

Remissvar Länstransportplan 2010-2021

Länstransportplanens utformning är alldeles för inriktad på att fortsätta i samma spår som tidigare, d v s huvudfokus är på vägtransporterna! Vi måste bli mycket mer offensiva i satsning på alternativen till bilar och vägtransporter, om vi ska klara av att verkligen varaktigt minska vår energiförbrukning. Planen är omodern och inte framåtsyftande mot det transportsnålare samhälle vi måste ställa om till före 2020.

Naturskyddsföreningen i Dalarna kräver i länstrafikplanen för 2010-2021 att:

- Inga pengar avsätts till flyget.
- Dalabanan och Bergslagsbanan får bättre standard med fler mötesplatser så att tågtrafiken kan öka. Inklusivt dubbelspår sträckan Falun-Borlänge.
- Västerdalsbanan rustas upp, efter många års försumligheter, och byggs ut till i första hand Sälen.
- Alla om- och nybyggnationer i syfte att förbättra vägarnas kvalitet för att tillåta högre hastigheter stryks i förslaget, (steg 4-åtgärder enl. fyrstegsprincipen) t ex s k flaskhalsar, eller prövas mot steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen.
- En ökad satsning på att utöka och tillgängliggöra kollektivtrafiken, med attitydpåverkan men också genom större turtäthet, vettigare biljettpreiser och biljettsystem, bättre omstigningsmöjligheter etc.
- En större satsning på gång- och cykeltrafik. Det ska vara enkelt för cyklister och gångtrafikanter att ta sig fram i trafiksystemet. Att ta med cykel på tåg och buss är en självklarhet.

Attitydförändringar med dubbla budskap

Planen är kontraproduktiv då man å ena sidan vill få till stånd en ändring i attityder och beteenden beträffande kollektivtrafik och cykling, och å andra sidan satsar på högre och snabbare framkomlighet för biltrafiken. Det slår undan benen för ett trafiksnålare samhälle och ett samhälle med större andel kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafik. Man kan inte ge bilismen vad bilismen vill ha och sedan propagera för att man inte ska åka så mycket bil! Samhället måste då anstränga sig än mer för att få människor att välja det kollektiva resandet.

Bara 10 miljoner är avsatt för attitydförändringar, detta mycket viktiga ändamål. Det behövs en stor attitydförändring framförallt i vårt biltäta län.

Vi måste tänka nytt, tänka lokalt och tänka bort bilar, kol och olja!

Samhällsplanering

Det är viktigt att satsa på att minska transportbehovet, att premiera kollektiva lösningar och gång- och cykeltransporter. Vad man vill åstadkomma med vettigare samhällsplanering framgår inte. I Dalastrategin finns inget om utveckling av lokalsamhällena, vilket bör vara det vi ska satsa på framöver för att klara de utmaningar vi står inför. Hållbara bygder är kanske nyckeln till ett transportsnålare samhälle.

Dalastrategin känns omodern. Den prioriterar tillväxt och inget av de andra faktorer som har betydelse för folks välbefinnande och delaktighet.

Kollektivtrafiksatsningar

Finns i planen, men samtidigt vill man gynna bilismen. Hur går det ihop? Vilket ben ska man stå på? Om vi nu ska satsa på kollektivtrafiken, måste vi göra det fullt ut. Det innebär per definition att biltrafiken måste stå tillbaka. Att bygga bort s k flaskhalsar innebär ju bara att man bjuder in till mer bilåkande och inte till kollektivåkande. Det måste kännas lönsamt både tidsmässigt och ekonomiskt att välja kollektivtrafik framför den egna bilen. Det kommer inte att ske med den nuvarande planen.

Stora belopp kommer att satsas på vägtrafiken i steg 4 i fyrstegsmodellen. Dessa borde gå till ökade satsningar på järnvägen. Dessa satsningar är långtifrån lika omfattande som vägsatsningarna i planen.

Västerdalsbanan – vart tog den vägen? Om man verkligen menar allvar med att satsa på turisttrafik till våra fjällområden är det absolut nödvändigt med en offensiv järnvägssatsning dit. Utnyttja Västerdalsbanan och rusta upp den till god standard upp till Sälen. Fortsätt gärna banan över gränsen till Norge och Trysil!

Den ensidiga satsningen på bilvägar till våra fjällanläggningar känns som en mycket omodern satsning. Det är verkligen ingen framtidssatsning. Åre har järnväg! Därför åker folk dit.

Flygplatser

Satsningen på flygplatser är ytterst anmärkningsvärd och fullständigt absurd. Flyget ska få lika mycket, 10 miljoner, som attitydpåverkansarbetet enligt steg 1. Stryk genast.

Fyrstegsprincipen

4-stegsprincipen är en bra princip. Men i denna plan hamnar en alltför stor del av investeringarna i steg 4., framförallt på vägsidan. Här behövs en rejäl omprioritering.

Nya och förbättrade vägar ger inte bara möjligheter till ökade hastigheter utan ger också en ökad total trafikmängd. Ju enklare att köra bilen desto mer benägen är man att använda den. Bättre framkomlighet ger högre hastigheter och därmed ökade koldioxidutsläpp.

I planen vill man ha enligt 100%-alternativet 623 miljoner kronor till investeringar i steg 4. Har varje åtgärd där varit föremål för utredning om andra åtgärder? Endast 50 av dessa miljoner skulle gå till satsningar i järnvägsnätet, Dalabanen. Dubbelspåret Falun-Borlänge finns inte med bland åtgärderna i planen, trots att man säger att behovet är stort. Inte heller Västerdalsbanan nämns med ett ord. En kraftfull satsning på järnvägarna måste framgå i planen.

Västerdalsbanan är viktig både för turisttrafiken som för pendlingsresor och utveckling i Västerdalarna. Med de stora satsningar man vill göra på Rv 71 verkar viljan saknas att satsa på järnvägen här. Med de stora och ökande turistströmmarna till våra fjällområden framför allt till Sälenområdet och med ökande pendlingsmöjligheter som en bra järnväg skulle ge, är det mycket anmärkningsvärt att Västerdalsbanan över huvud taget inte finns med i planerna!

Cykel- och gångtrafik

Satsning på cykel- och gångvägar behöver vara radikalare. Ett nät av bra cykelvägar inte bara inom kommunens olika delar utan även mellan kommunerna är en viktig faktor för omställningen till ett mer energieffektivt transportsystem. Inte bilen under milen!

Marknadskrafterna

Enskilda företag och näringar har stort inflytande på planen. Vi ifrågasätter planens tillmötesgående till bl a Stora Enso i Fors. Både vägbygge och ombyggnad av järnvägsspåren föreslås. Om man ska göra en sån stor investering för att en industri ska vara kvar och kunna expandera, måste man ju ha ordentliga garantier för att företaget finns kvar ett bra tag efter att vägen är färdigbyggd. Kan Fors ge sådana garantier? Eller står vi där med en stor investering i en väg som kanske inte behövs när den är färdig?

Om våra krav genomförs står vi bättre rustade för de utmaningar som kommer i framtiden och vi har ett stabilt transportsystem som tillåter oss att utveckla Dalarna och våra bygder för människor, miljön och olika verksamheter.

Naturskyddsföreningen i Dalarna

Anders Munters
Ordförande