

Motion till riksdagen 2013/14:T215

av **Jan Lindholm (MP)**

Dubbelspåret mellan Falun och Borlänge

Förslag till riksdagsbeslut

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

Tidigare behandling

Trafikutskottet har avstyrkt liknande förslag som det i denna motion ett flertal gånger och riksdagen har följt utskottets förslag. Motiveringen till avslag är likartad vart år. Det handlar om hänvisningar till den beredningsprocess som ständigt tycks pågå. Samtidigt säger man inte helt nej till mitt förslag.

Bakgrund

Många politiker i Stockholm tror att det är deras valkrets som försörjer Sverige, inget kunde vara mer fel. Exportvärdet av en stockholmares prestation är i genomsnitt nära noll om man jämför med den genomsnittlige masens och kullans exportvärde. Minst tio gånger mer än stockholmare är masen och kullan värd för landet sett i exportinkomst. Tyvärr har okunniga riksdagsledamöter från huvudstadsområdet inte insett denna verklighet. Svenskt näringsliv lider av den okunskapen. Argumentationen för denna järnvägssträcka är ett exempel på hur det kan gå när infrastruktursatsningar prioriteras fel.

Järnvägssträckan mellan Falun och Borlänge är cirka 21 kilometer lång och har minst två möjliga mötespunkter, Ornäs och Hinsnoret. Restiden för denna sträcka är enligt tidtabellen cirka 15 minuter. I praktiken inträffar detta

Fel! Okänt namn på

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 men vacker. 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 kunna 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 dygn. 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 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 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 sedan länge 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 relativa tidsvinsten kan göras och planer på ett dubbelspår har funnits sedan 1980-talet.

Underhållsmedel har sparats på den befintliga banan, eftersom den ändå ska ersättas med en ny, har det sagts i många år. Det torde finnas minst 150 miljoner kronor i sparat underhåll som kan användas för att påbörja ett nybygge. Detta vill dock inte Trafikverket 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.

Det görs kontinuerligt insatser för att öka kapaciteten på sträckan Gävle–Falun–Hallsberg eftersom den är en pulsåder för stora godsvolymer. 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. Politiker brukar påpeka 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.

Förslag till åtgärder

Mot denna bakgrund anser jag 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 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 ytterst angelägen för regeringen.

Mot bakgrund av det ovan anförda föreslås att riksdagen särskilt pekar ut dubbelspåret mellan Falun och Borlänge som ett projekt med hög prioritet när tillkommande medel för infrastruktursatsningar behandlas.

Stockholm den 26 september 2013

Jan Lindholm (MP)