

PARTNERSKAP
**BERGSLAGS-
BANAN**

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remissyttrande över trafikverkens förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021. Dnr N2009/6374/IR

Partnerskap Bergslagsbanan är ett samarbetsprojekt bestående av 14 kommuner som finns i anslutning till Bergslagsbanan. Kommunerna som ingår i partnerskapet är Borlänge, Falun, Filipstad, Forshaga, Gävle, Hofors, Hällefors, Karlstad, Kil, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Sandviken och Smedjebacken. I partnerskapet finns även adjungerade medlemmar från de fyra regionerna som Bergslagsbanan går igenom, dvs Gävleborg, Dalarna, Örebro och Värmland. Partnerskapet samarbetar även med till exempel näringslivet, länsstyrelser, Västra Götalandsregionen och Vänerregionens näringslivsråd.

Längs Bergslagsbanan finns företag som exempelvis Sandvik, Ovako, Stora Enso, SSAB, ABB, Spendrups och Wasabröd. Flera företag i Bergslagen är ledande inom sina respektive branscher - inte bara på nationell eller europeisk nivå utan även globalt. Bergslagsbanans är av betydelse för såväl storföretagen som de små och medelstora företagen konkurrenskraft. Detta både genom att Bergslagsbanans standard påverkar effektiviteten i godstransporterna och att banan har potential att än bättre bidra till kompetensförsörjning genom regionförstoring.

Planeringsramen räcker inte till

Partnerskap Bergslagsbanan anser att den av regeringen angivna ekonomiska ramen inte räcker till för att skapa en hållbar regionförstoring och långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. En höjning av anslagsramen med minst 15 procent bör ligga till grund för den nationella planen för 2010-2021. För att långsiktigt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser.

Stråk och systemsyn förverkligas inte och samhällsekonomiska kalkyler klarar inte av att beskriva verkligheten

Partnerskap Bergslagsbana delar den principiella utgångspunkten i förslaget till nationell plan, där de prioriterade stråken på vägar och järnvägar ska ha hög kapacitet, tillgänglighet och framkomlighet och binda samman viktiga noder. Vår uppfattning är dock att förslaget, bland annat på grund av begränsade resurser, inte lever upp till den avsedda stråksynen.

Vi anser de regionala systemanalyserna, till exempel genom sammanställning till nationell systemanalys, inte fått erforderligt genomslag i den nationella planeringen. Vi kan inte heller tydligt uppfatta hur trafikverken säkerställer att ej kvantifierbara samhällsekonomiska effekter, inkl regionförstoring, beaktas vid prioriteringar av åtgärder i planförslaget. Vår uppfattning är dessutom att åtgärder som bidrar till näringslivets konkurrenskraft och utveckling generellt underskattas i samhällsekonomiska kalkyler.

Borlänge, Falun, Filipstad, Forshaga, Gävle, Hofors, Hällefors, Karlstad, Kil, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Sandviken, Smedjebacken

KANSLI

Falun Borlänge-regionen AB, Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Erik Bransell: 0243-734 11, 070-229 16 88
E-post: erik.bransell@falunborlangeregionen.se

Ytterligare kapacitetsförbättringar måste genomföras på Bergslagsbanan

Det är positivt att flera väsentliga åtgärder på Bergslagsbanan och vidare på stråket Väster om Vänern ingår bland de bundna åtgärder som redovisas i förslaget. Efter att regeringen i två på varandra följande långsiktiga åtgärdsplaner fastställt vägvalet Väster om Vänern som huvudvägvalet för transporter till och från Bergslagen och Norrland mot Göteborg är det hög tid att standarden på Bergslagsbanan förbättras påtagligt. De utpekade åtgärderna kommer att bidra inte bara till förbättrade godstransporter utan även regionförstoring genom förbättrade möjligheter till persontrafik på Bergslagsbanan vidare mot Karlstad. Att Falu resecentrum ingår bland de utpekade åtgärderna i planförslaget är positivt då projektet är viktigt för utvecklat kollektivt resande i regionen. Behovet av kapacitetsförbättrande åtgärder längs Bergslagsbanan överstiger dock vad planförslaget inrymmer.

Bergslagsbanan ner mot Göteborg via väster om Vänern får en än viktigare roll när Botniabanans öppnar för trafik. Det är därför av största vikt att Banverket och regeringen ser till att Botniabanans färdigställande samordnas med nödvändiga åtgärder på Bergslagsbanan och att Väster om Vänern etableras som godsstråk, så att det skapas ett kapacitetsmässigt optimalt nord-sydligt godstransportstråk mellan Luleå/Umeå-Göteborg.

Att möjliggöra effektiva godstransporter Väster om Vänern är också mycket viktigt för att transportförsörja den mycket omfattande basindustrin längs Bergslagsbanan, avlasta Storvik-Hallsberg, frigöra kapacitet på Västra Stambanan och möjliggöra tunga godstransporter till kontinenten via Väster om Vänern, Västkustbanan och vidare till Öresundsbron eller alternativt Trelleborg. Banans potential för att bidra till hållbar regionförstoring kan inte överskattas.

De analyser som Banverket gjort under upprättandet av planförslaget visar på omfattande behov av upprustning och kapacitetsförbättringar på Bergslagsbanan för att svara mot den efterfrågan på trafik som finns. Att planförslaget inte innehåller än mer åtgärder på Bergslagsbanan visar dels på bristande systemsyn och kopplingen till de regionala systemanalyserna, dels på att planeringsramen är för begränsad. Bland kvarvarande åtgärdsbehov på Bergslagsbanan som måste ingå i den plan regeringen fastställer ska särskilt framhållas:

- **Dubbelspår Falun-Borlänge.** Åtgärden är en nyckel för utveckling av regionens persontrafik, regionens näringsliv och den nationella godstrafiken. Enligt gällande plan, Framtidsplan för järnvägen 2004-2015, ska partiellt dubbelspår byggas på sträckan. En järnvägsutredning har utförts av Banverket och en korridor för den nya sträckningen har lagts fast. Kommunerna har arbetat med att anpassa sina planer till järnvägsutredningen. Att 0-alternativet i planförslaget för 2010-2021 inte innehåller några åtgärder mellan Falun-Borlänge är mycket allvarligt då sträckan är en av landets absolut hårdast trafikerade enkelspårssträckor. Den regionförstoring som aktörer i regionen vill åstadkomma genom satsning på persontrafik på järnväg, transportförsörjningen för vårt näringsliv och tillskapandet av ett genomtänkt nationellt godstransportnät på järnväg hämmas kraftigt av bristen på åtgärder Falun-Borlänge. Vår tolkning av de signaler vi fått del av under arbetets gång är att dubbelspår på sträckan mycket väl kan vara samhällsekonomiskt lönsamt ur ett systemperspektiv. Detta visar på de brister som finns vid tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler, då de inte speglar de verkliga effekterna i transportsystemet. Åtgärder på sträckan Falun-Borlänge måste således ingå i planens 0-nivå.

- **Kapacitetsförbättringar och upprustning Borlänge-Ställdalen-Frövi.** Banverkets analyser visar på behov av såväl upprustning som kapacitetsförbättringar på sträckan Borlänge-Ställdalen för att möta den efterfrågan som finns på godstransporter. Sträckan Ställdalen-Frövi är i behov av bärighetsförbättrande åtgärder för att svara mot näringslivet behov av effektiva godstransporter. Sträckan Borlänge-Frövi behöver kapacitetsförbättringar och hastighetshöjande åtgärder för att medge en utvecklad persontrafik som bidrar till regionförstoring genom att Falun/Borlänge-Ludvika-Ljusnarsberg-Lindesberg-Örebro knyts närmare varandra. Partnerskap Bergslagsbanan anser att det är en stor brist att dessa åtgärder inte är utpekade i planförslaget.
- **Kapacitetsförbättringar Falun-Gävle och ny anslutning inkl elektrifiering till Gävle hamn.** Banverkets analyser visar på behov av kapacitetsförbättringar på sträckan Falun-Gävle för att möta den efterfrågan som finns på godstransporter. Gävle Hamn expanderar och blir allt viktigare att kunna nå på ett effektivt sätt för regionens näringsliv. Hamnen kommer sannolikt få en ännu större betydelse vid en förmodad ökad import/export österut. Åtgärder Falun-Gävle måste också genomföras för att bidra till regionförstoring och knyta Falun/Borlänge-Hofors-Sandviken-Gävle närmare varandra. Partnerskap Bergslagsbanan anser att det är en stor brist att åtgärder på sträckan inte är utpekade i planförslagets 0-nivå.

Åtgärder måste mötas upp med högt tempo i den fysiska planeringsprocessen

Vi förordar att den fysiska planeringsprocessen ska förenklas, vilket det också pågår en utredning om. Det ska dock också framhållas att Banverket måste ha resurser för och en tydlig prioritering av att genomföra den fysiska planeringen som krävs för att åtgärder på banan ska komma tillstånd. Åtgärder i den nationella planen måste mötas upp med ett högt tempo i den fysiska planeringsprocessen.

Infrastrukturkapitalet får inte urholkas genom bristande resurser för drift och underhåll

Vi bedömer att de resurser som reserverats för drift och underhåll är för begränsade. Tillförlitligheten och andra kvalitativa aspekter vid resor och transporter är av stor betydelse för utvecklingen längs Bergslagsbanan. Anslagen för drift och underhåll måste hållas på en sådan nivå att kvaliteten för person- och godstrafik säkerställs. Anslagen måste dessutom medge att eftersläpande underhåll återhämtas och transportsystemet minst återställs till sin ursprungliga standard så att inte infrastrukturkapitalet urholkas.

Borlänge, 2009-10-22



Nils Persson
Ordförande



Erik Bransell
Projektledare