

Trafikverket
Box 417
801 05 Gävle

Gemensamt yttrande avseende

Förstudie, Bergslagsbanan, Falun-Borlänge, TRV 2010/28060

Efter att ha tagit del av Trafikverkets samrådshandling 2011-06-27 avseende Förstudie Bergslagsbanan delen Falun-Borlänge vill vi avge följande synpunkter.

Bergslagsbanan och näringslivets transportbehov

I förstudien önskar vi att banans betydelse för regionens näringsliv och inte minst den nationella godstrafiken hade utvecklats mer. Att förbättra kapaciteten är av stor betydelse för såväl godstransporter som för pendling till arbete och utbildning.

Bergslagsregionen har ett mycket livskraftigt näringsliv. Här återfinns flera tunga och viktiga svenska exportindustrier där investeringstakten sedan länge är hög. Företag som exempelvis ABB, SSAB, Stora Enso, Korsnäs, Outokumpu, Ovako Tube & Ring och Sandvik är helt beroende av en vidareutvecklad infrastruktur. Till detta ska läggas att återöppnandet av flera gruvor står för dörren. Bergslagsbanan är också en förbindelselänk mellan två av Sveriges största hamnar, Göteborg och Gävle. Regionen längs Bergslagsbanan bidrar på ett mycket positivt sätt till landets ekonomi genom ett livskraftigt exportinriktat näringsliv. De fem länen i stråket Gävle-Göteborg svarar för 40 procent av Sveriges export. Värdet av de varor som transporteras till och från industrierna i de 14 kommunerna längs Bergslagsbanan har beräknats till över 140 miljarder kronor per år. Industrin är kompetensintensiv och trenden är att sysselsättningen ökar inom industrin längs stråket. Stråket Gävle-Göteborgs betydelse understryks av att Bergslagsbanan och vidare väster om Vänern är ett av de tre investeringsprojekt Näringslivets Transportråd pekar ut som prioriterat.

Redan idag har var fjärde godsvagn som rullar i Sverige Dalarna som slutdestination eller passerar genom länet på sin väg genom Sverige. En av Sveriges fyra rangerbangårdar ligger i Borlänge. Utvecklingen av regionens näringsliv, inklusive gruvnäringen, och att Botniabanans funktion utvecklas pekar gemensamt mot att godstrafiken på järnväg genom Bergslagen blir allt intensivare. I flera av de prognoser Trafikverket arbetar med skrivs efterfrågad trafik ned med motiveringen att den inte kan tillgodoses. I fallet Falun-Borlänge är dagens trafik 83 tåg per dygn, förstudiens prognos anger 96 tåg och tidigare identifierad efterfrågan är drygt 100 tåg. Förstudiens förslag till åtgärder medger en trafik på ca 90 tåg per dygn. Vi anser att detta förhållningssätt, med att skriva ned prognoser, inte är lämpligt då de samhällsekonomiska vinster som satsningar på infrastruktur ger och kan ge upphov till inte synliggörs.

Dessutom är det så att företag känner till dagens brister vad gäller kapacitet och kvalitet i järnvägssystemet och därför avstår från att ens överväga järnvägstransporter, trots att det i många fall borde vara ett självklart transportalternativ. Det finns därför sannolikt en betydande potentiell, men dold, efterfrågan. Vilka hållbarhetsvinster ligger det inte i att järnvägssystemet har en sådan kvalitet att till exempel Clas Ohlson i Insjön kan använda järnväg inte bara för sina intransporter utan även för uttransporterna? Eller att i ett första skede timmer motsvarande 12 000 lastbilslass per år skulle kunna fraktas på järnväg istället? Att det skulle krävas cirka 1000 lastbilar och 4000 chaufförer för att klara omloppet i norra stälpendeln visar på järnvägens effektivitet, när den fungerar.

Idag är Bergslagsbanan, delen Falun-Borlänge, en av Sveriges mest trafikerade enkelspår och därmed en av de mest störningskänsliga länkarna på Bergslagsbanan. Väster om Vänern inklusive Bergslagsbanan har sedan 1990-talet varit ett av regeringen fastställt huvudstråk för godstransporter Norrland– Bergslagen–Göteborg. En realisering av denna strategi kräver att hela stråket får en standard som innebär att näringslivets transportbehov kan tillgodoses.

Bergslagsbanans roll i regionförstoringen

Kapacitetsförbättringarna bidrar även till regionförstoring och därmed till att den allt mer kunskapsintensiva industris kompetensförsörjning bättre kan tillgodoses. Andra branscher i privata näringslivet, offentliga sektorn och studiependling blir också allt mer beroende av att tågtrafiken fungerar. Bandelen Falun-Borlänge är viktig, både för Tåg i Bergslagens persontrafik och SJ:s persontrafik till och från Stockholm/Arlanda ska kunna fungera och utvecklas.

Kapacitetsbegränsningarna påverkar inte bara förutsättningarna för den regionförstoring som arbetspendling med tåg innebär. Problemen påverkar i stor utsträckning trafiken utmed Dalabanan samt förbindelserna och förutsättningarna för tjänsteresor och arbetspendling mot Stockholm/Mälardalen. I dagsläget innebär situationen mellan Falun och Borlänge exempelvis att SJ tvingas åka förbi Sala utan att stanna för att komma in i de trånga kapacitetsluckor som finns. Detta innebär inte bara problem för pendlare och tjänsteresenärare utan även för näringslivets möjligheter att säkerställa den långsiktiga kompetensförsörjningen.

Fokus på långsiktigt hållbara lösningar

Vi instämmer i Trafikverkets slutsats att det för att klara projektmålen för trafik och kapacitet krävs utbyggnad av dubbelspår i ny sträckning mellan Falun och Borlänge. En slutsats som för övrigt överensstämmer med det som tidigare utredningar kommit fram till.

Redan i dag trafikeras enkelspårsträckan av 83 tåg samtidigt som de åtgärder som diskuteras i förstudien endast ger en teoretisk men i praktiken mycket marginell kapacitetshöjning. Kapacitetssituationen efter åtgärderna förefaller vara oförändrad över dygnet och utifrån den efterfrågan som Trafikverket själva identifierat, bedöms det inte finnas någon ledig kapacitet. Den efterfrågade trafiken kan inte tillgodoses med de åtgärder som föreslås. Störningskänsligheten bedöms vara fortsatt hög samtidigt som det fortsatt föreligger stora problem att finna utrymme för banunderhåll. Därför är vi förvånade över Trafikverkets generella hållning gentemot de kapacitetsproblem som föreligger och som kommit till uttryck i att utbyggnaden av dubbelspår, varken i sin helhet eller i delsträckor inte prioriterats i Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt att Trafikverket inom ramen för "Kapacitetsuppdraget 2012-2021" inte lyft frågan mer än att föreslå att partiella dubbelspår ska utredas för genomförande 2021. Dessutom konstaterar vi att Trafikverket planerar spårbyte Borlänge-Storvik med byggstart 2013, ett spårbyte som enligt uppgift inleds med befintligt enkelspår Borlänge-Falun.

År 2007 fastställdes järnvägsutredningen som anger lösningen på kapacitetsbristen på sträckan Falun-Borlänge. I järnvägsutredningen, som upprättats enligt lagen om byggande av järnväg, fastställs att dubbelspårsetapper i befintlig sträckning ut från Falun respektive Borlänge är lämplig etappindelning av projektet. Resterande etapp avser järnväg i ny sträckning.

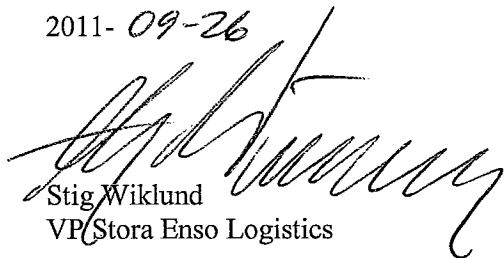
Även om vi är medvetna om att den åtgärd som i praktiken är nödvändig för att skapa det kapacitetsutrymme som förutsätts för att svara upp mot näringslivets efterfrågan på järnvägstransporter saknar finansiering i Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, vill vi framhålla vikten av att redan i dag fokusera på lösningar som är långsiktigt hållbara. En förstudie som studerar lösningar som inte ligger utmed de delar av banan som ingår i den fastställda korridoren för en framtida dubbelspårsutbyggnad och därmed måste ses som högst temporära, svarar inte upp mot omvärldens förväntningar om ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av ovanstående avvisar vi alla åtgärder i befintlig sträckning som inte kan användas i en kommande dubbelspårsutbyggnad mellan Falun och Borlänge. Om Trafikverket ändå finner det vara strategiskt riktigt att gå vidare med åtgärder som inte ingår i en kommande dubbelspårsutbyggnad, förutsätter vi att val av ambitionsnivå och inriktning sker i nära dialog med näringsliv och offentliga aktörer.

En utveckling i dialog

Möjliga åtgärder på kort och lång sikt samt möjlig finansiering av dessa är svåröverblickbara. Vi upplever att det finns behov av att skapa en gemensam och förankrad syn på Bergslagsbanan, dess funktion och behovet av långsiktigt hållbara investeringar. Det gäller särskilt sträckan Falun-Borlänge. Därför är det angeläget att snarast få tillstånd en fördjupad dialog mellan näringsliv, kommuner, region och Trafikverket om kapacitetsproblemen på sträckan och behovet av att påbörja utbyggnaden av dubbelspår samt att samordna reinvesteringar och drift- och underhållsåtgärder av befintligt spår på ett långsiktigt kostnadseffektivt och hållbart sätt.

2011-09-26



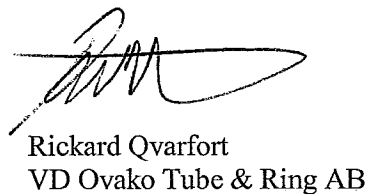
Stig Wiklund
VP Stora Enso Logistics

2011-09-26



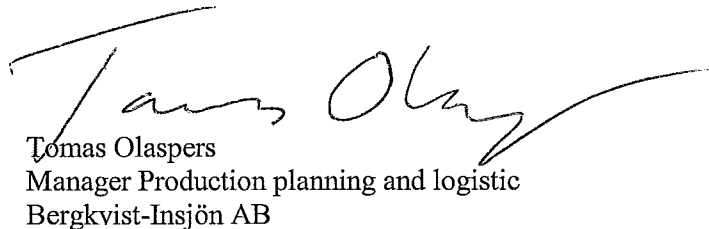
Olle Pettersson
VD Trätåg AB

2011-09-27



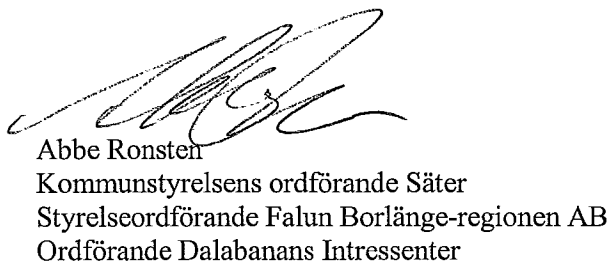
Rickard Qvarfort
VD Ovako Tube & Ring AB

2011-09-26



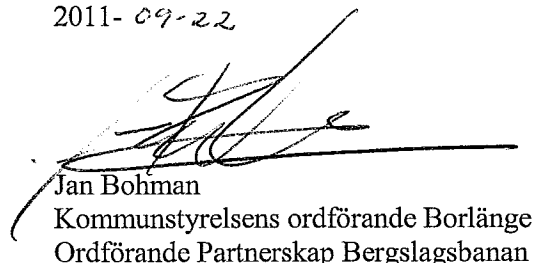
Tomas Olaspers
Manager Production planning and logistic
Bergkvist-Insjön AB

2011-09-22



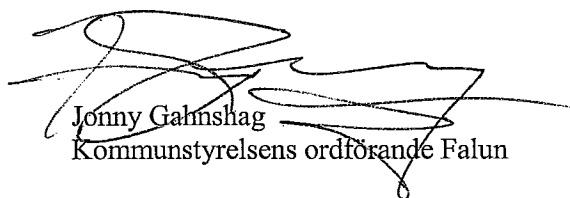
Abbe Ronsten
Kommunstyrelsens ordförande Säter
Styrelseordförande Falun Borlänge-regionen AB
Ordförande Dalabanans Intressenter

2011-09-22



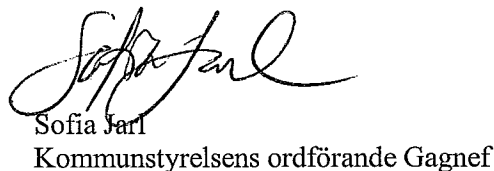
Jan Bohman
Kommunstyrelsens ordförande Borlänge
Ordförande Partnerskap Bergslagsbanan

2011-09-22



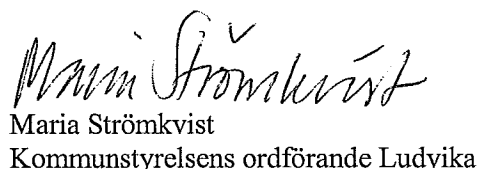
Jonny Gahnshag
Kommunstyrelsens ordförande Falun

2011-09-27



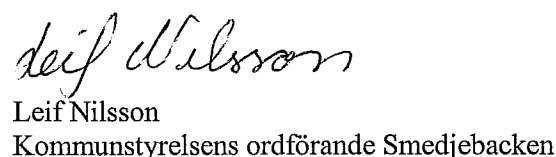
Sofia Jarl
Kommunstyrelsens ordförande Gagnef

2011-09-27



Maria Strömkvist
Kommunstyrelsens ordförande Ludvika

2011-09-27



Leif Nilsson
Kommunstyrelsens ordförande Smedjebacken