

Motion till riksdagen 2011/12:T225

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 behovet av att det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge snarast byggs.

Tidigare behandling

Trafikutskottet har avstyrkt liknande förslag som det i denna motion ett flertal gånger, senast i sitt betänkande 2010/11:TU1. Med anledning av att utskottet behandlat förslaget förenklat tillsammans med ett stort antal andra motionsyrkanden om infrastrukturprojekt runt om i landet är det inte möjligt att utläsa något mer precist motiv till att utskottet avslår förslaget.

Utskottet hänvisar till den beredningsprocess som regeringen bedriver med framtagande av infrastrukturplaner och avslutar sin motivering med att notera att många av de förslag som riksdagsledamöter lyfter fram i sina motioner mycket väl kan komma till utförande även om de inte på detta stadium kan värderas av utskottet.

Det finns mig veterligen inga signaler från regeringen att man har för avsikt att gå in i Trafikverkets planering och prioritera denna järnvägssträcka, vilket gör det nödvändigt att upprepa kravet ännu ett år. Däremot har Socialdemokraterna enligt deras nye ordförande vid ett möte i Dalarna i augusti 2011 beslutat och avsatt investeringsmedel för denna sträcka i sitt förslag till prioriteringar av satsningar på spår.

Fel! Okänt namn på

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. 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 vi 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 tidigare presenterats skulle en rak sträckning förkorta restiden till 7 minuter mellan Falun och Borlänge.

Enligt den ansvariga personen för banunderhållet på sträckan är det maximalt möjligt med 69 tågpassager per dygn mellan Falun och Borlänge. Då finns inget utrymme för löpande underhåll. Idag händer det trots denna begränsning att 71 tåg passerar sträckan varje dag. Vi 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 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 även pendlingen från Dalarna till Gävle, Stockholm, Västerås och Örebro av stor betydelse för vårt behov av en växande 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 liksom exportvärdet från Dalarna är mycket stort.

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 och planer på ett dubbelspår har funnits sedan 1980-talet.

Underhållsmedel har sparats på den befintliga banan, eftersom den ändå skall ersättas med en ny, har det sagts i minst tretton år. Det torde finnas minst 150 miljoner i sparad 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 är det vi som har det lokala perspektivet.

I Miljöpartiets tidigare partimotioner om järnvägssatsningar har man pekat ut behoven för såväl Dalabanan som Bergslagsbanan och angett belopp och tidsplan även för sträckan Falun–Borlänge. I det tidigare rödgröna samarbetet hade vi i vår infrastrukturöverenskommelse avsatt pengar för kapacitetshöjande åtgärder på 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 godsolymer. Flera längre mötessträckor har färdigställts, vilket ökat kapaciteten, men mer behövs. 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 godsolymer som skapas i Borlänge för vidare transport söderut balanserar varandra bättre på hela sträckan.

När Dalregementet i Falun avvecklades utlovades kompensatoriska statliga etableringar, men av det blev det inget. Tvärtom 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 för Dalarna. Den omtalade fastighetsskatteformen innebar exempelvis att många i Dalarna fick höjd skatt i stället för sänkt. Av tradition har människor genom århundradena arbetsvandrat till Stockholm och Mälardalen, särskilt när tiderna har varit svåra, och så är det än idag. 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.

Behovet växer nu snabbt

De stigande råvarupriserna har gjort att flera av de sedan många år nedlagda gruvorna i Bergslagen står inför att återöppnas. Det innebär att stora volymer och vikter behöver få plats på spåren i regionen. Det gör att flaskhalsen mellan Falun och Borlänge blir ett än större problem. Det finns även planer på att flytta transporter från ABB till hamnen i Gävle, vilket även det ökar behovet av kapacitet på denna bana. Regeringens brist på handlingsförmåga utgör ett direkt hot mot näringslivet i regionen.

Fel! Okänt namn på

Förslag till åtgärder

Mot denna bakgrund anser vi att riksdagen ska ge regeringen till känna att det är av yttersta vikt för näringslivets utveckling såväl i Dalarna som norr om Dalarna att regeringen ger Trafikverket ett tydligt uppdrag att så långt möjligt tidigarelägga alla insatser som bidrar till att öka kapaciteten för spårbunden 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 ytterst angelägen för regeringen.

Stockholm den 28 september 2011

Jan Lindholm (MP)