



# Rapportdummy okt-10

UNITED  
BY OUR  
DIFFERENCE



## Bergslagsbanan Systemanalys Gävle-Göteborg

2010-10-20

Analys & Strategi

# Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel:

Redaktör: Björn Salomonson

WSP Sverige AB

Besöksadress: Arenavägen 7

121 88 Stockholm-Globen

Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99

Email: [info@wspgroup.se](mailto:info@wspgroup.se)

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

[www.wspgroup.se](http://www.wspgroup.se)



Analys & Strategi

# Innehåll

## SAMMANFATTNING

1	VARFÖR BEHÖVER STRÅKET GÄVLE – GÖTEBORG UTVECKLAS? .....	2
2	MÅL FÖR TRANSPORTSTRÅKET GÄVLE – GÖTEBORG .....	9
3	FUNKTIONELLA KRAV PÅ TRANSPORTSYSTEM OCH INFRASTRUKTUR .....	10
4	TÄNKBARA ÅTGÄRDER ENLIGT FYRSTEGSPRINCIPEN.....	11
4.1	Åtgärder i transportinfrastrukturplan 2010-2021 .....	11
4.2	Förslag till ytterligare åtgärder .....	12
4.3	Strategier för alternativa kostnadsramar .....	13
5	FÖRVÄNTADE EFFEKTER.....	14
5.1	Trafikering och resande .....	14
5.2	Samhällsekonomisk nytta .....	14
5.3	Regional tillväxt .....	14
5.4	Samlad värdering av måluppfyllelse .....	14

## BILAGOR/UNDERLAGSRAPPORTER

### Läsanvisning

Huvudsyftet med detta dokument är att visa hur vi *nu* tänker lägga upp rapporten strukturellt och innehållsmässigt. Texter utgör främst exempel på, eller beskrivning av, vad respektive delkapitel innehåller. Likaså ska bilderna bara ge en antydning om vad som kan komma att redovisas. De är heller inte redigerade.

De texter som beskriver mål för stråket och funktionella krav (kap 2 och 3) är dock mer genomtänkta och här välkomnar vi särskilt synpunkter på formuleringarna.

# 1 Varför behöver stråket Gävle – Göteborg utvecklas?

## Starkt, exportinriktat näringsliv

*Text från företagarnas brev till BV 20090302:*

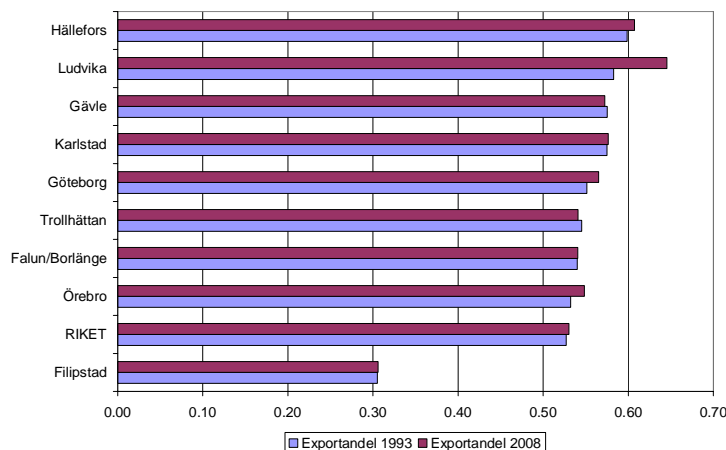
Basindustrins utveckling i Bergslagen har under en lång följd av år varit starkt positiv och i regionen finns i dag ett antal företag som är världsledande inom sina respektive områden. Stora investeringar i industrins anläggningar har lagt grunden för denna utveckling och investeringarna fortsätter att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

Alla fem länen i stråket hör till de tio största exportlänen i landet

Figur 1 Genomsnittlig exportandel per LA-region i stråket Gävle-Göteborg 1993 och 2008. Tillverkningsindustri.



Källa: SCB

Av denna figur framgår att alla LA-regioner i stråket Gävle-Göteborg, med undantag för Filipstad, har en högre genomsnittlig exportandel än riket. Stråkets andel av Sveriges sysselsättning har ökat något, och andelen av den totala industrissysselsättningen har ökat än mer. Detta tyder på att Sveriges industri tenderar att bli alltmer koncentrerad till stråket Gävle-Göteborg.

40 % av Sveriges export från de fem länen i stråket

## Logistik viktig konkurrensfaktor

Den ökade specialiseringen och internationaliseringen inom tillverkningsindustrin gör att förädlingskedjorna från råvaror till färdig produkt ofta löper i många steg innan produkten når slutkonsumenten. Logistikerna behöver därför effektiviseras, gränshindren minska och transporter samordnas.

Sverige har ett avståndshandikapp gentemot de stora industriregionerna på kontinenten.

*Ur ntp:*

Sverige är beroende av väl fungerande internationella transporter. EU arbetar systematiskt för att underlätta för hållbara och effektiva transporter över gränserna. Utvecklingen av den svenska transportinfrastrukturen bör stärka Sveriges konkurrenskraft samt stödja EU:s arbete genom att skapa sammanhängande gränsöverskridande stråk till våra grannländer.

Sverige har ett avståndshandikapp

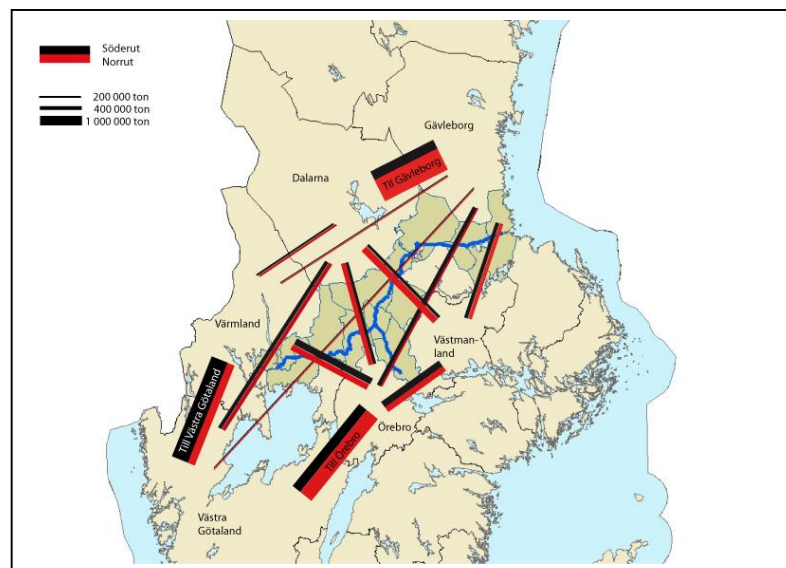
## Kort om företagen i stråket.

.....

## Godsflöden

*Bildexempel:*

Godsflöden på väg och järnväg, i dag och prognoser. Kort om Vänerhamnarna.



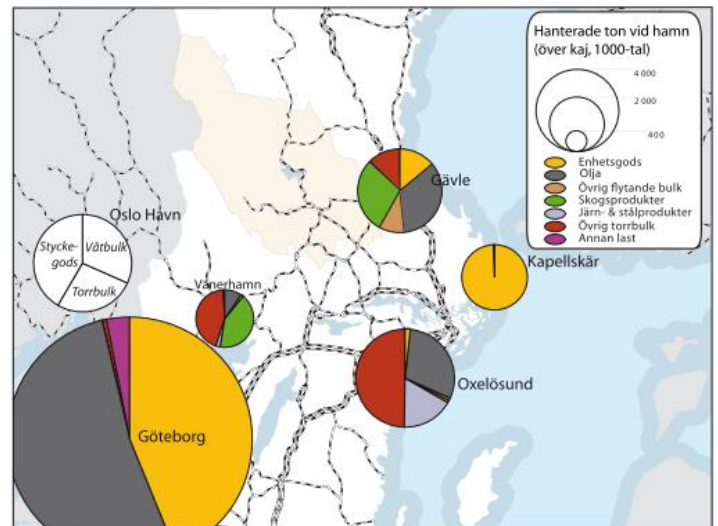
Ytterligare scenarier som kan påverka transportvolymerna på banan, t ex nya handelslinjer via Gävle hamn, miljöavgifter på kustnära sjöfart.



## Göteborg och Gävle viktiga noder, inte bara för Bergslagen

Göteborgs hamn är den enda i Skandinavien med direktanlöp för interkontinental export och import. Frekventa transporter på järnväg går till och från orter i hela landet, även övre Norrland. Gävle stor exporthamn särskilt för skogsindustrin och utvecklingspotential gentemot bl a Ryssland och Baltikum.

**Bergslagsbanan/Väster om Väneren är en mycket vital del av det svenska järnvägsnätet**



Figur 3.1:4 Gods över kaj 2006. Källa: SCB och Sveriges hamnar, bearbetning av ÅF Infraplan.

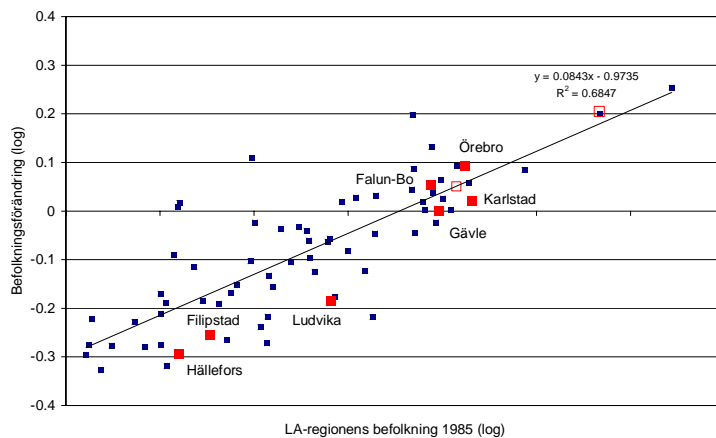
ABB:s tunga transformatorer från Ludvika exporteras via Norrköpings hamn, vilket hämmas av begränsningar i järnvägens tekniska standard. En stor del av stål- och metallvaruindustrins produkter går via Oxelösund.

## Regionförstoring förutsätter snabb och hållbar "långpendling"

I alla kommuner med stora arbetsmarknader har befolkningen vuxit, medan den krympt i kommuner med små arbetsmarknader. Detta gäller även för de 14 kommunerna i Partnerskapet.

**Starkt samband mellan arbetsmarknad och befolkningsutveckling**

Figur LA-regionens befolkning år 1985 och befolkningsförändring 1985-2008 för LA-regioner i Sverige.

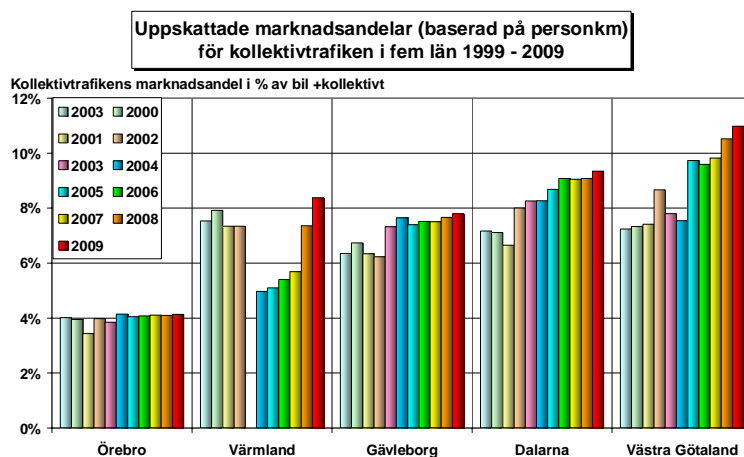


Källa: SCB

Förutom de sju LA-regioner som berörs i Partnerskapet har LA-regionerna Trollhättan-Vänersborg (9 kommuner) och Göteborg (19 kommuner) markerats i figuren.

Kollektivandelen för lokala och inomregionala resor, där pendling till arbete och studier utgör en stor andel, är genomgående mycket låg. I flertalet län ligger den under 10 % räknat i personkilometer. I Örebro län är marknadsandelen mycket låg, ca 4 % och stagnerande.

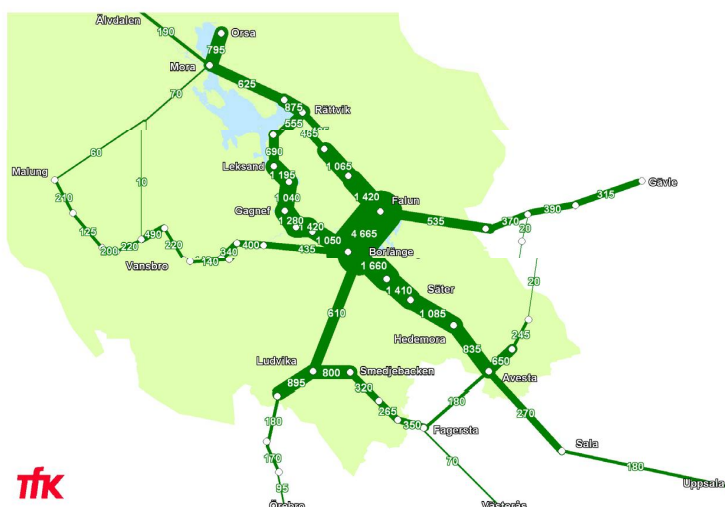
Figur2. Utvecklingen av kollektivtrafikens beräknade marknadsandelar för fem län åren 1999 - 2009



Det är tåg-resandet som står för ökningen

Genomgående har kollektivtrafikens marknadsandel ökat i alla län utom i Örebro län. Det är det regionala järnvägsresandet som svarar för mer än hela resandökningen, beroende på att bussresandet inom länen har stagnerat eller i vissa fall minskat.

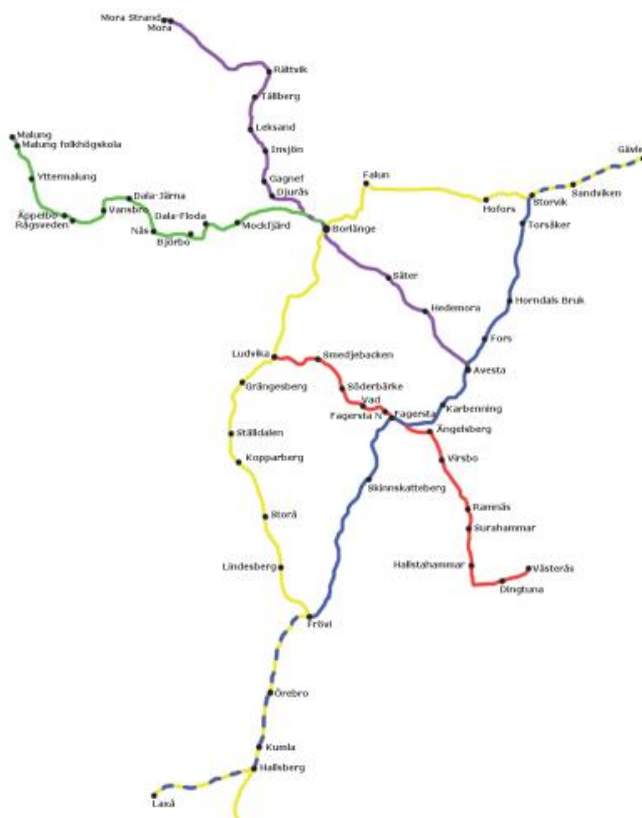
Figur. Arbetspendlingsflöden (ackumulerade värden)



Källa: TFK (2008) Tågpendling i Dalarna. Förutsättningar och förslag till trafikupplägg.

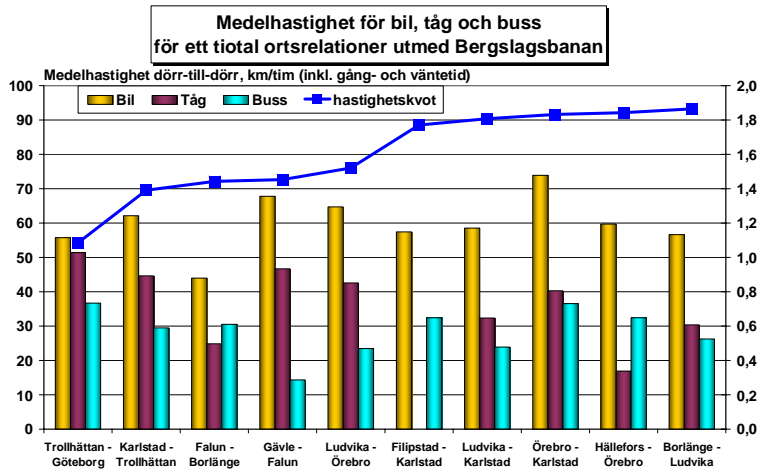
### Tåg i Bergslagen

”Linjenätet framgår av vidstående karta. Nätet har varit intakt sedan starten, dock tillkom sträckan Hallsberg-Mjölby i juni 2007 på uppdrag av Rikstrafiken. Totalt körs i trafiken 5 309 967 km per år och fordonsinsatsen består av 21 Regina motorvagnståg och två Itino dieselmotorvagnar.



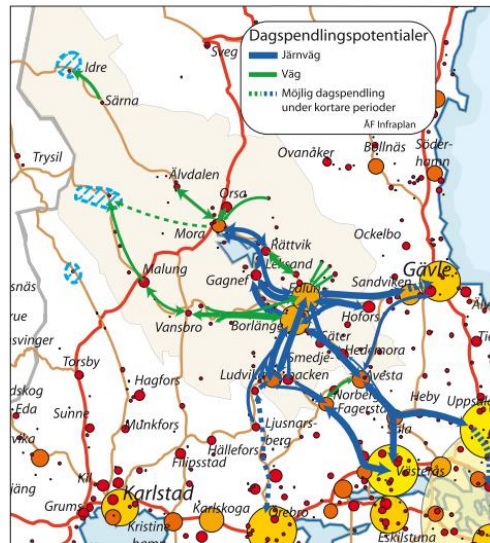


Tågpendlingsflödet i Dalarna domineras starkt av relationen Falun – Borlänge, beroende på orternas närhet och det goda utbudet av direktförbindelser som Tåg i Bergslagen kan erbjuda mellan dessa orter.



Bättre tågförbindelser kan konkurrera med bil

Var finns störst potential för ökad pendling?



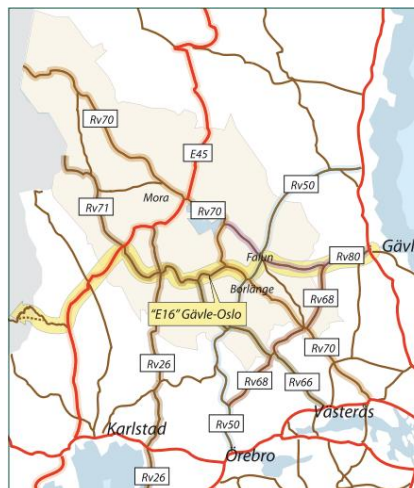
## Infrastrukturen begränsar, en del på gång men mer behövs

Väg och järnväg fyller delvis olika behov (varuvärde, volym, tid etc.). Dåliga förutsättningar för sammodalitet i dag.

I järnvägsstråket finns kapacitetsbrist, begränsningar för vagnsvikter, lastprofil, tåglängder m m. Generellt sett finns även brister vad gäller drift, underhåll och vidmakthållande, vilket också i hög grad uppmärksammats de senaste åren. I nationella planen för transportinfrastrukturen ingår åtgärder ....

Även med dessa åtgärder genomförda finns inte utrymme för att tillgodose samhällets förväntade behov av trafik på banorna.

Strategiska vägstråk.



Figur 3.3:1 Strategiska stråk i vägnätet.

## Det handlar inte bara om infrastruktur

Samordning mellan trafikslag....

Modernare fordonspark...

Aktiv lokaliseringspolitik...

Alla aktörer  
måste bidra och  
samverka

## 2 Mål för transportstråket Gävle – Göteborg

Det av riksdagen antagna transportpolitiska målet är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.*

I linje med detta övergripande mål har följande mål för transportstråket Gävle – Göteborg formulerats.

### **FÖRSLAG:**

- **Näringslivet ska kunna transportera gods snabbt, effektivt och robust - dygnet runt, året om**
- **Det ska finnas kapacitet för såväl genomgående som regionalt baserat gods samt för persontrafik**
- **Järnvägen ska attrahera en ökande andel av godstransporterna och de intermodala transporterna ska öka kraftigt**
- **Järnvägen ska utgöra stommen i ett attraktivt kollektivtrafiksystem**
- .....

*Korta kommentarer, motiveringar*

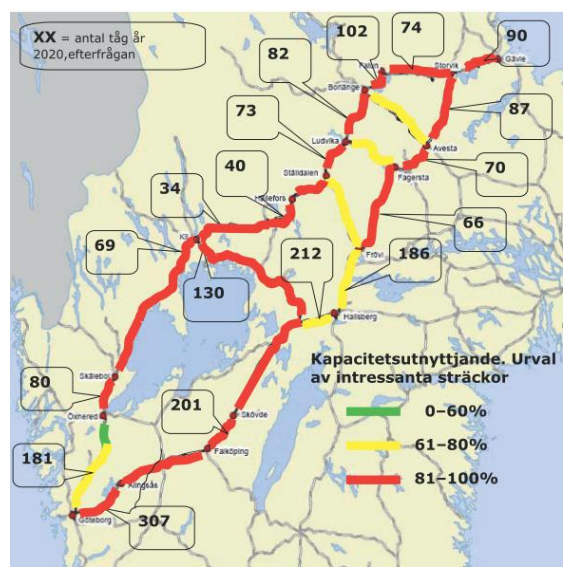
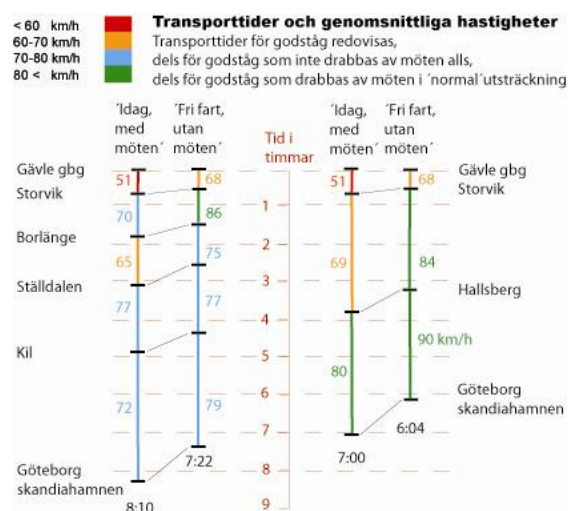
### 3 Funktionella krav på transportsystem och infrastruktur

För att kunna analysera hur vi ska nå de mål som angetts bör dessa konkretiseras i ett antal funktioner.

**FÖRSLAG:**

- Betydligt kortare gångtider för godstågen
- Kapacitet för 50-55 godståg per dygn
- Fullgod teknisk standard på bana och fordon (inga restriktioner längd, vikt, axellast, lastprofil)
- Entimmes persontågtrafik i Bergslagen
- Kortare restider *hela resan*
- Fler lastmöjligheter

Respektive punkt motiveras genom beskrivning av brister i förhållande till målen, t ex beträffande gångtider eller enligt nedanstående bild om kapacitetsbrist från idéstudien Godståg genom Bergslagen.

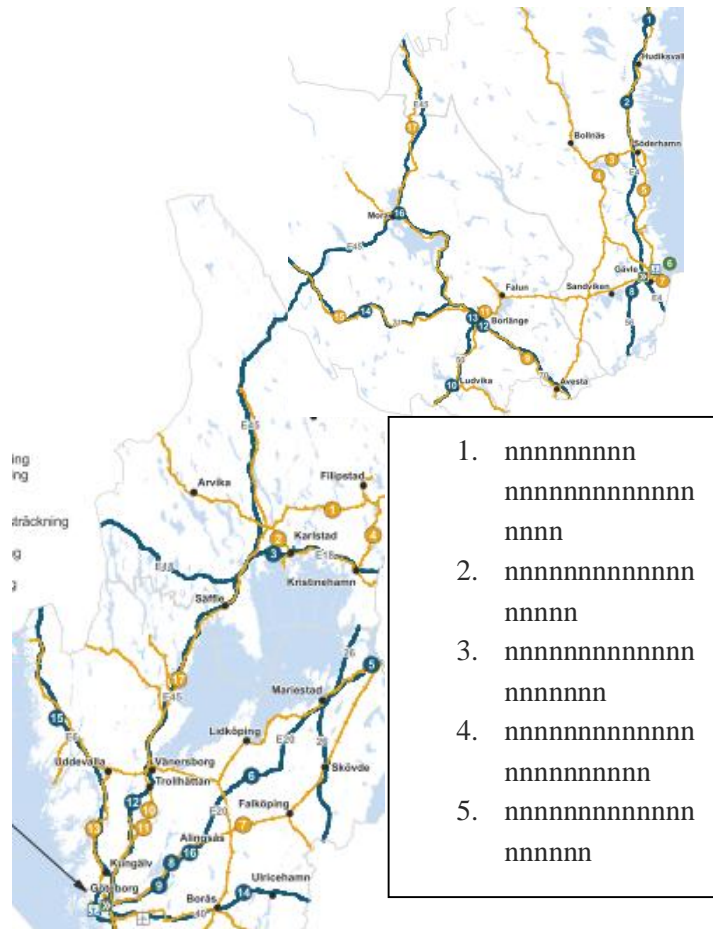


Figur 5: Antalet gods- och persontåg i efterfrågeprognosen samt kapacitetsutnyttjandet 2020 utan åtgärder. För persontågstrafiken har basprognosen år 2020 samt efterfrågad regionalågstrafik i Västra Götaland och i Värmland använts.

# 4 Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen

Definition av fyrstegsprincipen

## 4.1 Åtgärder i transportinfrastrukturplan 2010-2021



- Gävle-Ställdal X Mkr
- Ställdal-Frövi X Mkr
- Ställd-Kil X Mkr
- Kil-Öxnered X Mkr
- Öxnered-Gbg X Mkr
- Frövi-Hallsb X Mkr
- Hallsb-Gbg X Mkr
- Gbg Hamnb X Mkr

## 4.2 Förslag till ytterligare åtgärder

### 4.2.1 Betydligt kortare gångtider för godstågen

#### Steg1

Ex: Moderniserad fordonspark, särskilt lok

#### Steg 2

Ex: Förstärkt underhåll

Ex: Fortsatt utbyggnad AT-system, samtidig infart mötesstationer, fjärrblockering etc. Översiktligt bedömd kostnad X Mkr

#### Steg 3

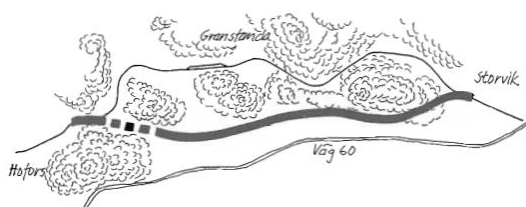
Ex: Utbyggnad mötesstationer på sträckorna ...

Ex: Planskilda korsningar ...

Etc

#### Steg 4

Ex: Ny sträckning Storvik – Hofors



Etc.

### 4.2.2 Kapacitet för 50-55 godståg per dygn

#### Steg1

...

#### Steg 2

...

#### Steg 3

...

#### Steg 4

...

*Anm. Många åtgärder kan uppfylla flera funktioner. Eventuellt skrivs detta i matrisform.*

### 4.2.3 Fullgod teknisk standard på bana och fordon (inga restriktioner längd, vikt, axellast, lastprofil)

*Steg1-4*



#### **4.2.4 Entimmes persontågtrafik i Bergslagen**

*Steg1-4*

#### **4.2.5 Kortare restider *hela resan***

*Steg1-4*

#### **4.2.6 Fler lastmöjligheter**

*Steg1-4*

### **4.3 Strategier för alternativa kostnadsramar**

Beskrivning av "åtgärdspaket" på cirka tre nivåer, vilka i successivt ökande grad förväntas uppfylla målen. Översiktligt bedömda kostnader.

Diskussion och förslag till inriktning. Vad är realistiskt inom överskådlig tid? Vad är vision? Hur samverkar olika åtgärder bäst?

## **5 Förväntade effekter**

### **5.1 Trafikering och resande**

Bedömd ökning av kapacitet för gods- och persontåg. Möjlig överflyttning från Västra stambanan. Resultat från prognosberäkningar om resandeutveckling ELMA

### **5.2 Samhällsekonomisk nytta**

Beräkningar görs för ett urval av åtgärder.

### **5.3 Regional tillväxt**

Effekter för arbetsmarknad etc. Beräkningar med stöd av RUT-modellen. Beskrivning av effekter för SME-företag

### **5.4 Samlad värdering av måluppfyllelse**

#### **5.4.1 Transportpolitiska mål**

Samhällsekonomi och hållbar transportförsörjning, säkerhet, miljö, sociala effekter (bl a integration och jämställdhet), folkhälsa – bedömning av måluppfyllelse

#### **5.4.2 Mål för systemanalysen**

Jfr kap 2, bedömning av måluppfyllelse. Särskilt beaktas effekter för SME-företagen och andra aspekter som särskilt lyfts fram av EU.

#### **5.4.3 Samlad värdering**

Slutsatser och förslag.

## Bilaga/Underlagsrapporter

- 1. Beskrivning av regionen (befolkning, sysselsättning, näringslivsstruktur, kompetensförsörjning) *Koncept framtaget***
- 2. Beskrivning av godstransporterna i stråket inkl konkurrensanalys *Koncept framtaget***
- 3. Beskrivning av regionens resor inkl konkurrensanalys *Koncept framtaget***
- 4. Beskrivning av Bergslagsbanan och dess betydelse**
- 5. Effektberäkningar, prognoser för resande och regional tillväxt samt samhällsekonomiska kalkyler.**