

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:616

av Hans Unander m.fl. (S)

Järnvägar i Dalarna

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i järnvägar i Dalarnas län och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I Dalarnas län har infrastrukturen på järnväg en stor betydelse för länets fortsatta möjlighet att utvecklas. Det gäller såväl den omfattande godstrafiken som persontrafiken. En bra infrastruktur på järnvägen är en förutsättning för att kunna skapa en fortsatt regionförstoring där företagen kan garanteras en bra och fungerade järnväg. Ska industrin och företagen fortsätta sina investeringar och nyetableringar förutsätts bra infrastruktur. Dalarnas län har med sina industrier och företag ett stort behov att godstrafiken fungerar tillfredsställande. Det är allt från att stålet skall transporteras till och från länet till att skogsråvarorna från skogen skall transporteras ut i världen. Men för att allt skall kunna fungera krävs också en bra och utvecklad persontrafik som är smidig och snabb. Det handlar om underlättningar för att kunna pendla till arbete och studier inte bara i det egna länet utan också till andra regioncentrum.

Vi vill på detta sett markera följande viktiga järnvägsstråk för Dalarnas utveckling: *Dalabanan–Mora–Falun/Borlänge–Avesta–Uppsala–Stockholm*. Dalabanan utgör huvudstråket när det gäller persontrafiken på järnväg till och från Dalarna till bland annat huvudstadsregionen. En viktig del av att få persontrafiken konkurrenskraftig är att restiden måste minskas. Målsättningen är att restiden mellan Borlänge och Stockholm skall vara högst 1 timme och 40 minuter. En särskilt viktig investering är partiellt dubbelspår söder om Hedemora.

Det finns en överenskommelse mellan de tre regionerna och kommunerna längs Dalabanan att det måste göras en satsning på banan, investeringsbehovet är några miljarder. Det är viktigt att staten genom Trafikverket är med och stödjer den överenskommelsen om att höja ambitionsnivån på banan.

Dalabanan har också en viktig betydelse för godstrafiken till och från norra Dalarna. *Borlänge rangerbangård.* Rangerbangården i Borlänge är en del av det nationella navet för godstrafiken. Det behövs en utveckling av bangården, och därför behövs en genomarbetad strategi om hur framtidens godstrafik skall fungera. Nämnas i detta sammanhang är containertrafiken och intermodala trafiken som troligen kommer att öka. Rangerbangården i Borlänge har stor betydelse för godsflödena och för basindustrins förutsättningar.

Västerdalsbanan är en viktig bandel i Dalarnas järnvägsnät. Banan trafikeras mycket av skogsindustrin för framförallt transporter till pappersbruken. Även transporter från Västerdalarnas sågverksindustrier i form av sågade trävaror, sågspån och flis trafikerar banan. Utvecklingen är att det kommer att bli mer transporter längs banan. Det finns också ett behov av att åter öppna virkesterminalen i Malungsfors. Detta för att delvis lösa transportbehovet för Fiskarhedens trävaror AB. Men intresset är även stort hos skogsbolag och besparingsskogarna för att nämna några intressenter. Det är viktigt för utvecklingen i Västerdalarna och inte minst för företagen längs banan att banan underhålls så att inte utvecklingen i företagen avtar. Det är därför av största vikt att det satsas på banan och att ett återöppnande av terminalen i Malungsfors snarast sker. En satsning på Västerdalsbanan är bra samhällsekonomiskt eftersom lastbilstrafiken kan minskas till förmån för besöksnäringen i västra och norra Dalarna.

Bergslagsbanan–Falun/Borlänge–Ludvika–Frövi/Ställdalen, är en viktig länk för godstransporter. Förhållandet att just sträckningen Falun–Borlänge är mycket störningskänslig och av Kapacitetsutredningen anses som överbelastad utgör ett problem. Detta gör att järnvägstrafiken i regionen får svårigheter att utvecklas, vilket har effekter för bl a de tunga godstransporterna. Vi vill notera vikten av att en successiv utbyggnad av dubbelspår från de båda stationsområdena i Falun respektive Borlänge inleds. Bergslagsbanan som helhet måste omfattas av sådana investeringar och underhåll att kvaliteten långsiktigt kan upprätthållas.

Ludvika–Norrköping. Detta är en bana som är av stor betydelse för ABB:s transporter av transformatorer. Detta är en bana som har avgörande betydelse för ABB:s framtid och är därför ett objekt som inom ramen för Trafikverkets prioriteringar måste respekteras.

Ludvika–Oxelösund. Denna bana är till del densamma som används för transporterna av transformatorer för ABB:s räkning. Den gruvdrift som nu planeras i Västerbergslagen är beroende av att denna bana rustas upp för transporter till Oxelösunds hamn.

Även *Bergslagspendeln* är en viktig bana för person- och godstrafiken i vårt län. Rälsen på banan är helsvetsad fram till Fagersta men inte mellan Fagersta och Ludvika vilket givetvis är önskvärt för bästa möjliga nyttjande. Mötesplatsen i Brattheden är ytterst viktig för att kunna höja hastigheten på banan och minska mötestiden. Dessa satsningar är viktiga för framtiden.

Hans Unander (S)

Maria Strömkvist (S)

Patrik Engström (S)

Roza Güclü Hedin (S)