

Dnr: N2017/05430/TIF

Yttrande avseende Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Partnerskap Bergslagsbanan arbetar för att säkerställa pålitliga, robusta godstransporter för såväl inarbetade järnvägsberoende godskunder som framtida järnvägsberoende godskunder som till exempel gruvnäringen i Bergslagen. 40 % av den svenska exporten produceras eller förädlas i det stråk som sträcker sig från Gävle, över Dalarna och Bergslagen till Göteborg. Detta utan att den produktion som förväntas av de planerade gruvetableringarna i Bergslagen beaktats.

Förvaltningsmässighet definieras Bergslagsbanan som järnvägen mellan Gävle, via Borlänge till Ställdalen där banan delar på sig och sträcker sig därefter till Frövåsa respektive Kil. Utifrån ett funktionellt perspektiv fyller banan en viktig funktion både som länk i ett viktigt logistikstråk mellan Gästrikland, Dalarna, Västmanland, Närke, Värmland till Göteborg länk i de inomregionala pendlarstråken utmed banans olika delar.

Som en del i arbetet med fokus på det stråktänk som präglar Partnerskap Bergslagsbanans arbete med infrastrukturfrågor ställer vi oss bakom yttrandet för Partnerskap Bergslagsdiagonalen. I detta yttrande sammanfattas de för Partnerskap Bergslagsbanans viktigaste synpunkter avseende Trafikverkets förslag.

Synpunkter på behov av åtgärder på Bergslagsbanan och stråket väster om Väneren

Partnerskap Bergslagsbanan samverkar i hög utsträckning med de exportberoende industriföretagen som är helt beroende av Bergslagsbanan och fungerande transporter.

Med järnvägen transporteras transformatorer, stål, papper och konsumentprodukter genom Bergslagen och via hamnarna i Gävle, Göteborg och Oxelösund/Norrköping ut i världen. 20 procent av svensk export går varje år på Bergslagsbanan. Därför förtjänar den att kallas pulsådern för svensk export av produkter från svensk exportindustris hjärta i Bergslagen. Järnvägen från Gävle till Göteborg och Oxelösund/Norrköping är en nationell angelägenhet som betyder mycket för tillväxt och utveckling i Sverige. Tyvärr är banan inte i ett tillräckligt bra skick och den behöver rustas upp.

Det är ingen självklarhet att framgångsrika exportföretag som ABB, SSAB, Stora Enso, Outokumpu, Billerud-Korsnäs, Ovako, Spendrups, Kopparbergs Bryggeri och Clas Ohlson ska finnas i Bergslagen. Globaliseringen av ekonomin går blixtnabbt. Svenska företag är idag länkar i internationella värdekedjor. Råvaror kan utvinnas i en världsdel, produktionen ske i en annan och marknaden och kunderna finnas i en tredje. Det kräver avancerade lösningar för logistik och lagerhantering.

Företagens beslut om lokalisering och expansion fattas på huvudkontor i Zürich, Stockholm, Helsingfors eller Oslo. Alternativen är många och den lokala attraktionskraften avgör. Är det nära till marknaderna? Finns det fungerande infrastruktur för energi och transporter? Hur ser kostnadsläget ut? Går det att rekrytera kompetenta medarbetare? Många faktorer måste stämma och de avgör besluten om nya investeringar och fortsatt utveckling.

Hjärtat i exportsverige – Bergslagsregionen – har flera fördelar. Men det geografiska läget i Europas utkant är inte en av dem. Därför är man helt beroende av en väl fungerande infrastruktur för effektiva transporter.

Det är helheten som är avgörande – från lastning till lossning och utskeppning. Det är den svagaste länken i hela transportkedjan som avgör kapaciteten och effektiviteten, oavsett om det handlar om backar där långa tåg inte orkar upp, dåliga mötesmöjligheter på enkelspår, eller att Trafikverket prioriterar ned godstrafiken under snöiga dygn i december.

För de företag som nämns ovan är det av allra största vikt med en ökad bärighet och ökad kapacitet på Bergslagsbanan och stråket Väster om Vänern. För att lasta av den hårt belastade Västra stambanan är stråket Väster om Vänern ett utmärkt alternativ. Därför anser Partnerskap Bergslagsbanan att Trafikverket bör skynda på såväl investeringar som underhållsinsatser på sträckan. Det gäller både kapacitetshöjande åtgärder och mer underhåll och skulle på så sätt kunna separera person- och godstrafik på var sida om Vänern. Samordning av axellast, lastprofil, tåglängd och metervikt är självklara prioriteringar.

I Trafikverkets planförslag ligger flertalet av åtgärderna långt fram i planperioden. Det som behövs nu är tempo och verkställighet för att säkra upp de järnvägsberoende exportföretagens logistikmöjligheter. Partnerskap Bergslagsbanan vill i detta yttrande snarare peka på funktionalitet i hela stråket Bergslagsbanan – Väster om Vänern (Gävle hamn-Göteborgs hamn) än att peka på brister i infrastrukturen. Funktionalitet för den exportberoende industrin mäts enklast genom högre bärighet, längre och tyngre tåg, högre axellast. Nedan listas ett antal exempel på åtgärder:

- Fullfölj utbyggnaden av ett komplett dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs hamn. Strategisk betydelse för hela näringslivet.
- Ludvika-Ställdalen-Frövi-Hallsberg-Katrineholm-Norrköping. Broåtgärderna på Ättetorpsbron i Åby måste tidigareläggas. ABB som transporterar stora och tunga transformatorer via Norrköpings hamn och vidare ut på en global marknad är helt beroende av tillgängligheten till Norrköpings hamn. Trafikverket har länge känt till bristerna med bron och det behöver skyndsamt åtgärdas.
- 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 – Öxnared

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 vill i sammanhanget även lyfta fram Godsstråket genom Bergslagen. Stråket går i princip parallellt med Bergslagsbanan och stråken kan därför ses som dubbelspår. Detta är viktigt när det gäller redundans men också mer långsiktig flexibilitet för den exportberoende industrin. I planförslaget ligger satsningar på Frövi bangård, där de båda stråken går ihop. Dessa satsningar är mycket positiva och betydelsefulla. För det gods som ska vidare till södra delen av landet är Hallsberg en viktig nod men också dubbelspåret mot Degerön. För den svenska industrins konkurrenskraft är det viktigt att dubbelspåret färdigställs.

Partnerskap Bergslagsbanan vill även understryka vikten av att beakta näringslivets transporter när Ostkustbanan från Gävle norrut byggs under planperioden. Godsflödena går i väst-östlig riktning med Gävle hamn som strategisk nod. En ny dragning av Ostkustbanan får inte försämra tillgängligheten till Gävle hamn.

Generella synpunkter (huvudrapporten)

Risk för demokratiskt underskott

Partnerskap Bergslagsbanan anser att förslaget har brister i "navigerbarhet", transparens och överblickbarhet, vilket gör det svårt för remissinstanserna att förstå vad planen innehåller och därmed vad de ska lämna remissvar på. Detta innebär risk för att rättmätigt inflytande på planens innehåll inte kan garanteras – dvs risk för ett demokratiskt underskott. Detta är generellt problem med den nationella planens upplägg, men som drabbar de regioner mest som i planen fått få namngivna objekt. Bergslagsbanan och Stråket väster om Vänern är ett typiskt sådant stråk.

I detta avsnitt - som nödvändigtvis blir ganska omfattande - återfinns en enkel metod för att testa på vilket sätt materialet tillgodoser kraven på "navigerbarhet". Men framför allt testar metoden om plandokumenten bidrar till önskvärd transparens och överblickbarhet. En hypotes som testas är om vissa delar av de föreslagna åtgärderna i planen inte är tillräckligt väl beskrivna beträffande utformning (vad åtgärderna innebär), när och var de ska genomföras. I ett sådant fall överlämnas ju en stor del av det egentliga (och fortsatta) planeringsarbetet åt planupprättaren/Trafikverket. I ett sådant läge kan vi konstatera en stor brist på inflytande – ofta benämnt som ett "demokratiskt underskott".

De presenterade plandokumenten kan sägas vara indelade i tre nivåer:

1. Huvuddokument
2. Bilaga 1 och 2
3. Underlagsrapporter

Idealt borde det vara så att läsarna/remittenterna får tillräckligt med information för att fullödigt förstå vad planen innebär främst genom huvuddokumentet. Det är emellertid också acceptabelt att detta uppnås med hjälp av bilagorna. I vissa fall måste det även accepteras att denna målsättning nås genom att ta del av underlagsrapporterna.

Den ovan uppställda hypotesen innebär att vi ska vara beredda på att möta sådana fall då materialet – även med underlagsrapporterna inkluderade – inte har tillräckligt med bra och tydliga svar på de frågeställningar som planeringsdokumenten borde ge svar på!

Den enkla testmetoden för att avgöra vart i rapportfloran man måste bege sig för att finna de sökta svaren – och om de nu finns där – är enligt följande:

Traditionellt vill sannolikt de flesta remittenter och övriga intressenter ha svar på dessa frågor:

- **Vad** är det för slags åtgärder som ska vidtas?
- **Var** kommer dessa att vidtas?
- **När** kommer de att genomföras?
- **Hur** kommer de att genomföras?
- **Vilka** konsekvenser kommer de att innebära?

Troligen är det så att det är de tre första typfrågorna man i första hand förväntar sig tydliga svar på. Hurfrågan handlar om metoder för åtgärdernas utförande. Genom att utgå från funktionskrav vid upphandlingar kommer metodfrågorna till stor del hamna hos utföraren – även om övergripande metodkrav kan ställas. Dessa kan bestå i krav på energieffektivitet och t.ex. begränsad saltanvändning i vinterväghållningen.

Metoden innebär att vi först testat om huvudrapporten ger tillräckligt bra svar. Är så fallet är ju allt helt O.K. Då behöver vi inte leta vidare i materialet. Ger emellertid huvudrapporten inte tillräckligt med information måste vi vända oss till bilagorna och se vilket bidrag till svar dessa kan ge. Och är det så att detta inte heller verkar fungera måste vi söka vidare i underlagsrapporterna. Men det kan ju i vissa fall bli så att tillfredsställande svar inte finns överhuvudtaget – och då måste vi reda ut om detta resulterar att ett s.k. ”demokratiskt underskott” föreligger.

Vidmakthållande (exklusive reinvestering)

Det som redovisas i huvudrapportens avsnitt 6 bör vara helt tillräckligt för att remissinstanser/intressenter i de allra flesta fall ska ha en fullödlig information om **vad** som kommer att hända avseende tillståndets utveckling på både väg och järnväg till följd av de insatser i form av vidmakthållandeåtgärder som vidtas under den kommande planperioden. **Var** besvaras också på ett tydligt sätt genom att det beskrivs vad som händer på de olika väg- och bantyperna under planperioden. **Vilka** konsekvenserna blir är också bra beskrivna i form av hur tillståndet förväntas utvecklas på olika väg – och bantyper. På det hela taget finns det i detta fall ingen anledning att söka ytterligare information på annan plats i plandokumentet. Se vidare nedan under avsnitt 6.

Reinvestering – järnväg

För reinvesteringståtgärder på järnväg avsätts i planen 48,7 miljarder kr. Detta är avsevärt mycket mer än vad som avsätts för väg. Trafikverket redovisar även här specifikt större namngivna underhålls- och reinvesteringståtgärder. I detta fall har det satts ett ekonomiskt tröskelvärde på 200 miljoner kr på väg. På samma sätt som för väg kommer Trafikverket att årligen redovisa större underhålls- och reinvesteringståtgärder i en genomförandeplan som sträcker sig över en period på sex (6) år.

Reinvesteringar planeras tillsammans med övriga underhållsåtgärder och omfattar hundratals åtgärder i varierande storlek varje år. Merparten av de planerade åtgärderna, ca 90 procent, har en kostnad på under 100 miljoner kr. Endast 5 procent av det totala antalet reinvesteringar är av större karaktär men omfattar ungefär en tredjedel av ramen. I huvudrapporten redovisas reinvesteringar (namngivna) som har en bedömd kostnad som överstiger 200 miljoner kr.

Analogt med vad som ovan sagts om reinvesteringar på väg konstateras att det för de namngivna åtgärderna finns bra beskrivningar som principiellt besvarar **vad**, **var** och **när** på ett transparent och tydligt sätt. Men för resterande del av planen – ca 30 miljarder är det inte särskilt transparent hur dessa medel kommer att allokeras. Det kan kanske hävdas att den nämnda genomförandeplanen som avser sex (6) år kan motsvara rimliga krav på insyn och inflytande. Men viss varningsflagg ska ändå hissas för att flera intressenter kommer att hävda att planeringsunderlaget i denna del saknar transparens!

Trimnings- och miljöåtgärder

I huvudrapportens avsnitt 7 slås det redan inledningsvis fast att dessa åtgärder ska planeras och prioriteras årliga verksamhetsplanering. Detta anses innebära en värdefull flexibilitet på så sätt att rätt åtgärder kan genomföras vid rätt tidpunkt för att möta brister och behov och därigenom åstadkomma en förbättring i transportsystemet. Detta låter vid en första anblick som väldigt rationellt och bra – men samtidigt reser det en hel del allvarliga frågor kring besluten om hur dessa åtgärder kommer att prioriteras – liksom deras omfattning och förläggning i tid. Kommer processen att motsvara de rättmätiga krav som måste ställas på att medborgare och deras politiskt valda representanter får insyn och möjlighet att påverka planeringsprocessen för de aktuella åtgärderna? Exempelvis måste berörda kommuner ha möjlighet till erforderlig framförhållning när det gäller planer för markanvändning. För i många fall handlar det ju om relativt stora åtgärder, där kommunal insyn av nämnda skäl måste tryggas. Det finns därför uppenbara risker att överlämna dessa ställningstaganden (helt) till Trafikverket. En omständighet som ytterligare understryker vikten av att ett sådant inflytande garanteras är att beloppsgränsen nu höjts till 100 miljoner kr för en enskild och avgränsad sådan åtgärd. Och detta innebär att även förhållandevis stora objekt/åtgärder kommer att kunna föreslås som trimnings- och miljöåtgärder.

I huvudrapporten redovisas ett förslag till fördelning av medel samt förslag till indikativ fördelning av medel på åtgärds- och preciserade åtgärdsområden. Detta ger en grov överblick över **vad** som kommer att genomföras i form av åtgärder. Men **var** dessa åtgärder kommer att vidtas är inte särskilt väl preciserat. I bilaga 2 där prioriterade brister och åtgärder per stråk redovisas ges exempel på vilka åtgärder som kan bli aktuella – men omfattning och bedömd kostnad är inte närmare preciserade. Om vi exempelvis ser på trafiksäkerhetssatsningen på totalt 10,4 miljarder skulle det vara intressant att veta hur stor del av denna planeringsram som indikerar större åtgärder – t.ex. i storleksordningen 50–100 miljoner. Och hur stor del av samma ram avser mindre åtgärder t.ex. upp till 10 miljoner kr. Detta skulle ge en fingervisning om vilka ställningstaganden som måste göras i den årliga verksamhetsplaneringen – större och dyrare åtgärder under ett och samma år innebär sannolikt att skälen för den prioritering som då görs måste vara särskilt väl underbyggd för att förstås och accepteras av dem som har att bevaka att val av åtgärder och deras prioritering görs på ett transparent sätt.

Slutsatsen är att svaren frågorna om **var** och **när** riskerar att bli otydliga och därmed innebära att ett s.k. demokratiskt underskott uppstår.

Namngivna investeringar

Avsnitt 8 i huvudrapporten inleds med att deklarerat att det är på en övergripande nivå som de namngivna investeringarna här beskrivs. För mer detaljerad information hänvisas till underlagsrapporten ”Namngivna investeringar”. För att underlätta ”navigeringen” hade det också varit önskvärt att även hänvisa till Bilaga 1 och 2.

Kraven är - som bekant för de flesta – närmast rigorösa för hur namngivna investeringar ska tas fram och hur de ska beskrivas vad gäller problem de förväntas lösa, hur man säkerställer att kostnadsberäkningar görs i olika skeden av planeringsprocessen, vilka krav i den fysiska planeringsprocessen som ska vara uppfyllda för att komma med i planens olika perioder, krav på att starttillstånd ska finnas och att olika typer av konsekvensbeskrivningar ska göras.

Dessa krav har naturligtvis i allt väsentligt uppfyllts genom den dokumentation som finns i olika delar av det planeringsunderlag som presenterats. Samtidigt är den information som gäller namngivna dokument de delar av det remitterade planeringsunderlaget som traditionellt röner störst intresse hos remitterer/intressenter.

Därför är bedömningen att det beträffande dessa åtgärder finns mycket tillfredsställande information som svar på frågorna: **vad, var, när** och **vilka** konsekvenser? Något egentligt svar på **hur**-frågan är ju inte efterlyst och måste därför lämnas i stort sett obesvarad

Beträffande läsbarheten måste det framföras att Bilaga 1 hade vunnit en hel del på att få en mer instruktiv förstasida med bättre exemplifiering av vad de olika posterna i tabellen står för. Som den nu ser ut anser vi inte att den är särskilt professionellt utformad!

Tabell: Är svaren i Trafikverkets förslag till plan tillfredsställande utifrån att svara på remiss

	Vidmakt- hållande	Reinv. väg	Reinv. järnväg	Enskild väg	Bärighet (väg)	Trimning/ miljö	Namngivna inv.
Vad är det för åtgärder som vidtas?							
Var kommer de att vidtas?							
När kommer de att genomföras?							
Hur kommer de att genomföras?							
Vilka konsekvenser kommer de att medföra?							

Förklaring av olika färger:



Tillfredsställande svar



Informationen inte helt tillräcklig

Uppenbar fara för att ett s.k. demokratiskt underskott föreligger

Resultatet av den ovan redovisade genomgången kan sammanfattas i ovanstående matris. De olika färgerna indikerar huruvida tillfredsställande svar på frågorna återfinns i plandokumentet. Rött indikerar att uppenbar fara för ett s.k. demokratiskt underskott föreligger – d.v.s. att ett rättmätigt inflytande på planens innehåll inte helt kan garanteras!

I de fall rutorna är ofärgade finns inget underlag för att överhuvudtaget kunna göra en sådan bedömning. Beträffande **hur** framgår det av texten ovan att denna frågeställning endast i perifera delar behandlas i planeringsskedet. Vid upphandling på funktion väljer entreprenören i stort sett själv utförandemetod – inom vissa grova ramar.

Övriga synpunkter

Förstärkt sysselsättning i hela landet och investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Mot bakgrund av den utpekade samhällsutmaningen *Förstärka sysselsättningen i hela landet* reagerar Falun Borlänge-regionen starkt på att fokuseringen av persontrafiksatsningar i och kring större städer.

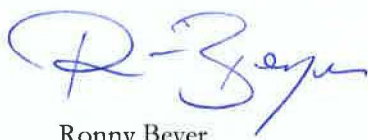
Vi anser inte att Trafikverket möter upp i förslaget där vi konstaterat att stora delar av landet inte får ta del av större investeringar i väg- och järnvägsnätet. Den utpekade samhällsutmaningen *Investeringar för ett ökat bostadsbyggande* verkar kontraproduktivt med tanke på Trafikverkets metodik kopplat till att hela Sverige ska leva. Det är sedan länge känt att Trafikverkets kalkylmetodik gynnar persontrafiksatsningar i större städer i förmån för godstrafiksatsningar på hela järnvägsnätet. Partnerskap Bergslagsbanan har förståelse för behovet av fler bostäder men vill understryka att fördelningen mellan person- och godstrafiksatsningar i Trafikverkets förslag inte är rimlig. Partnerskap Bergslagsbanan ser ett behov av att en tydlig godsstrategi formuleras och anser att mer medel bör läggas på att underlätta näringslivets transporter i planförslaget.

Partnerskap Bergslagsbanan välkomnar förslaget om hastigheten 250 km/h för höghastighetsjärnvägen. Utbyggnad av höghastighetsjärnvägen får inte tränga ut andra nödvändiga investeringar om regeringen ändå väljer att gå vidare och att 250 km/h ska vara maxhastighet.

Höghastighetsjärnväg

Partnerskap Bergslagsbanan välkomnar förslaget om hastigheten 250 km/h för höghastighetsjärnvägen. Utbyggnad av höghastighetsjärnvägen får inte tränga ut andra nödvändiga investeringar om regeringen ändå väljer att gå vidare och att 250 km/h ska vara maxhastighet.

Borlänge den 30 november 2017



Ronny Beyer

Ordförande Partnerskap Bergslagsbanan