

## Motion till riksdagen 2012/13:T409

av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (MP)

# Järnvägar i Bergslagen

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för persontransporter på järnväg i Bergslagen.

## Bakgrund

För hundra år sedan var det en självklar sanning att utveckling förutsatte en utbyggd infrastruktur. Trots statsministerns tafatta försök att i sin regeringsförklaring insinuera en vilja att bygga för framtiden verkar det mesta av den gamla insikten saknas i dagens regeringspolitik.

Skogen och malmen har i hundratals år varit Bergslagens guldgruva som byggt Sverige och varit grunden för hela landets välfärd. Även idag är dessa råvaror viktiga för landets näringar. Under de närmaste åren kommer ett antal tidigare nedlagda gruvor att återöppnas, vilket innebär stora krav på infrastruktur.

Självklart är det önskvärt att förädlingskedjan är så lång som möjligt inom landet och att så lite som möjligt av dessa resurser exporteras som ren råvara. Även med en sådan ambition kommer det mesta som bryts att initialt gå direkt till hamn för export. Oavsett om det blir Gävle, Västerås, Oxelösund eller en hamn på västkusten som får ta emot merparten av de malmer som kommer att brytas blir det fråga om stora, tunga och omfattande landtransporter som rimligen borde utföras på räls.

Samtidigt är inte Bergslagen det Bergslagen det var för femtio eller hundra år sedan. Resandet har ökat dramatiskt, inte minst resandet med kollektivtrafik. Järnvägen är idag ett populärt alternativ för arbetspendling och andra

## Fel! Okänt namn på

resebehov. De flesta är väl insatta i de logistiska utmaningarna av att samordna gods- och persontransporter på ett spår så vi avstår från att ta utrymme för att beskriva det i motionen. Situationen är dock den att många av spåren i Bergslagen, redan innan alla dessa gruvor öppnat, är fullbelagda. Ett exempel på de problem som finns på godssidan redan idag är att ABB i Ludvika har stora svårigheter att få ut sina produkter särskilt då de tyngsta som inte kan transporteras på väg. När det gäller persontrafiken är kanske den orimligt långa restiden mellan Falun och Borlänge det som stör mest.

Om de fem till tio äldre gruvor i Bergslagen som idag har listats som troliga för nystart verkligen kommer i drift innebär det många nya direkta arbetstillfällen. Den indirekta sysselsättningseffekten blir dock mångdubbelt större. Behovet av arbetspendling till orter i närheten av dessa gruvor, kanske i första hand Ludvika, kommer att öka väsentligt.

Arbetslösheten är relativt låg i Bergslagsregionen dels på grund av att ungdomen i stor utsträckning lämnat de gamla brukssamhällena, dels på grund av att vår region ligger tidigt i skiftet av 40-talistgenerationen. De nystartade gruvorna kommer därför till viss del att behöva rekrytera arbetskraft även utanför regionen. Det är alltså inte enbart spårkapacitet för malmtransporter utan även för växande persontransporter som krävs.

Studier kring dessa nya behov genomförs redan av såväl företagen som Trafikverket men fokus ligger enbart på att hantera de tillkommande godsvolymerna. Behovet av förstärkningar av en redan eftersatt persontrafik på spår har man inte i samma utsträckning tagit i beaktande.

Tvärt om innebär exempelvis bytet från IC-tåg till det nya så kallade snabbtåget på sträckan Falun–Stockholm att antalet sittplatser minskar med cirka 150 per dygn. Detta gör man på en sträcka där många resenärer idag tvingas resa stående på grund av brist på sittplatser.

De potentialer som finns för utveckling i hela vårt avlångs land tas inte till vara idag. Många års brister i underhåll och utveckling av infrastruktur är en av orsakerna till detta. Motionen skulle kunna ta upp brister i ett flertal andra regioner och infrastrukturområden som eftersatts med samma tråkiga konsekvenser men vi väljer att hålla oss till transportinfrastruktur i Bergslagen.

Oavsett vilka hamnar som blir aktuella kommer trycket att öka på den viktigaste pulsådern för gods- och persontrafik i regionen, sträckan Gävle–Falun–Borlänge–Ludvika–Hallsberg. Beroende på val av utskeppningshamnar kommer även andra sträckor att få kraftigt ökande belastning som måste hanteras. En lösning för ABB:s speciella behov av extremt tunga och skrymmande transporter måste dessutom snabbt fram.

Riksdagsledamöter, oavsett partitillhörighet, som företräder de berörda riksdagsvalkretsarna, i första hand södra Gästrikland, Dalarna och Västmanland men även delar av Uppland, Värmland och Närke, ser med stor oro på den problematik vad avser spårkapacitet som vår region står inför. Om problemet med bristande spårkapacitet inte löses finns en uppenbar risk att vårt vägnät snabbt kommer att köras sönder av malmtransporter. Hundratals nya tunga långtradare innebär inte bara sönderkörda vägar utan även en ökad risk för trafikolyckor. Den snabbt växande turistnäringen i vår region har inte ännu lyckats utveckla koncept som styr en större andel av turisterna över till

**Fel! Okänt namn på**

kollektivtrafik utan resenärerna är i huvudsak bilburna. Oron omfattar därför även de skador som sönderkörda vägar kan innebära för en växande turistnäring. Turismen innebär ju sysselsättning i ett betydligt längre perspektiv än de 30–50 år som en ny gruvepok skisseras för.

De kapacitetsökningar som i det korta perspektivet, femtio år, krävs för en ny gruvepok kommer inte att stå oanvänd när epoken är över. Vid den tiden talar allt för att turismen i betydligt högre utsträckningen än idag kommer att nyttja kollektiva transportmedel, inte minst spårbundna sådana. Det är även troligt att priserna på ändligen råvaror som de mineraler som finns i Bergslagen kommer att öka och därmed förlänga den tid under vilket det är lönsamt att fortsätta utvinning av mineraler i Bergslagen.

## Förslag till beslut

Regeringens signaler om ökade medel till infrastruktur för godstransporter pekar inte ut Dalarna och Bergslagen som ett satsningsområde. Regeringen har uppenbarligen inte förstått Bergslagens och särskilt Dalarnas betydelse för landets näringsliv och ekonomi. Som en region i landets mitt är infrastrukturen även avgörande för transporter från Norrland till kontinenten alternativt hamnar i söder.

Kapacitetstaket har sprängts ett flertal gånger på många delsträckor och planer finns framtagna för en del av dem. Det behövs framtidstro i regeringspolitiken och satsningar på framtiden. Regeringen bör därför gå vidare med att tydligt peka ut godstransporter i Bergslagen som en prioriterad fråga. I kommande trafikpolitiska beslut måste medel avsättas för att snarast lösa kapacitetsproblemen för den nya gruvepoken i Bergslagsregionen.

Regeringen måste även ge tydliga signaler till Trafikverket om att spårbunden regiontrafik i Bergslagen (Tåg i Bergslagen) måste säkerställas möjligheten att, genom tillräcklig spårkapacitet, fortsätta med minst samma trafikutbud som idag, när de löser problemen med det växande behovet av godstransporter. Dessa båda krav måste riksdagen ge regeringen till känna som sin uppfattning.

Stockholm den 3 oktober 2012

*Jan Lindholm (MP)*

*Jonas Eriksson (MP)*