

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:1311

av Jan Lindholm (MP)

Dubbelspåret mellan Falun och Borlänge

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge ges en hög prioritet och tillkännager detta för regeringen.

Tidigare behandling

Trafikutskottet har avstyrkt ett mycket snarligt förslag ett flertal gånger och riksdagen har varje gång följt utskottet. Motiveringen till avslagen är likartad varje år. Det handlar om hänvisningar till den beredningsprocess som ständigt tycks pågå. Samtidigt säger utskottet inte rakt av nej till mitt förslag, vilket ändå känns uppmuntrande.

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 ungefärligen en tiondel av det exportvärde som en genomsnittlig bergslagsboende presterar. Det spelar ingen roll hur många tjänster man köper av varandra i storstäderna eller hur stor fastighetsbubblan än blir, det ger inga slantar som duger för att betala de över femtio procent av våra livsmedel som vi importerar, för det krävs exportinkomster.

Bland många som bor utanför Stockholmsområdet brukar situationen beskrivas sålunda. Om man bygger en mur runt Stockholm så kommer klösmärkena på murens insida redan efter någon vecka tydligt att visa vem som är beroende av vem.

Tyvärr har okunniga riksdagsledamöter från huvudstadsområdet inte insett denna verklighet. Det innebär att de politiska besluten blir lidande av den okunskapen. Argumentationen för den här aktuella järnvägssträckan är ett exempel på hur det kan gå när infrastruktursatsningar prioriteras fel.

Motivering

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 17 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 handlar det om två orsaker, hög trafikbelastning och en gammal bana med bristfälligt underhåll.

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. 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, Uppsala, Stockholm, Västerås och Örebro av stor betydelse för vårt behov av en växande arbetsmarknad. Pendeln Gävle–Falun–Hallsberg är i det sammanhanget en lika stor livsnerv för många i området som pendlingen till Uppsala och Stockholm.

En stor del av näringslivet norr om Dalälven är beroende av goda transporter till Göteborg. Volymerna av gods från såväl skogsindustrierna som många verkstadsindustrier 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 och växande.

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 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 årtionden. 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 det räcker inte” (ett AKB mantra). Det som tillkommer på delsträckan Falun–Borlänge utöver trafiken mellan Gävle och Hallsberg är möjligheten för resande från Falun att ha direkttåg till Stockholm.

Timmertågen från väster och öster om Dalarna via Borlänge mot Gävle bidrar likaså till att just delsträckan mellan Falun och Borlänge är extra intensivt belastad.

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 den förra regeringens sida har även det satt sina spår. Förhoppningsvis kommer den nya regeringen att ändra på det. 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 fastighetsskattereformen innebar exempelvis att många i Dalarnas periferi 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 är det rimligt att regeringen inser att det är av yttersta vikt för näringslivets utveckling, såväl i Dalarna som norr om Dalarna, att Trafikverket så långt möjligt tidigarelägger alla insatser som bidrar till att öka kapaciteten för spårbunden trafik i och igenom Dalarna. Varje liten insats som kan göras exempelvis för att påskynda projektet med en ny sträckning mellan Falun och Borlänge bör vara ytterst angeläget för regeringen.

Riksdagen föreslås därför även att särskilt peka ut dubbelspåret mellan Falun och Borlänge som ett projekt med högsta prioritet när tillkommande medel för infrastruktursatsningar aviseras.

Jan Lindholm (MP)