

Motion till riksdagen 2010/11:T254

av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (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.

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 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 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 dock pendlingen från Dalar-

Fel! Okänt namn på

na 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. 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 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 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 rödgröna samarbetet har vi också i vår gemensamma 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 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 godsvolymer 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 förut-

Fel! Okänt namn på

sättningarna för jobb finns på plats. Vi har inte sett mycket av den politiken i Dalarna. Den omtalade fastighetskattereformen innebar exempelvis att många i Dalarna fick höjda kostnader. 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 vi att riksdagen ska ge regeringen till känna att det är av yttersta vikt för näringslivets utveckling norr om Dalarna samt för Dalarnas län 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 av yttersta vikt för regeringen.

Stockholm den 22 oktober 2010

Jan Lindholm (MP)

Jonas Eriksson (MP)