

## Motion till riksdagen 2009/10:T270

av **Jan Lindholm (mp)**

# Dubbelspår mellan Falun och Borlänge

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att Banverket bygger det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.

## Bakgrund

Järnvägssträckan mellan Falun och Borlänge är ca 21 km lång och har minst två möjliga mötespunkter, Ornäs och Hinsnoret. Restiden för denna sträcka är enligt tidtabellen ca 15 minuter lång. I praktiken inträffar detta inte så ofta utan vanligare är att det tar 25 minuter för denna korta resa, ibland över 30 minuter.

Orsakerna till detta är flera men i huvudsak kan jag identifiera två orsaker av vikt, hög trafikbelastning och en gammal bana.

Järnvägssträckan är mycket gammal, en av de äldsta i landet, och följer sjön Runn vilket gör den delvis mycket krokig. Kurvradierna är så snäva att man egentligen inte kan köra moderna tåg på dessa delar av sträckan. Det leder till stort slitage och höga kostnader för rullande materiel. Enligt de järnvägsstudier som har gjorts skulle en rak sträckning kunna sänka restiden till 7 minuter mellan Falun och Borlänge.

Enligt den ansvariga personen för banunderhållet på sträckan är det möjligt att köra maximalt 69 tågpassager per dygn mellan Falun och Borlänge. Då finns inget utrymme för löpande underhåll. Idag händer det att 71 tåg passerar sträckan varje dag. Jag har letat i Banverkets trafikstatistik och hittar ingen annan delsträcka i landet där ett enkelspår sväljer så mycket trafik. Men det är också ovanligt med mötesplatser så tätt som det är på denna sträcka.

Godstrafiken är viktig för det svenska järnvägsnätet, det är den som betalar en stor del av bankostnaden. För oss i Dalarna är dock pendlingen från Dalarna till Gävle, Stockholm, Västerås och Örebro av stor betydelse för vår väx-

## Fel! Okänt namn på

ande arbetsmarknad. Pendeln Gävle–Falun–Örebro är i det sammanhanget en livsnerv för många.

En stor del av näringslivet norr om Dalälven är beroende av goda transporter till Göteborg. Volymerna av gods från såväl skogsindustrierna som mineralbaserade industrier kan förväntas växa. Även gods från öst har via Gävles nya hamn börjat hitta genvägen genom Sverige ut till Västerhavet. I Borlänge ligger inte utan anledning en av Sveriges största rangerbangårdar. Godsvolymerna från Dalarna är mycket stora.

Sammantaget gör detta att man kan konstatera att ingen annanstans i landet är standarden för järnvägskommunikation i ett område med så stor befolkning som i Falun och Borlänge med omnejd så dålig. Normalt har man dubbelspår vid de trafikvolymerna vi redan överskrider. Ingen annan region i landet skulle acceptera så långa restider för så korta geografiska avstånd som det handlar om här. För hela sträckan Falun–Stockholm är detta den delsträcka där den överlägset största tidsvinsten kan göras. Planer på ett dubbelspår har funnits sedan 1980-talet.

Underhållsmedel har sparats på befintlig bana, eftersom den ändå skall ersättas med en ny, har det sagts i minst tretton år. Det torde finnas minst 150 miljoner i sparat underhåll som kan användas för att påbörja ett nybygge. Detta vill dock inte Banverket kännas vid idag. Förstudier är gjorda och de flesta konflikterna är lösta i kommunernas gemensamma planarbeten. Det är hög tid att Dalarna får denna fråga löst. Även om den kanske är lika viktig för företag norr om Dalarna så är det vi som har det lokala perspektivet.

I Miljöpartiets partimotioner om järnvägssatsningar har man pekat ut behoven för såväl Dalabanan som Bergslagsbanan och angett belopp och tidsplan även för sträckan Falun–Borlänge. För oss som bor i Dalarna är det självklart positivt med varje litet steg på väg mot att den ohållbara situationen får en lösning, men det är inte nog. Det är en tragedi för hela landet att Dalarna inte tas till vara och att infrastrukturen är så usel att den hindrar näringslivsutvecklingen norr om Dalarna.

Det görs kontinuerligt insatser för att öka kapaciteten på sträckan Gävle–Falun–Hallsberg eftersom den är en pulsåder för stora godsvolymer. För närvarande byggs exempelvis en längre mötesplats söder om Grängesberg, vilket är efterlängt. Det som tillkommer på delsträckan Falun–Borlänge utöver trafiken mellan Gävle och Hallsberg är möjligheten för resande från Falun att ha direkttåg till Stockholm. Det är den huvudsakliga orsaken till att just denna delsträcka har en högre belastning än den övriga delen. Timmertågen från Dalarna via Borlänge mot Gävle och alla de godsvolymer som skapas i Borlänge för vidare transport söderut balanserar varandra bättre på hela sträckan.

När Dalregementet i Falun avvecklades utlovades kompensatoriska statliga etableringar, av det blev inget. Tvärt om har Falun fortsatt att tappa statliga arbetstillfällen. Det svalnande intresset för de små högskolorna från regeringens sida sätter även det sina spår. Borgerliga politiker brukar trycka på att staten inte kan skapa jobb men väl se till att de grundläggande förutsättningarna för jobb finns på plats. Vi har inte sett mycket av den politiken i Dalarna. Den omtalade fastighetsskatteformen innebar exempelvis att många i Dalarna fick höjda kostnader. Av tradition har människor genom århundradena

**Fel! Okänt namn på**

arbetsvandrat till Stockholm och Mälardalen, särskilt när tiderna har varit svåra. Det är därför inte enbart den tunga industrins behov som måste tillfredsställas utan även den moderna människans behov av att kunna yrkespendla över stora avstånd.

Mot denna bakgrund anser jag att riksdagen skall ge regeringen till känna att det är av yttersta vikt för näringslivets utveckling norr om Dalarna samt för Dalarnas län att regeringen ger Banverket ett tydligt uppdrag att så långt möjligt tidigarelägga alla insatser som bidrar till att öka kapaciteten för spår-bunden trafik i och igenom Dalarna. Varje liten insats som kan göras för att påskynda projektet med en ny sträckning mellan Falun och Borlänge bör vara av yttersta vikt för regeringen.

Stockholm den 1 oktober 2009

*Jan Lindholm (mp)*