

Remissvar från Smedjebackens kommun över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Smedjebackens kommun ser positivt på att Trafikverkets förslag till nationell plan innehåller en tydlig satsning på underhåll av befintlig infrastruktur. En fungerande transportinfrastruktur är en grundförutsättning för både näringsliv och samhällsutveckling, och det är därför avgörande att redan existerande väg- och järnvägsnät ges tillräckliga resurser för att bibehålla kapacitet, tillförlitlighet och säkerhet. Nya investeringar kan aldrig fullt ut kompensera för bristande grundfunktioner i det system som redan finns. Vi välkomnar även ambitionen att öka vägars bärighet – något som är centralt inte minst för industrins tunga transporter.

Våra särskilda prioriteringar

1. Säkerställ godstransporter för Hitachi Energy

Hitachi Energy i Ludvika har tagit hem Sveriges största exportorder genom tiderna och fortsätter vinna stora kontrakt med global betydelse. För att denna världsledande industri ska kunna fortsätta verka och växa i Ludvika och Smedjebacken krävs en robust och tillförlitlig lösning för deras godstransporter. Bergslagsbanan är det avgörande stråket för transporterna från Ludvika till de större hamnarna, och det är därför helt nödvändigt att denna bana ges tillräckliga resurser för kapacitetshöjande åtgärder. Hitachi har tidigare fått stöd via Trafikverkets näringslivspotter, vilket varit viktigt. Vi ser gärna att näringslivspotten förstärks och utvecklas ytterligare.

2. Förstärk Bergslagspendeln – Västerås–Ludvika

Bergslagspendeln har en avgörande roll för arbetsmarknadsintegration och hållbart resande mellan södra Dalarna och Mälardalen. Tåg i Bergslagen avser att fördubbla antalet turer mellan Ludvika–Västerås fram till 2035. För att utveckla pendlingen och öka punktligheten krävs både omfattande underhållsinsatser och riktade trimningsåtgärder. Vi är positiva till att förslaget innehåller både ökat järnvägsunderhåll och ökade medel till trimningsåtgärder. Två åtgärder är särskilt angelägna på sträckan Ludvika–Fagersta och bör prioriteras i närtid:

Tågmötesmöjlighet med resandeutbyte i Söderbärke (bilaga 1)

Genom att bygga en ny plattform i Söderbärke kan tåg mötas och stanna samtidigt vid Söderbärke station, vilket är en kritisk förbättring för kapacitet och tillgänglighet.

Återinförande av växel 454 vid Ludvika bangård (bilaga 2)

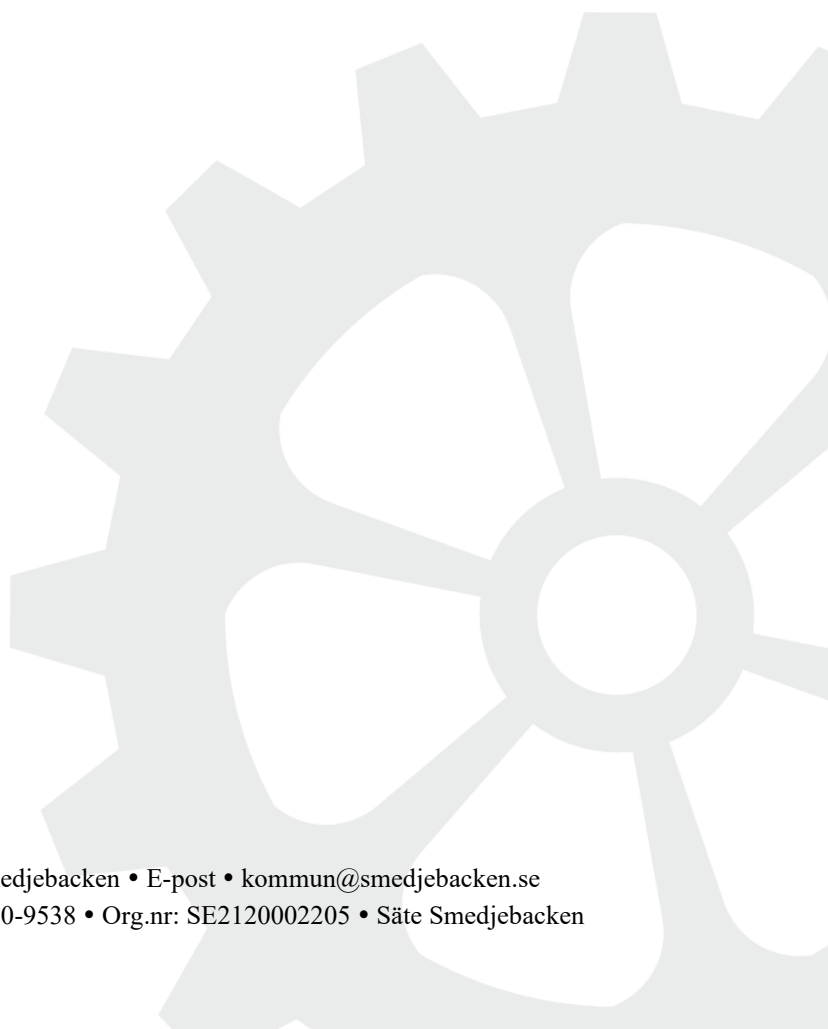
Denna åtgärd förbättrar kapacitet och punktlighet genom att möjliggöra simultana tågförflyttningar till Ludvika station. Med en ny växel kommer inte bergslagsbanan och bergslagspendeln behöva korsa varandra på vägen in till Ludvika station.

Sänds till

Trafikverket

Kopia till

Mälardalsrådet
Tåg i Bergslagen
Region Dalarna
Samarkand



BILAGA 1

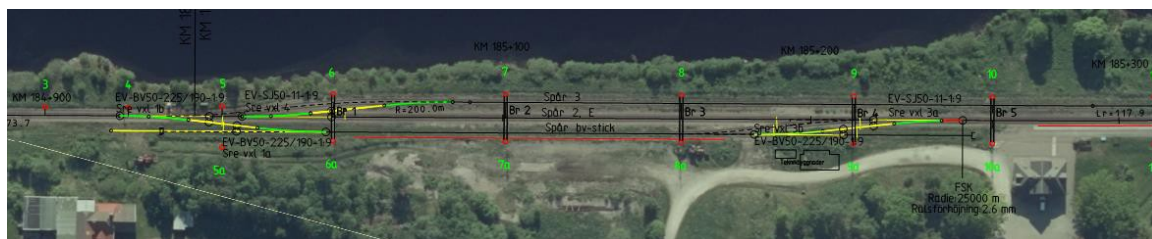
Funktionsutredning – Tågmötesmöjlighet med resandeutbyte i Söderbärke Utredning Afry 2021-02-11. Beställare TRV, projekt FJB Fagersta – Ludvika.

Bakgrund

Idag finns möjlighet till möte med resandeutbyte vid Smedjebacken C och Fagersta C. Tåg i Bergslagen planerar att utöka sin trafik på sträckan från T30 eller tidigare. För att den trafiken ska fungera behöver det finnas möjlighet för tågmöte med resandeutbyte även i Söderbärke.

Utredningen

Utredningen syftar till att skapa förutsättningar för tågmöten med resandeutbyte i Söderbärke, vilket idag inte är möjligt då endast ett tåg kan stanna för på- och avstigning. Totalt analyserades åtta olika alternativ (varav vissa med underalternativ), inklusive ett nollalternativ utan åtgärder.



Efter samlad bedömning förordas Alternativ UA6, där en ny plattform ersätter den befintliga lastkajen vid spår 1, kompletterad med nya växelanslutningar, signalering och en skyddsväxel.

Det ger följande fördelar:

- **Möjliggör simultana tågmöten med resandeutbyte** – en kritisk kapacitetsförbättring.
- **Undviker spårpassager för resenärer**, vilket minskar risken för spårspring och förbättrar säkerheten.
- **Spår 1 bibehålls** och kan fortsatt användas, t.ex. för uppställning.
- **Tillgänglighetsanpassning** bedöms vara enklare att genomföra än vid andra alternativ.

Alternativ UA6 anses mer fördelaktigt än UA5 (utan skyddsväxel) samt UA7 och UA8, som kräver plattformsövergång över spår med hastigheter upp till 90 km/h och medför sämre tillgänglighet eller längre gångvägar.

Kostnad: ca 32,5 miljoner kronor (inkl. osäkerheter)

BILAGA 2

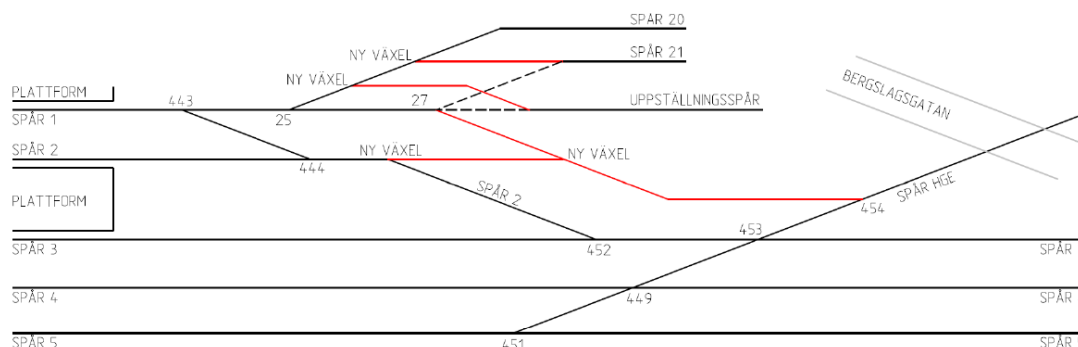
Återinförande av växel 454, Ludvika bangård Utredning Afry 2021-04-15. Beställare Tåg i Bergslagen.

Bakgrund

Tåg i Bergslagen planerar att utöka trafiken mellan Ludvika och Fagersta. I dagsläget finns endast en infart till Ludvika bangård från Fagersta, via dubbel korsningsväxel (DKV) 453 till spår 3. Denna lösning är känslig för störningar och slitage, vilket riskerar att begränsa kapaciteten och punktligheten. Det innebär att tåg från Bergslagspendeln måste gå in på Bergslagsbanan (spår 3) för att kunna komma in till Ludvika station. Det riskerar att trafiken på Bergslagspendeln och Bergslagsbanan stör varandra vid förseningar.

Utredningen

Utredningen visar att ett återinförande av växel 454 – med en rak växel från huvudtågspåret direkt till spår 1 – skulle skapa en mer robust och framtidssäker infrastruktur.



Fördelarna är tydliga:

- **Kapacitetshöjning:** Möjliggör simultana tågrörelser från Västerås, Borlänge och Örebro in på Ludvika Bangård.
- **Avlastning av DKV 453:** Minskad belastning på en känslig och underhållskrävande komponent, vilket ökar driftssäkerheten.
- **Standardlösning:** Växeln är en beprövad modell inom Trafikverkets standardsortiment, vilket ger god tillgång till reservdelar, kortare ledtider och enklare underhåll.
- **Säkerhet och punktlighet:** Genom att minska flaskhalsar och sårbarheter i bangårdsgeometrin förbättras både trafikflödet och punktligheten för resenärerna.

För att uppnå detta föreslås även omläggning av vissa befintliga växlar samt nyanläggning av spår, vilket gör att den totala investeringen uppskattas till

Kostnad: 8,35–9,35 miljoner kronor.