

GD
Minoo Akhtarzand
Banverket
781 85 BORLÄNGE

Godstransporter på järnväg i Bergslagen behöver utvecklas

Bakgrund

Basindustrins utveckling i Bergslagen har under en lång följd av år varit starkt positiv och i regionen finns i dag ett antal företag som är världsledande inom sina respektive områden. Stora investeringar i industrins anläggningar har lagt grunden för denna utveckling och investeringarna fortsätter att ligga på en hög nivå.

Utvecklingen har lett till kraftigt ökade transportvolymerna av insatsvaror, exempelvis rundvirke, stålämnen och skrot, in till företagen och i motsvarande grad transport av färdigvaror ut. Merparten av de varor som förädlas/produceras i regionen går på export. De största varugrupperna är papper, stål- trä- och kraftöverföringsprodukter. Dalarnas län är landets fjärde största exportlän.

Förutom den omfattande förädling/produktion som sker i regionen fungerar den som ett transitområde för genomgående godstransporter från norra Sverige till Göteborgs hamn eller till södra Sverige och vidare till kontinenten. Ett mått på omfattningen av godstransporterna i regionen är att var fjärde godståg i Sverige angör Borlänge varje dag.

Industrin investerar långsiktigt

Industrin i regionen har en hög investeringstakt. Flera av Sveriges största industriinvesteringar återfinns i Dalarna. Uppskattningsvis ca 20 miljarder investeras i industrin enbart i Dalarna. I Borlänge har Stora Enso nyligen avslutat en investering på ca 4,5 miljarder i en ny pappersmaskin, och i Avesta pågår en investering i Outokumpus anläggningar på drygt 5 miljarder. SSAB, som årligen investerar ca 0,7 miljarder i sina anläggningar i Borlänge, har

nyligen beslutat om en större investering i ytterligare utökad kapacitet och vidareförädling av höghållfast tunnplåt. I Fors utanför Avesta krävs omläggningar av järnvägen för att Stora Enso ska kunna fortsätta sin expansion. Hos ABB i Ludvika, ett världscentrum för kraftöverföring, har en världsledande teknikutveckling lett till investering i ny provhall för 300 mkr.

Andra exempel på investeringar som genererar ökade transporter är Spendrups utbyggnad av bryggeriet i Grängesberg, stora investeringar i länets sågverk och Clas Ohlsons utbyggnad av centrallager i Insjön för 615 mkr. Även Ovako genomför investeringar i sina anläggningar i Hofors och i Smedjebacken. Till detta kommer att en växande handel i regionen allt mer börjar fråga efter miljövänliga transporter på järnväg.

Företagens planerade investeringar ligger fast trots den nu rådande lågkonjunkturen. En justering av tidsplanerna har skett hos vissa företag vilket innebär att investeringarna genomförs under en något längre period, men investeringarna ligger fast vilket visar på företagets fortsatta framtidstro.

Industrins behov av transporter varierar mellan företagen

Beroende på varuslag och handelsupplägg så är industrins efterfrågan av infrastruktur för sina transporter olika. Göteborg, Gävle och sydhamnar är viktiga utskleppningshamnar. Speciellt Göteborgs hamn har under senare år växt betydligt och blir allt viktigare för regionens företag. För Stora Enso är Göteborgs hamn den stora noden i deras transportupplägg för export. För SSAB är transportvägarna till SSAB i Oxelösund samt Oxelösunds hamn och kontinenten via Malmö/Trelleborg viktiga. För ABB är Norrköpings hamn utskleppningshamn för tunga transformatorer. Men även Gävle Hamn ökar i betydelse. Outokumpu i Avesta satsar på en kraftigt ökad andel järnväg i samband med pågående investering vilket innebär att ytterligare ca 600 kton kommer att transporteras på järnväg.

Ändrade upptagningsområden för råvaror till pappers- och massaindustrin ställer nya krav på järnvägens infrastruktur. Trätåg, som svarar för en stor del av råvaruförsörjningen till Stora Enso:s och Korsnäs fabriker, har under senare år kraftigt ökat sina transporter på järnväg och transporterar nu ca 3,3 milj ton virke från sina terminaler till främst Kvarnsveden i Dalarna och till fabriken vid kusten runt Gävle. Inom en femårsperiod har företaget möjligheter att öka sina transporter upp till 5 – 6 milj ton, förutsatt att järnvägssystemet klarar dessa volymer. På längre sikt kan ytterligare volymer lyftas över från bil till järnväg. Stora Enso:s kartongfabrik i Fors utanför Avesta har i dag inga råvaruleveranser på järnväg men kan börja nyttja den, förutsatt investeringar i ny järnvägssträckning vid fabriken.

För den tunga industrin som ligger i inlandet är järnvägen en förutsättning för tillväxt och expansion. Med nuvarande kapacitet på järnvägen äventyras industrins tillväxt. ABB:s tillverkning av tunga transformatorer i Ludvika, en nyckelkomponent i deras system för kraftöverföring, har, för sin globala export, järnvägen som enda transportalternativ till hamn. För ABB:s långsiktiga utveckling är kapacitet i form av transportprofil avgörande för företagets utveckling i Bergslagen.

Industrins transportbehov är över tiden relativt stabila. Ökad förädlingsgrad hos våra företag ställer dock andra och nya krav på infrastrukturen då nya marknader etableras. Ändrade och utökade upptagningsområden för råvaror till massa- och pappersindustrin ändrar transportbehoven. Industrin önskar därför väl utbyggda godsstråk som på kort tid kan ta emot ökade volymer.

Konkurrenskraftiga transporter kräver effektiva omlopp

Det finns en utbredd myt att industrins transporter kan anpassas efter t.ex. persontrafikens behov av tåglägen. Industrins företag arbetar numera med allt mer förfinade transportupplägg där leveranstider, omloppstider mm pressas för att få bästa ekonomiska utfall.

Basindustrins omloppstider är i dag hårt styrda och ett ökat intresse för mera livsmedeltransporter på järnväg ställer höga krav på järnvägens förmåga att klara såväl kapacitet som god tillgång till spåren. Så kommer t.ex. Spendrups förutsättningar att använda järnvägen för sina framtida transporter att bli beroende av möjligheten till snabba och stabila omloppstider för sina produkter.

Flaskhalsar måste bygga bort

Den nuvarande kapaciteten på järnvägen är hårt utnyttjad och olika åtgärder har redan vidtagits för att kortsiktigt lösa akuta problem. Vi upplever dock att det finns ett flertal flaskhalsar i systemet som orsakar försämrad leverans kvalitet och som dessutom förhindrar en utveckling mot att en ökad produktionsvolym kan transporteras på järnväg.

Näraliggande exempel på detta är kapaciteten på och kring Borlänge bangård, som sedan länge är hårt ansträngd, samt Borlänge bangårds utfart mot Kvarnsvedens Pappersbruk och Repbäcken, där trängsel begränsar framkomligheten. Pågående utbyggnad av kapaciteten vid Domnarvets bangård ger en viss lättnad av problemen vid Borlänge bangård men måste följas upp med en utbyggnad av huvudbangårdens kapacitet. Som en följd av utbyggnaden av Outokumpu:s anläggningar i Avesta bör en översyn av Krylbo bangård göras.

Bandelen Borlänge - Falun - Storvik är en hårt belastad sträcka, där godstågen konkurrerar om kapaciteten med en växande persontrafik. Framst gäller det delen Falun – Borlänge där redan nuvarande persontrafik allvarligt konkurrerar med godstrafiken. Kända trafikökningar kommer att ytterligare försämra framkomligheten på sträckan. Andra flaskhalsar som påverkar Bergslagens industrier är trängseln på Västra Stambanan mellan Alingsås och Göteborg. Stora godsmängder från Bergslagen går över Göteborgs hamn, och vi ser det som nödvändigt att kunna nå hamnen även norrifrån via stråket ”Väster om Väner”. För att detta alternativ ska vara intressant måste dock gångtiderna kortas genom åtgärder på vissa sträckor, främst Ställdalen – Kil.

Fortsatt satsning på bärighet och profil är viktigt för Bergslagens industrier där ABB:s transporter av tunga transformatorer från Ludvika till hamn kräver särskild översyn av järnvägens transportprofil.

Behov av åtgärder på kort sikt

Det är viktigt att industrins behov av stabila stråk för godstransporter blir tillgodosedda för att klara dagens behov och de kapacitetsökningar som redan är beslutade av företagen. För att uppnå detta bör följande åtgärder genomföras:

- Öka kapaciteten på stråket Borlänge – Gävle, främst delen Falun – Borlänge och förbättrad anslutning till Gävle hamn.
- Öka kapaciteten på Borlänge bangård.
- Utbyggd kapacitet och förkortade gångtider på stråket Väster om Vänern, så att detta stråk kan börja fungera som en alternativ väg mot Göteborgs hamn
- Åtgärda kapacitetsproblemen på sträckan Hallsberg - Mjölby, och Södra stambanan, så att exporten mot kontinenten tryggas via hamnarna i Sydsverige och genom den fasta förbindelsen över Öresund.
- Åtgärda bärighet och profil för att säkerställa tillgång till viktiga exporthamnar.

Behov av åtgärder på längre sikt

I ett längre perspektiv måste investeringar göras i järnvägsnätet, så att industrins råvaruförsörjning tryggas, och att färdiga varor och produkter effektivt kan levereras till kunder i Sverige och utomlands. De godsstråk som byggs ut för transporter till och från Bergslagen måste klara en ökande andel järnvägstransporter och en ökande volym från våra företag. Men stråken måste även vara robusta, så att de kan klara förändringar i godsflöden som kan orsakas av förändrade marknader och råvaruleverantörer.

Göteborg, Gävle, Oxelösund och Norrköping är viktiga hamnar för regionens företag liksom vägen mot kontinenten via hamnarna i södra Sverige eller den fasta förbindelsen över Öresund. De två stråken till och från samt genom Bergslagen, Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan/Väster om Vänern, måste byggas ut till två funktionella stabila stråk, som även kan fungera som alternativa stråk i händelse av störningar. Nödvändiga investeringar måste göras för att eliminera nuvarande brister i kapacitet och framkomlighet.

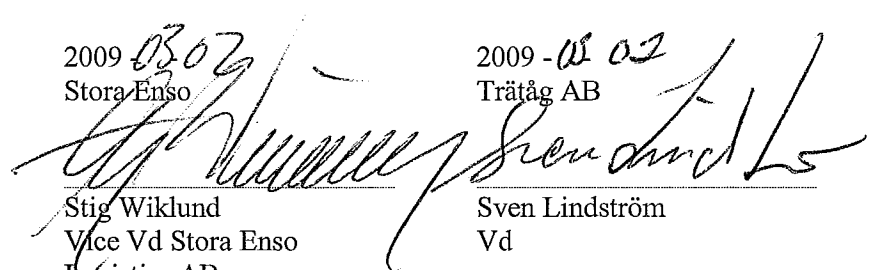
Vi hemställer att:

- Åtgärder vidtas på kort sikt enligt ovan
- Att godsstråket Väster om Vänern snarast byggs ut
- De två godsstråken i Bergslagen, Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan/Väster om Vänern, byggs ut till två funktionella stråk, som även kan fungera som alternativa vägar mot Göteborg
- Järnvägarna i Bergslagen byggs ut så att företagens råvaruförsörjning tryggas och leverans av varor kan ske till marknader i Sverige och på export
- Stråket Hallsberg - Mjölby samt Södra stambanan får förstärkt kapacitet för att klara godstransportbehovet via Sydsvenska hamnar mot kontinenten

2009-03-02
SSAB Tunnpå


Martin Lindqvist
Divisionschef

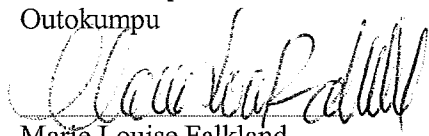
2009-03-02
Stora Enso


Stig Wiklund
Vice Vd Stora Enso
Logistics AB

2009-03-02
Trätåg AB


Sven Lindström
Vd

2009-03-06
Outokumpu


Marie Louise Falkland
Platschef Avesta Works

2009-03-09
Ovako


Kimmo Väkiparta
VD Ovako Bar AB

2009-03-12
ABB Power Systems Products


Johan Söderström
Divisionschef

2009-03-10
Spendrups AB


Gunnar Svensson
Vice VD

2009-03-02
Bergkvist-Insjön AB


Björn Bergkvist
Projektledare

2009-03-02
Clas Ohlson AB


Rolf Andersson
chef/director
Distribution Center Insjön