

Borlänge  
2016-02-25Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Dnr N2015/4305/TIF

## Yttrande avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

### 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, d.v.s 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. 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 Bergslagsbanan 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

- Stora delar av svensk exportindustri är järnvägsberoende. Staten bör därför långsiktigt satsa medel för att säkerställa förutsättningarna för den svenska järnvägsberoende exportindustrin.
- Den svenska järnvägsberoende exportindustrin behöver långsiktiga förutsättningar i form av tillförlitlighet, korridorer och noder. Hela transportkedjan är av betydelse vilket innebär att såväl nationell- som internationella aspekter måste omfattas.

- Exportindustrin måste kunna lita på att järnvägsinfrastrukturen är tillgänglig på kort- och lång sikt. Tillförlitligheten förutsätter att underhållet garanterar att exportindustrin, utan undantag, kan lita på järnvägsinfrastrukturen.
- De samhällsekonomiska kalkylmodeller som Trafikverket tillämpar måste kunna hantera åtgärder med bäring på exportindustrin. Så är fallet inte idag. Särskilda resurser bör läggas på större efterfrågeförändringar som till exempel etablerande av en ny industri eller konsekvenserna av en nedläggning.
- Finansiering av höghastighetsbanor får inte påverka anslagsnivåerna för investering, drift och underhåll för det konventionella järnvägsnätet.

### *Den järnvägsberoende exportindustrins förutsättning behöver belysas tydligare*

Stora delar av svensk exportindustri är järnvägsberoende. Staten bör därför långsiktigt satsa medel för att säkerställa förutsättningarna för den svenska järnvägsberoende exportindustrin. Flera i stråket som Bergslagsbanan utgör är helt järnvägsberoende. Dessa företag behöver långsiktiga förutsättningar i form av tillförlitlighet, korridorer och noder för att nå den globaliserande marknaden. Hela transportkedjan är av betydelse vilket innebär att såväl nationell- som internationella aspekter måste omfattas.

På sträckan Kil-Ställdalen, pågår åtgärder med att förlänga och bygga nya mötesstationer på sträckan samt införande av fjärrblockering. Detta är mycket positivt och när åtgärderna är genomförda 2019 kommer kapaciteten på sträckan att öka avsevärt.

Järnvägsföretagen har aviserat att man har för avsikt att köra fler tåg väster om Vänern ner mot Göteborgs hamn efter det att Kil-Ställdalen åtgärdats. Dessutom har företagen aviserat att godståg som idag går sträckan Oslo-norra Sverige, via godsstråket genom Bergslagen kommer att flyttas över till Bergslagsbanan. Detta sammantaget innebär att trafikbelastning på Bergslagsbanan kommer att öka markant. Förlängning av mötesspår, bättre elförsörjning, vidmakthållande underhåll, underhåll för att komma upp i önskad standard, ändamålsenlig drift m.m. kommer då att bli helt nödvändigt för att Bergslagsbanan ska kunna leva upp till det järnvägsberoende näringslivets behov.

Partnerskap Bergslagsbanan förutsätter att Trafikverket beaktar den ökande trafiken på Bergslagsbanan med tanke på ovanstående.

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 Botniabanan, Ostkustbanan och Norra Stambanan.

Partnerskap Bergslagsbanan anser att nedanstående åtgärder är nödvändiga för att möta den järnvägsberoende exportindustrins behov på kort- och lång sikt och konsekvenser av att trafiken kommer att öka efter det att sträckan Ställdalen-Kil är åtgärdad.

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 Silverhöjdspåret (Grängesberg – Ställdalen)
- Minst en ny och två förbättrade mötesstationer Ställdalen – Frövi samt förbättrad bärighet
- Tre nya och åtta förbättrade mötesstationer Kil – Öxnered

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 omlednings- och förbindelsevägar, möteskapacitet och strategiskt placerade triangelspår bidrar till ett kapacitetsstarkt och robust järnvägstransportsystem.

### ***Hög tillförlitlighet***

Exportindustrin måste kunna lita på att järnvägsinfrastrukturen är tillgänglig på kort- och lång sikt. Tillförlitligheten förutsätter att underhållet garanterar att exportindustrin, utan undantag, kan lita på järnvägsinfrastrukturen.

Underhållet måste vara systematiskt och förebyggande. Det är därför tveksamt om de angivna ekonomiska ramarna för underhåll räcker till för att möta exportindustrins behov av hög tillförlitlighet på såväl kort- som lång sikt.

### ***Förbättra de samhällsekonomiska kalkylerna eller ta tydligare politiska ställningstaganden kring åtgärder med bäring på exportindustrin***

De samhällsekonomiska kalkylmodeller som Trafikverket tillämpar måste kunna hantera åtgärder med bäring på exportindustrin. Så är fallet inte idag. Särskilda resurser bör läggas på att utveckla kalkylmodellerna så att de kan hantera större efterfrågeförändringar som till exempel etablerande av en ny industri eller konsekvenserna av en nedläggning.

Detta arbete är komplicerat och man bör även överväga att det i vissa sammanhang får accepteras att kalkylmodellerna inte kan hantera alla effekter. Då krävs att politiken ger uttryck för andra värden och parametrar som inte modellerna kan hantera. Detta kan till exempel vara arbetstillfällen, exportinkomster och bieffekter av dessa.

### ***Finansiering av höghastighetsbanor får inte påverka anslagsnivåerna för investering, drift och underhåll för det konventionella järnvägsnätet***

Partnerskap Bergslagsbanan ser med stor oro på det faktum att en utbyggnad av höghastighetsbanor riskerar att urholka anslagsnivåerna för investeringar, drift- och underhåll av det konventionella järnvägsnätet. Med tanke på dagens bristfälliga funktionalitet och att underhållet är eftersatt är det särskilt viktigt att ta om hand dessa problem innan beslut om höghastighetsbanor fattas.

Det finns dock inget hinder att både satsa på framtiden (höghastighetsbanor) och eliminera flaskhalsar och ta igen det eftersläpade underhållsbehovet. Finansiering av höghastighetsbanor får inte påverka anslagsnivåerna för angelägna investeringar, drifts- och underhållssatsningar för det konventionella järnvägsnätet. Därför bör det noga övervägas om möjligheten att höghastighetsbanor kan finansieras separat i särskild ordning. Inte heller får en eventuell lånefinansiering av höghastighetsbanor påverka anslagen för det konventionella järnvägsnätet.

Ronny Beyer  
Ordförande

Stefan Pettersson  
Projektledare