



Kommunledningskontoret,
samhällsbyggnadsenheten
Annika Karlsson, tel 0531-52 60 12
annika.karlsson@bengtsfors.se

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018 – 2029 (Diarienummer N 2015/4305/TIF)

Sammanfattning

Trafikverket har remitterat Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, rapport TRV 2015:180. Bengtsfors kommun är inte en av de utsedda remissinstanserna, men väljer ändå att yttra sig eftersom kommunen högst påtagligt berörs av förslagets återverkningar på järnvägen Mellerud-Billingsfors, som har stor betydelse för näringslivet i norra Dalsland.

Bakgrund

Den 2 oktober 2013 föreslog Trafikverket att underhållet av järnvägen skulle upphöra på sträckan Mellerud-Billingsfors. Den 17:e december samma år beslutade Trafikverket att med fyra dagars varsel helt stänga banan, av säkerhetsskäl. Efter en massiv kritik från näringslivet i norra Dalsland, berörda kommuner och dess befolkning kom Västra Götalandsregionen och Trafikverket fram till en överenskommelse som innebar att Trafikverket och Västra Götalandsregionen delar lika på det belopp, 65 miljoner kronor, som krävs för att det åter ska bli möjligt att trafikera banan. Efter genomförd upprustning kunde banan åter öppnas för trafik i september 2014.

Enligt Järnvägsnätsbeskrivningen för 2017 (JNB 2017) kommer största tillåtna hastighet på sträckan Mellerud-Billingsfors att sättas ned till 40 km/h (jämfört med dagens 80 km/h) till följd av banans status.

Yttrande

Inriktningsunderlaget föreslår att järnvägsunderhållet ska koncentreras till de största stråken, Huvudrapporten, s 9, 78, delrapporten Vidmakthållande s 40, 41. Detta medför enligt rapporten att ett antal järnvägslinjer hotas av neddragna underhållsanslag, vilket i förlängningen medför nedlagd trafik.

Bengtsfors och Melleruds kommuner har i ett yttrande till Trafikverket, daterat 2013-11-12 (över det då aktuella förslaget om att upphöra med järnvägsunderhållet) utförligt beskrivet den betydelse som banan, som lokalt kallas DVVJ, har för näringslivet och besöksnäringen i Dalsland. Detta gäller fortfarande.

Det saknas konkurrenskraftiga alternativ för transporter och en nedläggning kommer därför att innebära betydande överföring av gods och persontransporter till landsväg, som också är av sviktande kvalitet. Möjligheten att transportera gods på DVVJ är av avgörande betydelse för flera företag utmed banan. En nedläggning får stora konsekvenser för dessa företag och därmed för antalet arbetstillfällen i Dalsland. Potentialen inom godstransporter är stor, en dubbling av godsmängden är möjlig på mycket kort sikt, under förutsättning att en upprustning av banan genomförs.

DVVJ:s betydelse för besöksnäringen är långt större än vad de 8 500 passagerarna avspeglar. Järnvägen har också ett kulturhistoriskt värde, inte minst är det en tydlig symbolik i miljön runt akvedukten i Håverud, med broar för båttrafiken, järnvägstrafiken och biltrafiken, som är helt unik och det viktigaste besöksmålet i hela Dalsland. DVVJ utgör tillsammans med Dalslands kanal ryggraden i Dalslands och Årjängs besöksnäring. DVVJ är en nödvändig infrastruktur för besöksnäringen och en nedläggning skulle få ödesdigra konsekvenser för besöksnäringen.

En nedläggning av DVVJ kommer att få stora omedelbara och långsiktiga konsekvenser för näringslivet och antalet arbetstillfällen i Dalsland.

Omedelbara konsekvenser:

För de företag som idag använder järnvägen innebär en överföring av långväga transporter till enbart lastbil stora förändringar i logistikrutiner med merkostnader för transporter och godshantering. Idag sker korta transporter med lastbil från Billingsfors och ut till kunderna. Det gör godsflödet flexibelt, jämfört med att ta emot långväga lastbilar. Transporterna genererar också arbetstillfällen lokalt, som försvinner vid nedläggning av järnvägen. Virke från Dalsland och sydvästra Värmland, som ska transporteras med järnväg, kommer inte längre att kunna mätas och lastas om i Billingsfors. För näringen är det en stor fördel att både mätning och omlastning kan ske på samma ställe. Den möjligheten finns inte på något annat ställe i landskapet. Omlastning kommer då eventuellt ske i Säffle eller inte alls. Längre transporter med lastbil kommer att drabba förare och åkerier negativt då de blir mindre flexibla. De företag som planerar virkestransporter framhåller att möjlighet till omlastning till järnväg nära skogen, är en konkurrensfördel som blir än viktigare framöver och något deras kunder efterfrågar.

För turister i Dalsland är resan på Dalslands kanal och därefter tåg på DVVJ den enskilt största reseanledningen. En stor del av de paketresor som företagen erbjuder har sin bas i kombinationen Dalslands Kanal-DVVJ, inklusive dressintrafik till Årjäng. En nedläggning av DVVJ innebär därmed ett kraftigt försämrat underlag för all annan verksamhet inom besöksnäringen. Detta får avgörande konsekvenser för många små företag, som förlorar grunden för fortsatt verksamhet eller utveckling. Att ersätta tågresan med buss från Håverud till Bengtsfors är inte ett attraktivt alternativ. Det är både dyrare och ett problem ur trafiksäkerhetssynpunkt, då väg 2221 (Brudfjället) är smal, kurvig, kuperad och av dålig standard.

Långsiktiga konsekvenser:

Det är troligt att antalet arbetstillfällen kommer att påverkas negativt om näringslivet förlorar tillgången till järnvägstransporter via DVVJ. Förutom ökade transport- och logistikkostnader tillkommer mer långtgående nackdelar. Det handlar för de stora

företagen om att överhuvudtaget kunna komma ifråga som leverantör, när kunden ställer skarpare krav kring transporter kopplat till miljöcertifieringar och andra kvalitetssystem. Tillgången till järnväg är också en viktig del i beslut på koncernnivå kring utveckling och investeringar i en anläggning. För besöksnäringen innebär en minskning i antalet besökare minskade möjligheter att driva lönsamma företag i branschen. En bransch som långsiktigt kan utgöra en allt viktigare del av näringslivet i Dalsland får sämre förutsättningar till utveckling när det främsta besöksmålet och reseanledningen blir mindre attraktivt. En välmående besöksnäring ger positiva effekter för annan offentlig och kommersiell service, en förutsättning för en levande landsbygd. Färre arbetstillfällen inom näringslivet, oavsett bransch, fördjupar redan stora problemen med befolkningsstrukturen i Dalsland och minskar kraftigt förutsättningarna att vända trenden.

Potential för persontrafik

Strategiska dokument på såväl nationell nivå som i Västra Götalandsregionen, Fyrbodals kommunalförbund och på kommunal nivå framhåller hur avgörande järnvägen är när det gäller att förbättra arbets- och studiependlingen och utöka arbetsmarknadsregionerna. Detta är särskilt viktigt för en liten arbetsmarknadsregion som Bengtsfors-Dals Ed. Det senaste året har det dessutom behovet av kollektivtrafik ökat då det tillkommit en stor grupp nysvenskar som i hög grad saknar bil. Här ser Bengtsfors kommun en tydlig potential för persontrafik på banan Bengtsfors-Billingsfors-Mellerud. Men det förutsätter naturligtvis att hastigheten varken sätts ned till 40 km/h eller läggs ner.

Bengtsfors kommun kräver ett fortsatt och ökat underhåll av banan Billingsfors-Mellerud, så att trafiken på banan kan utvecklas till gagn för näringsliv och befolkning i Dalsland.

För Bengtsfors kommun

Per Eriksson

Kommunstyrelsens ordförande

