

Borlänge 2010-12-21

Återkoppling från mötet kring Bergslagsbanan

Stort tack för din medverkan vid Partnerskap Bergslagsbanans seminarium kring det pågående arbetet med Systemanalys Gävle-Göteborg och uppdatering av vision Bergslagsbanan. Ert engagemang och er vilja att bidra med konstruktiva inspel överträffade med råge våra höga förväntningar.

För att säkerställa förbättringar utmed Bergslagsbanan och stråket Gävle-Göteborg krävs en god samverkan mellan alla inblandade aktörer. I detta ingår dels att använda banan i dess nuvarande standard på ett optimalt sätt, dels att få till de investeringar som därutöver är nödvändiga. Vi tror att dessa aspekter hänger samman. Ju bättre vi kan få befintliga anläggningar att fungera och ju mer vi kan åstadkomma med små medel, desto bättre gehör kommer vi att få för de mer omfattande investeringar som också krävs för att utveckla stråket.

Några av de inspel vi tagit till oss är att det inte föreligger en direkt konflikt mellan intresset av att klara den persontågtrafik som går utmed stråket och som redan idag utgör en stomme för den regionala kollektivtrafiken och godstrafiken. Möjligheterna att tillgodose industrins nuvarande och framtida behov av effektiva transporter är snarare en förutsättning för att utveckla den regionala tågtrafiken. Genom ett effektivt samspel mellan intressena så kan såväl gods- som regionaltåg dra nytta av att längre och smart utformade mötesstationer, till exempel trespårsstationer, och att regionaltågen tillåts köra i något högre hastigheter.

De låga hastigheter som godstågen, till följd av brister i banans bärighet, måste framföras i utgör i sig en kapacitetsbegränsning och ett hinder för utvecklingen av den regionala tågtrafiken och det är därför angeläget att åtgärda dessa och andra brister till exempel i kraftförsörjningen, som hämmar möjligheterna att genomföra effektiva transporter.

Den utveckling som kan skönjas när det gäller banavgifter förefaller oroande och det är möjligt att man, sett till hur det påverkar transportkostnaderna, kan identifiera en särskild förutsättning för Bergslagens tunga transportintensiva industri som bör lyftas fram i systemanalysen eller visionen.

Vi konstaterar att de prognoser som Trafikverket stödjer sig på i den strategiska infrastruktur-planeringen kan uppfattas som defensiva i den mening att de inte alltid tar utgångspunkt i de faktiska transportbehov som näringslivet har utan istället låter medelstilledningen fungera som begränsning i prognoserna. Även beträffande persontrafiken ser vi en större efterfrågan på ökat utbud och kortare restider än vad Trafikverket hittills räknat med.

När det gäller överflyttning av godstrafik från Västra stambanan till Bergslagsbanan och stråket Väster om Vänern uppfattade vi att meningarna kanske gick isär. Här tror vi dock att argumentationen för ytterligare satsningar i Bergslagsbanan och stråket Väster om Vänern kan stärkas genom en ansats där vi, något förenklat, anför att kapacitet kan frigöras på Västra stambanan genom kapacitetshöjande åtgärder utmed Bergslagsbanan/Väster om Vänern. Detta innebär att man "får mer järnväg för pengarna" och ligger i linje med den fyrstegsprincip Trafikverket arbetar. Det ligger dessutom i linje med den väl förankrade strategi som bidragit till satsningarna väster om Vänern med bland annat dubbelspår söder om Trollhättan (Öxnered).

Christer Anderstig

En jämförelse mellan prognos och utfall visar att det faktiska godstransportarbetet (antalet tonkilometer) år 2008 ligger på den nivå som enligt prognosen kommer att uppnås först 10 år senare. Detta ger en fingervisning om att kraften i det globala handelsutbytet och kraften i samhällsomvandlingen är starkare än vad prognoserna har förmått fånga in. På kort sikt är det inte möjligt att bygga ut spårkapaciteten för att möta den kraftigt växande efterfrågan. Det kan därför vara aktuellt att överväga differentierade banavgifter för att nå ett effektivare utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. En sådan differentiering bör utgå från att huvudproblemet handlar om trängsel i järnvägsnätet. Spåravgifter per tonkilometer är inte alls ägnade att möta detta huvudproblem; däremot är det avgifter som oproportionerligt belastar centrala delar av Bergslagens industrier, bl a SSAB och ABB.

Dag Hersle

Möjligheterna till effektiva och robusta transporter till och från Bergslagen är inte bara viktiga ur ett exporthänseende för områdets industri. Eftersom vidareförädling sker av varor producerade i Bergslagen i andra delar av landet, bland annat i södra Sverige så har banan viktig funktion i stärkandet av industrins konkurrenskraft i ett nationellt perspektiv.

Den ekonomiska brytpunkten mellan lastbils- och järnvägstransporter är unik för varje varuflöde och destination. Brytpunkten beror mycket på marknads-/konkurrenssituationen (främst gällande lastbil), energimarknaden och politiska beslut. Utöver de strikt ekonomiska avvägningarna finns även miljöhänsyn med som drivkraft för att det på många håll i landet sker överföring av gods från väg till järnväg.

Det totala transportarbetet ökar med ungefär 2-4% årligen. För att lyckas ta hand om mer gods på järnväg behöver tillgängligheten och tillförlitligheten i järnvägsnätet vara hög. Hindren för små- och medelstora företag (SME-företag) att transportera gods på järnväg behöver minska. En viktig del i det är en översyn och ett införande av så kallade "light-terminaler" och ett merutnyttjande av stora företags spår- och fordonsresurser. I Bergslagen är koncentrationen av stora företag med relativt omfattande egna spår- och fordonsresurser ovanligt hög, vilket torde utgöra en för området unik möjlighet i främjandet av mer företags gods i intermodal godsflöden.

Fortsatt arbete

För vårt fortsatta arbete vill vi gärna ha tips på om saker eller förhållanden som i praktiken sätter käppar i hjulet för er som transportköpare eller operatörer, gärna i form av konkreta exempel på problem och lösningar som vi kan följa upp. Vi efterlyser inte minst tips om outnyttjade möjligheter för en bättre funktion på Bergslagsbanan. Vi kommer under arbetets gång att hålla er underrättade och får säkert tillfälle att återkomma till flera av er med konkreta frågor.

Bifogat detta mail finns de presentationer som visades. Nedan finns även de e-postadresser och telefonnummer ni i första hand kan använda för att lämna synpunkter och tips till oss.

Än en gång stort tack!

Erik Bransell
Projektledare Partnerskap Bergslagsbanan
erik.bransell@fbregionen.se
070-229 16 88

Magnus Landström
Projektledare/utredare WSP Analys&Strategi
magnus.landstrom@wspgroup.se
070-277 63 35

Projekt Partnerskap Bergslagsbanan erhåller finansiering från:

En investering för framtiden

