

Borlänge  
2012-03-21**Trafikverket**  
781 89 Borlänge

## Yttrande avseende Trafikverkets remiss Kapacitetsutredningen, TRV2011/17304

### Inledning

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.

Längs Bergslagsbanan finns företag som exempelvis Korsnäs, Sandvik, Ovako, Stora Enso, SSAB, ABB, Spendrups, Ahlstroms och Wasabröd. Flera företag i Bergslagen är ledande inom sina respektive branscher - inte bara på nationell eller europeisk nivå utan även globalt. Inom några år beräknas dessutom tre järnmalmgruvor i direkt anslutning till Bergslagsbanan i Ludvika kommun återigen vara i drift. Vi vill poängtera att flera företag längs Bergslagsbanan är gravt järnvägsberoende och deras framtida utveckling hänger tätt samman med järnvägens utveckling. Dessutom måste hållas i åtanke Bergslagsbanans betydelse för regionförstoring och näringslivets kompetensförsörjning.

Cirka 40 procent av Sveriges export genereras i de fem länen i stråket Gävle – Göteborg. Bergslagsbanan och dess förlängning vidare väster om Vänern går igenom denna exportregion och förbinder samtidigt två av Sveriges största hamnar, Gävle och Göteborg. Vi vill också poängtera att Näringslivets transportråd är väldigt tydliga i sin prioritering av Bergslagsbanan och väster om Vänern inklusive flaskhalsarna närmast Göteborgs hamn.

### Sammanfattning

I vårt remissyttrande lyfter vi sammanfattningsvis följande synpunkter:

1. Möt framtidens transportbehov genom att se till den samhällnytta som uppstår genom person- och godstransporter. Trafikverket måste våga analyser kraftfulla satsningar på infrastruktur och överlåta beslutet om vad som är rimliga kostnader till den politiska processen. Utredningen borde tydligare lyfta vad som krävs för att säkerställa befintliga efterfrågan på järnvägstransporter och ge utrymme för nya transporter, till exempel för Bergslagens återöppnade av järnmalmgruvor.
2. Se transportstråken och deras betydelse. Trafikverkets regionala indelning har fått för stor betydelse i hur remissmaterialet är strukturerat. Detta medför att strategiska vägval och funktionella stråk för person- och godstransporter fått en för undanskymd plats i Kapacitetsutredningen.
3. Ökad fokus bör läggas på transportsystemets funktionalitet. Kapacitet och vilken företags- och samhällnytta som uppstår påverkas förutom av antalet tåg som får plats i systemet även av faktorer som axellast, metervikt, tåglängd och lastprofil. Detta bör utvecklas i utredningen.
4. Tänk noga efter hur ekonomiska styrmedel ska användas. Låt dem inte slå undan vårt näringslivs konkurrenskraft.

## Synpunkter

Partnerskap Bergslagsbanan har tagit del av Trafikverkets remiss av Kapacitetsutredningen och har följande synpunkter.

### Möt framtidens transportbehov

Både Trafikverket och Partnerskap Bergslagsbanan konstaterar att det redan idag finns en större efterfrågan på såväl gods- som persontransporter på järnväg än vad transportsystemet kan möta. Dessutom finns en dold efterfrågan som inte kommer fram på grund av näringslivets bristande tilltro till järnvägstransportsystemet. Företag överväger inte ens att ansöka om tåglägen. I ett uppdrag med Kapacitetsutredningens omfattning och med den betydelse den kan få för järnvägstransportsystemets och övriga samhällets långsiktiga utveckling måste det vara centralt att på ett tydligt och pedagogiskt sätt lyfta fram den faktiska efterfrågan på transporter som finns. Vilken funktion transporterna fyller för exempelvis export, råvaru- eller kompetensförsörjning samt hur samhället påverkas om transportbehoven inte kan tillgodoses är centrala frågeställningar som inte hanterats på ett tillfredsställande sätt i remissmaterialet.

Det är positivt att Trafikverket i utredningen nämner de långt gångna planerna på att återstarta tre järnmalmgruvor i Bergslagen. Det framhålls att de förväntade transportbehoven inte finns med i prognosen utredningen baseras på, vilket innebär att analyserna inte blir korrekta. Transportsystemets möjligheter att tillgodose behovet av effektiva järnmalmstransporter i Bergslagen är avgörande för om produktionen ska komma i gång eller inte. Mot denna bakgrund är det beklagligt att Trafikverkets ambitioner för att bidra till att brytningen ska kunna realiserar inte klargörs.

I uppdraget till Trafikverket framgår under ”Analys och förslag” att bland annat effekter på samhällsutveckling inklusive näringslivsutveckling och internationell konkurrenskraft ska beskrivas i utredningen. Det kan även framhållas att det i den transportpolitiska propositionen poängteras att det i den nu gällande transportpolitiska målstrukturen finns en ökad fokusering på att transportpolitiken ska bidra till näringslivets internationella konkurrenskraft och underlätta hållbar regionförstoring i hela landet. Denna typ av frågeställningar hanteras inte i remissmaterialet, vilket är en brist som påtagligt försvårar bedömningen om utredningens förslag är korrekta.

Trafikverket konstaterar att det av kostnadsskäl inte är möjligt att bygga bort de problem som finns i transportsystemet och att de istället måste fokusera på att komma i fatt med eftersatt underhåll och reinvesteringarna i befintlig infrastruktur. Vi ställer oss bakom den initiala prioriteringen men menar att Trafikverkets konstaterande om att det i övrigt inte går att bygga bort problemen baseras på antaganden om framtida medeltilldelning, vilket är en politisk fråga att ta ställning till. Trafikverket borde istället presentera konkreta fakta om vad som krävs för att komma till rätta med nuvarande och framtida problem, vad som krävs för att tillgodose nuvarande och framtida transportbehov och vilken nytta det genererar för samhället. Detta inte minst då utredningen sträcker sig till år 2050.

Av de utvecklingspaket som föreslås till 2025 förordar vi att åtgärder minst enligt ”Godspaket” och ”Persontransportpaket för långväga och regional persontrafik” genomförs skyndsamt. Självfallet enligt utvecklingsnivå hög och att åtgärder enligt samtliga prioritetsnivåer inkluderas.

### Se transportstråken och deras betydelse

Remissmaterialet har i för stor utsträckning strukturerats utifrån Trafikverkets regionala indelning. Partnerskap Bergslagsbanan menar att Trafikverkets regiongränser skymmer sikten i det omfattande materialet. Stråk och noder samt behov av personresor och godstransporter hade varit en bättre utgångspunkt för hur materialet struktureras. Med ett sådant angreppssätt hade Kapacitetsutredningen tydliggjort om funktionella kraven för personresor och godstransporter tillgodoses i hela landet eller om de inte kan mötas. Detta hade underlättat vår bedömning av de analyser som gjorts beträffande trafikslag och vägval för att lösa transportbehov med mera. Det hade också varit lättare att bedöma hur utredningens förslag påverkar den regionala utvecklingen och näringslivets konkurrenskraft.

Ett strategiskt vägval som fastställdes av regeringen redan 1998 är att godstrafik i relationen Norrland – Bergslagen – Göteborg ska gå på Bergslagsbanan och vidare väster om Vänern. Vägvalet bekräftades senast av att stråket ingick i regeringens så kallade närtidssatsning. Partnerskap Bergslagsbanan vill också poängtera att Näringslivets transportråd är väldigt tydliga i sin prioritering av Bergslagsbanan och väster om Vänern inklusive flaskhalsarna närmast Göteborgs hamn.

Bergslagsbanan och vidare väster om Vänern har stor betydelse för att avlasta Västra Stambanan och ge utrymme för utveckling av annan trafik, till exempel regionalstågtrafik. Samtidigt får Norrlands och Bergslagens gravt järnvägsberoende industri förbättrade transportmöjligheter genom att ett godsstråk skapas. Att detta strategiska vägval lyser med sin frånvaro framgår med all tydlighet när Trafikverkets olika regioner för resonemang om vilken trafik som får plats på järnvägsnätet, vilka omdirigeringar som kan göras eller om järnvägsgods till och med ska flyttas över till lastbil.

Bergslagsbanan och dess förlängning vidare väster om Vänern skär igenom en exportregion och förbinder samtidigt två av Sveriges största hamnar, Gävle och Göteborg. Bergslagsbanan är en stor och förväntas bli en än större bärare av gods som kommer från Norrland via Botniabanen, Ostkustbanan och Norra Stambanan.

För att klara robust trafikering på Bergslagsbanan och vidare väster om Vänern krävs minst:

- Dubbelspår Falun – Borlänge och Gävle – Storvik
- Tio nya och tio förbättrade mötesstationer Storvik – Ställdalen
- Upprustning av Silverhöjdsåret (Grängesberg – Ställdalen)
- Minst en ny och två förbättrade mötesstationer Ställdalen – Frövi samt förbättrad bärighet
- Fem nya och tre förbättrade mötesstationer Ställdalen – Kil, delvis enligt gällande plan
- Tre nya och åtta förbättrade mötesstationer Kil – Öxnered
- Förbättrade förbindelser till hamnarna i Gävle och Göteborg

För att få ett fungerande järnvägstransportsystem är det självklart även angeläget med kapacitetsförbättringar i andra delar av nätet som exempelvis Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen. Effektiva omdirigeringar- och förbindelsevägar, möteskapacitet och strategiskt placerade triangelspår bidrar till ett kapacitetsstarkt och robust järnvägstransportsystem.

#### **Ökat fokus bör läggas på transportsystemets funktionalitet**

Utgångspunkten för utveckling av järnvägstransportsystemet är vad infrastrukturen behöver klara för att möta samhällets och näringslivets behov att effektiva transporter. Kapaciteten i transportsystemet påverkas av hur många fordon som får plats i systemet och hur mycket gods eller hur många personer som ryms i fordonen. Utredningen fokuserar i huvudsak på antalet tåg och i liten utsträckning på faktorer såsom axellast, metervikt, totalvikt, längd och lastprofil.

Flera stora transportköpare i vår region har behov av järnvägstransporter där lastprofilen är större och kraven på bärighet högre än vad som i många fall är normalt. Detta är vanligt förekommande inom skogs- och stålindustrin. En annan funktionalitetsfaktor är att även specialtransporter, till exempel transformatorer, har behov av fasta tåglägen för att möjliggöra effektiv produktionsplanering och långsiktig tilltro till systemets förmåga att möta framtida transportbehov. Generella hastighetsnedsättningar för tunga tåg samt temporära men regelbundet återkommande hastighetsnedsättningar för persontåg är ytterligare brister som påverkar möjligheterna att använda transportsystemet på ett logistiskt och kostnadsmässigt effektivt sätt. Exempel på en sådan brist finns bland annat på Bergslagsbanan, delen Ställdalen – Frövi. Utredningen borde lagt större vikt vid att belysa denna typ brister i transportsystemets funktionalitet.

### Tänk noga efter hur ekonomiska styrmedel ska används

Partnerskap Bergslagsbanan är positiva till användningen av ekonomiska styrmedel som ett sätt att hantera de kapacitetsproblem. Det är emellertid viktigt att analyserna fördjupas och att styrmedlen utformas på ett sådant sätt att de inte påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt. Olika avgifter inom olika delar av transportsystemet kan sammantaget få mycket stora konsekvenser för landets ekonomiska utveckling. Samlade transportslagsövergripande analyser där de totala samhällseffekterna beaktas behövs i samband med införande av nya avgifter. Kapacitetsutredningen redovisar inte denna typ av analyser.

Kapacitetssituationen i järnvägsnätet genom Bergslagen är redan idag mycket ansträngd. Det finns dessutom en stor och växande efterfrågan på att köra fler person- och godståg. Trafikverket och tidigare Banverket har bland annat konstaterat att det är nödvändigt att bygga dubbelspår på sträckan Falun – Borlänge just för att hantera efterfrågan på transporter.

En lösning som Trafikverket beskriver i utredningen "Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta" är att med hjälp av rabatter styra och fördela trafiken mellan Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen. I andra delar av Trafikverkets remissmaterial framgår det med all tydlighet att samtliga berörda banor "lyser rött" på kapacitetskartorna under de tider på dygnet då efterfrågan är som störst. Det är givetvis bra att Trafikverket tänker nytt och försöker hitta alternativa sätt att lindra kapacitetstrycket på vissa avsnitt i järnvägstransportsystemet. Partnerskap Bergslagsbanan menar dock att Trafikverket inte analyserat eller konsekvensbeskrivit de exempel på omledningar som man för fram. Det tydliggörs till exempel inte huruvida de omledningar av trafik som föreslås påverkar näringslivet eller trafikeringsförutsättningarna i angränsande delar av järnvägsnätet. Detta är särskilt anmärkningsvärt då dessa inte analyserade åtgärder i flera sammanhang förs fram som sanningar och argument för att inte påbörja utbyggnaden av dubbelspåret Falun – Borlänge.


Trafikverket lyfter i utredningen frågan om näringslivets medfinansiering av kompletterande infrastruktur. Det framförs bland annat att behoven inom gruvnäringen i Bergslagen gör att förslaget kring näringslivets medfinansiering snarast måste diskuteras. Vår utgångspunkt är att investeringar i statlig transportinfrastruktur är statens angelägenhet. Partnerskap Bergslagsbanan instämmer dock att det under vissa förutsättningar ibland är relevant att förutsätta viss medfinansiering från näringslivet. Vi anser det dock vara orimligt att ha som princip att den godstransportköpare som "kommer sist" ska betala för de åtgärder som krävs för att även deras transportbehov ska kunna tillgodoses. Spelreglerna för näringslivets eventuella medfinansiering måste därför vara tydliga och enhetliga över landet.

### Våra tidigare synpunkter kvarstår

Slutligen vill vi poängtera att de synpunkter som Partnerskap Bergslagsbanan lämnade i samband med Trafikverkets remiss av Kapacitetsutredningen, delredovisning 1, i augusti 2011 kvarstår.



Jan Böhman  
Ordförande



Erik Bransell  
Projektledare

Projekt Partnerskap Bergslagsbanan erhåller finansiering från:

*En investering för framtiden*

