderna
- Öka länets tillgänglighet till den tre storstadsområdena, Stockholm, Göteborg och Oslo
- Samordna gemensamma transportbehov.

För att klara dessa huvuduppgifter är Värmlandstrafik helt beroende av ett väl fungerande transportsystem. Särskilt järnvägssystemet.

De tre största orterna i Värmland Karlstad, Kristinehamn och Arvika är lokaliserade utmed Värmlandsbanan, som utgör det s.k. tredje benet i Den Nordiska Triangeln.

Värmlandsbanan har en i förhållande till trafikmängd låg teknisk standard och en begränsad kapacitet. Banan är i hela sin sträckning från Laxå till Charlottenberg enkelspårig och med få och korta mötesstationer. Den har en hög trafikbelastning med såväl godstrafik som persontrafik. Kapacitetsutnyttjandet ligger mellan 80 – 100% på huvuddelen av stråket. Den genomgående trafiken domineras av godståg och är till stor del internationell. Inom regionen tillkommer den regionala persontrafiken. Sträckan mellan Karlstad och Kil är den mest belastade enkelspårsträckan i hela landet. Trafikstörningarna är många och återställningstiden blir ofta lång.

I det upprättade förslaget till transportplan finns tre järnvägsobjekt som kan ingå i den föreslagna ramnivån på 100%.

- Ställdalen – Kil, upprustning
- Skåre – Kil, mötesspår
- Nykroppa – Kristinehamn, elektrifiering.

Mötesspåret mellan Skåre – Kil är helt nödvändigt för dagens trafik. Med ett långt mötesspår klaras även en viss ökning av trafiken med fortsatt god kvalitet.

De båda andra objekten har för Värmland begränsad betydelse. De ingår i Regeringens s.k. Närtidssatsning och är därigenom i visst avseende redan beslutade. Syftet med upprustningen av Bergslagsbanan mellan Ställdalen och Kil är att fullborda godsstråket Väster om Väneren. Därigenom kan godstrafiken erbjudas en alternativ väg mellan Bergslagen/Norrland och exporthamnarna på Västkusten som medför en avlastning av Västra stambanan. Värmlandstrafik vill dock mena att det skulle vara direkt fel att bara se på investeringen i Bergslagsbanan och Inlandsbanan (Nykroppa – Kristinehamn). Enligt Banverkets prognos kommer Bergslagsbanan vid

planeringsperiodens slut att trafikeras av 24 godståg. Genom att betrakta dessa banor som ett system tillsammans med Värmlandsbanan skulle man kunna uppnå större effekter i närtid. Ökad kapacitet genom anläggande av fler eller längre mötesstationer mellan Kristinehamn och Karlstad skulle medföra betydande fördelar även för det 30-tal godståg som trafikerar Värmlandsbanan idag. Fördelar som naturligtvis även tillkommer persontrafiken. Möteskapaciteten mellan Ställdalen och Kil kan byggas ut senare under planperioden i takt med en ökad trafik.

Oavsett systemperspektiv eller stråkperspektiv är det Värmlandstrafiks uppfattning att kapaciteten på Värmlandsbanan måste förstärkas. I Synnerhet mellan Laxå och Kil och där särskilt mellan Kristinehamn och Karlstad. De tre mötesstationer som finns i förslaget till Nationell plan för transportsystemet och som uppfattas kunna inrymmas inom alternativet +15% bör lyftas i prioriteringen. Kapacitetstillskottet bör komma inom den första hälften av planperioden. Som redan nämnts är kapacitetsutnyttjandet högt och återställningsförmågan låg. Flera tåg drabbas av varje störning. Lika viktigt för Värmlandstrafik är dock att omfattningen av trafiken är så stor att persontågens gångtider blivit orimligt långa. Kollektivtrafiken tappar i konkurrenskraft gentemot privatbilen. Med den nuvarande prioritetsordningen mellan olika tåg är gångtiden för ett X2000 tåg mellan Karlstad och Kristinehamn 18 minuter. Ett regiontåg kan ha en gångtid på 36 min på motsvarande sträcka. Detta beroende på möteskapaciteten.

Kapaciteten på Värmlandsbanan är också beroende av funktionen inom Karlstad C. Funktionsanpassningen av bangården i Karlstad liksom byggande av resecentrum föreslås kunna inrymmas i planen inom +15%. En avsiktsförklaring/avtal är tecknat om medfinansiering av detta objekt. Värmlandstrafik förutsätter att regeringen kommer att bemyndiga Banverket att teckna och verkställa nödvändiga avtal under planperioden. Objektet är mycket viktigt för den fortsatta utbyggnaden av tågtrafiken inom Värmland och för Värmlands koppling till de omgivande storstäderna Stockholm, Göteborg och Oslo. Ökad tillgänglighet är helt avgörande för den Regionala tillväxten i Värmland. Att fullt ut kunna nyttja tågtrafikens möjligheter för

att öka tillgängligheten genom minskade restider, är avgörande för både regionförstoringen och för att kunna tillförsäkra en god kompetensförsörjning.

Fryksdalsbanan har en avgörande betydelse för möjligheten att knyta samman Fryksdalen med arbetsmarknadsregion Karlstad. Vägnätet är inte ett alternativ. Fryksdalsbanan är också avgörande för möjligheterna att klara kompetensförsörjningen inom sjukvård, utbildning och förvaltning i de norra delarna av länet. Värmlandstrafik har under en följd av år investerat i moderna fordon för Fryksdalsbanan. Godstrafiken är på väg att byggas ut. Ska banan fylla sin funktion är en vidareutveckling av kapacitet och hastighetsprofil oundviklig, redan inom de närmaste åren. En avsiktsförklaring/avtal är tecknat om medfinansiering av detta objekt. Värmlandstrafik förutsätter att regeringen kommer att bemyndiga Banverket att teckna och verkställa nödvändiga avtal under planperioden.

Godsstråket Väster om Väneren skall vara utbyggt för 25 tons axellast och för lastprofil C vilket kräver särskilda åtgärder vad gäller säkerhet vid stationer och andra platser där folk kan uppehålla sig. Tre sådana platser är stationerna i Grums, Säffle och Åmål. Plattformhöjder och plattformsbredder är där sådana att det medför stora säkerhetsrisker att bedriva persontrafik på dessa stationer samtidigt med mer omfattande systemtransporter av gods med lastprofil C. Åtgärder för ökad säkerhet på dessa stationer skulle varit genomförda redan i samband med uppgraderingen av Vänerbanan till STAX 25 åren 1999 -2001. Värmlandstrafik förutsätter att säkerheten på dessa stationer beaktas vid den nu planerade närtidssatsningen på avslutande investeringen i godsstråket Väster om Väneren genom att man bygger nya perronger med höjd och bredd enligt nybyggnadsstandard.

Värmlandstrafik har under en följd av år arbetat med utveckling av persontrafik med tåg över nationsgränsen, för att binda samman Värmland med Osloregionen. Denna trafik som har haft en mycket stark resandeutveckling är av stor betydelse för den regionala utvecklingen och har nu förlängts i en ny avtalsperiod.

Stråket Oslo – Stockholm är en del av den nordiska triangeln och borde ha hög prioritet i bägge länderna. Både Norge och Sverige har utrett höghastighetsbanor. Tyvärr har inte stråket Oslo-Stockholm utretts. Det är angeläget att en utredning genomförs under planperioden och att detta sker i samverkan med norska staten.

Värmlandstrafik AB

Lars Bull