

Borlänge
2011-08-29Trafikverket
781 89 Borlänge

Yttrande avseende Trafikverkets Remiss kapacitetsuppdraget 2012-2021, TRV2011/17304

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.

Partnerskap Bergslagsbanan har tagit del av Trafikverkets "Remiss kapacitetsuppdraget 2012-2021" och har följande synpunkter på materialet.

1. Prognoserna som Nationell plan och remissmaterialet baseras på är nedskrivningar av den efterfrågan Trafikverket (före detta Banverket) själv identifierat. För vår region innebär detta, anmärkningsvärda angreppssätt, att den mycket stora efterfrågan på järnvägstransporter som finns från ett gravt järnvägsberoende näringsliv, inte fångas. Positivt är dock att gruvnäringen uppmärksammas i remissmaterialet. Även prognoserna för persontrafiken är lägre än den faktiska efterfrågan som finns. Att arbeta med prognoser som bättre speglar den faktiska efterfrågan leder tvivelsutan till att det finns bättre förutsättningar att identifiera administrativa, ekonomiska och fysiska åtgärder som leder till ett effektivare järnvägstransportsystem och stödjer en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar samhällsutveckling.

I ett uppdrag som detta torde det vara centralt att lyfta fram att den efterfrågan som inte kan tillgodoses faktiskt fyller en viktig funktion för näringslivet vad gäller råvaruförsörjning och export men även för arbetskraftsförsörjningen. Trafikverkets hållning gentemot den efterfrågan på såväl gods- och persontransportkapacitet som man inte anser sig kunna möta förefaller vara passiv då man beskriver detta i allmänna termer och bygger trafikprognosen på nedskrivningar. Här finns goda möjligheter att i det fortsatta utredningsarbetet visa vilken samhällsekonomisk nytta investeringar järnvägstransportsystemet medför.

Företag känner idag till bristerna vad gäller kapacitet och kvalitet i järnvägssystemet och avstår därför järnvägstransporter, vilket innebär att det i praktiken sannolikt finns outtalade önskemål om trafik. Det finns därför sannolikt en betydande potentiell efterfrågan. Detta gäller till exempel Clas Ohlson i Insjön som tar in insatsvaror med tåg, men skickar ut dem på lastbil för att man inte litat på järnvägssystemet. Ett annat exempel är Trätåg skulle kunna öka transportererna av rundvirke motsvarande 50 000 lastbilar per år – om järnvägsnätets standard förbättrades.

Vi efterfrågar således en mer aktiv hållning från Trafikverket vad gäller att beskriva efterfrågad trafik och vilka positiva samhällseffekter som uppstår om järnvägens behov tillgodoses bättre.

2. I uppdraget framgår under ”Analys och förslag” att bland annat effekter på samhällsutveckling inklusive näringslivsutveckling och internationell konkurrenskraft (pkt 7) samt tillgång till arbetskraft och konjunkturspåverkan (pkt 9) ska behandlas. Detta bör även kopplas till nationell godsstrategi. 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.

Vårt exportinriktade och kunskapsintensiva näringsliv har behov av såväl effektiva gods- som persontransporter om inte landets konkurrenskraft ska påverkas. Det är viktigt att det finns en förståelse för och hänsyn till näringslivets transportförutsättningar, så som kostnadsbild, logistiska effekter med mera, bland annat som underlag för ekonomiska styrmedel. Detta torde komma att utvecklas i den fortsatta processen, vilket kommer att underlätta bedömningar av materialet och framhäva vikten av att järnvägen tillförs ytterligare resurser.

I detta sammanhang är det även viktigt analysera behovet av ökad järnvägskapacitet till följd av de nya utsläppsreglerna för svavel från IMO. Detta torde innebära ytterligare tryck på transportsystemet, varför det behöver utredas vilka järnvägsstråk som har kapacitet att ta emot gods som tidigare gått sjövägen.

Angränsande till detta kan också sägas att remissmaterialet har för utvecklade resonemang om funktionen i systemet och samspelet mellan banor och olika vägval. Till exempel att det verkar som om godsflöden går från norr till söder genom landet utan att nytt gods uppstår på vägen och/eller att insatsvaror förädlas och därför har delmåluppgifter i landet, till exempel i Falun/Borlänge-regionen. Denna typ av resonemang/analyser skulle tillsammans med mer utvecklade vägvalsdiskussioner ge bättre underlag för prioritering av åtgärder på godsstråken.

3. I utredningen hade det varit intressant att föra resonemang om kapacitet utifrån vidare kapacitetsbegrepp som inkluderar axellast, metervikt, tågsvikt, tåglängd och lastprofil. Detta skulle även förbättra möjligheterna för järnvägsföretagen och andra aktörer i sektorn att se vilka konsekvenser Trafikverkets förslag har på transportekonomi och logistik. Andra kapacitetsbegränsningar som inte belyses är hastighetsnedsättningar för tunga tåg och tillfälliga, men regelbundet återkommande nedsättningar för persontåg. Här kan exemplifieras med sträckan Ställdalen-Frövi. Denna typ av begränsningar ger minskad robusthet i systemet och sänker kapaciteten. I många fall är denna typ av åtgärder relativt billiga och kostnadseffektiva och kan göras utan omfattande fysisk planering. Till exempel går Silverhögsspåret mellan Grängesberg och Ställdalen att rusta med minimala trafikstörningar, vilket skulle leda till att ett partiellt dubbelspår bildades.
4. Utredningens förslag till angreppssätt utifrån fyrstegsprincipens steg 2 till att styra trafiken genom ekonomiska och administrativa styrmedel inklusive alternativa färdvägar, är en utveckling - som visserligen påbörjats under senare år - men som ändå känns som ett nytänkande och är intressant och positivt. Detta kräver dock en omfattande samverkan och en demokratisk process på alla nivåer; särskilt med näringslivet och den regionala nivån utifrån såväl ett nationellt som regionalt utvecklingsperspektiv. Det krävs också att förslagen analyseras utifrån hur näringslivets konkurrenskraft påverkas. Dessa analyser måste även inkludera de fördyrade transporter som uppstår genom svaveldirektivet, annars är risken att vårt exportinriktade näringslivs konkurrenskraft undergrävs. Att de agerar på en global marknad råder inget tvivel om.

Vidare är det viktigt att ha ett fortsatt högt fokus på process- och informationsåtgärder enligt utredningens ansatts.

Vad gäller omfördelning av medel över tid, är det positivt att medel för underhåll och reinvesteringar och mindre investeringar/trimningsåtgärder föreslås en tidigareläggning från 2016-2021 till 2012-2015, så att det blir en jämnare fördelning av dessa medel under planperioden.

5. Trafikverket redovisar järnvägstrafikens brister i punktligheten mätt i termer av merförseningar relaterade till fel i anläggningen. Partnerskap Bergslagsbanan anser att analyserna skulle vinna på om man i detta sammanhang även diskuterade merförseningar som beror på så kallade följdorsaker, det vill säga störningar som till följd av bristande återställningsförmåga i systemet, sprider sig i systemet från ett tåg till ett annat. Oavsett om grundorsaken ligger i ett fel i infrastrukturen, ett lokhaveri eller en felaktig hantering av tåg vid driftledningen, så beror graden av spridning på kapacitetsbristerna i järnvägssystemet.

Vidare är det både intressant och anmärkningsvärt att hela 36 procent av merförseningarna utgörs av orsaker relaterade till järnvägsföretagen i form av bristande processer och information, fel på utrustning, försenade från depå och maskinfel etc. Här torde det finnas uppenbara möjligheter till förbättringar i framtida tågtrafik.

6. Trafikverket har redovisat kapacitetsbegränsningarna sett över hela trafikdygnet och inte hur det ser ut under högtrafik. Partnerskap Bergslagsbanan anser att det, om ambitionerna är att möta den faktiska efterfrågan på gods- och persontransporter, är viktigt att även redovisa de faktiska kapacitetsbegränsningarna under högtrafiktid, kanske i kombination med en redovisning när och hur länge dessa trafiktoppar inträffar under dygnet, även om detta kan se olika ut för olika geografiska områden. Det är därför av största vikt att i det fortsatta arbetet, utreda och gradera konsekvenserna av röda sträckor i högtrafik ur ett systemperspektiv och inte minst utifrån samhällsnyttan.
7. Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen utgör pulsåderna för godskorridoren genom Bergslagen i både nordlig och sydlig riktning. Bergslagsbanan väster om Vänern skulle framledes kunna ingå i en Nordisk transportkorridor genom dess avlastning av Västra stambanan.

Godsflödet norrifrån (Norrland/Bergslagen) antas enligt utredningen öka med 10 tåg per dygn varav två tredjedelar hamnar på Bergslagsbanan väster om Vänern (endast en tredjedel på Västra stambanan). Näringslivets transportråd är väldigt tydliga i prioriteringen av Bergslagsbanan väster om Vänern inklusive de "akuta" flaskhalsarna mot Göteborgs hamn. Att tydligare föra resonemang om hur vägval som innebär att vissa banor avlastas genom relativt sett billiga åtgärder på andra banor, skulle tillföra en dimension i systemtänkandet.

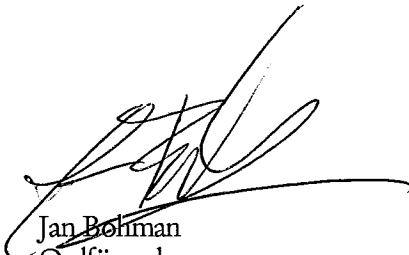
Utredningen visar att det föreligger stora merförseningar och punktlighetsbrister för person- och godstrafik på flera flöden koncentrerade till Borlänge (Bergslagsbanan, Dalabanan). Vart fjärde godståg i landet passerar genom Borlänge. Den nya gruvtrafiken Grängesberg-Oxelösund/Gävle kommer sannolikt att innebära ännu större (akuta) kapacitetsproblem på Bergslagsbanan redan 2015. Bandelen Falun-Borlänge lyser redan rött vad gäller kapacitetsbegränsningar och är en stor flaskhals under högtrafik. Detta redan med de prognoser som tillämpas, det vill säga prognoser som kraftigt underskrider efterfrågad person- och godstrafik.

8. Det föreslås medel till steg 4 åtgärder i kombination med steg 2 åtgärder på Bergslagsbanan, Borlänge-Frövi. Vidare föreslås medel till utredningar av nya namngivna investeringar för eventuellt senare beslut om genomförande. Detta gäller sträckorna Falun-Borlänge och Ställdalen-Frövi på Bergslagsbanan.


Näringslivets transportråd har lyft fram tre centrala godsstråk med högsta prioritet; Godsstråket genom Bergslagen, dubbelspår Hallsberg-Mjölby samt Hamnbanan/Marieholmsbron in mot Göteborg i stråket väster om Vänern och Bergslagsbanan i sin helhet väster om Vänern. Partnerskap Bergslagsbanan delar transportrådets prioriteringar.

Utifrån ett systemperspektiv, med ökad kapacitet och punktlighet, för godsflödena genom landet och Bergslagen är det hög tid att prioritera sträckan Falun-Borlänge som en utpekad investering. Behovet av kapacitetsförbättringar Falun-Borlänge är uppenbart och åtgärderna är dessutom väl utredda genom en fastställd järnvägsutredning och en kompletterande förstudie som nu genomförs. Även de kommunala planerna ligger väl i takt med ett relativt snabbt genomförande. Att åtgärda Falun-Borlänge borde således "lyftas" till samma nivå som Borlänge-Frövi. Den är som sagt redan grundligt utredd och aktuell för att påbörja åtgärder utifrån en etappindelning enligt fyrstegsprincipen.

9. Vad gäller steg 3 åtgärder till underhåll och reinvesteringar betonar Partnerskap Bergslagsbanan vikten av att utöka ramen med 23 miljarder kronor enligt utredningens förslag för att åtminstone kunna återställa anläggningarna till de nivåer som de designats för genom att åtgärda de uppdämda behov som finns i anläggningarna (ambitionsnivå C 2).
10. Partnerskap Bergslagsbanan tillstyrker ambitionsnivå C 4 som en lägsta godtagbara miniminivån för kvaliteten i järnvägssystemet och att det givetvis är viktigt att arbeta med samtliga ambitionsnivåer utifrån fyrstegsprincipen. Ambitionsnivå C 4 är således en god början, men inte tillräckligt, för att möta den faktiska efterfrågan på effektiv gods- och persontrafik.



Jan Bohman
Ordförande



Erik Bransell
Projektledare

Projekt Partnerskap Bergslagsbanan erhåller finansiering från:

En investering för framtiden

