

## Motion till riksdagen 2006/07:T240

av **Jan Lindholm (mp)**

# Dubbelspår mellan Falun och Borlänge

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om det omedelbara behovet av att Banverket bygger det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.

## Motiv till förslaget

Järnvägssträckan mellan Falun och Borlänge är ca 21 km lång och har minst två möjliga mötespunkter, Ornäs och Hinsnoret. Ibland sker möten till och med på Falun södra. Restiden för denna sträcka är enligt tidtabellen ca 15 minuter lång. 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 jag 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 material. Enligt de järnvägsstudier som har gjorts så skulle en rak sträckning kunna sänka restiden till 7 minuter mellan Falun och Borlänge.

Enligt ansvarig för banunderhållet på sträckan så är det möjligt att köra maximalt 69 tågpassager per dygn mellan Falun och Borlänge. Då finns inget utrymme för löpande underhåll. Idag händer det att över 71 tåg passerar sträckan per dag. 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 det är på denna sträcka.

Godstrafiken är viktig för det svenska järnvägsnätet, det är den som betalar för stor del av bankostnaden. För oss i Dalarna så är dock pendlingen från

#### **Fel! Okänt namn på**

Dalarna till Gävle, Stockholm och Örebro av stor betydelse för vår 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 en av Sveriges största rangerbangårdar inte utan anledning. Godsvolymerna från Dalarna är mycket stora. I en annan motion kommer jag även att behandla behov av andra baninvesteringar i Dalarna.

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 största tidsvinsten kan göras. Planer på ett dubbelspår har funnits sedan 1980-talet. Underhållsmedel har sparats på befintlig bana eftersom den ändå skall ersättas med en ny har det sagts i minst tio år. Det torde finnas minst 150 miljoner oanvända underhållskronor som kan användas för att påbörja ett nybygge. Förstudier är gjorda och det mesta av konflikter 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 de dagliga problemen.

Mot denna bakgrund anser jag att riksdagen skall ge regeringen till känna att den snarast måste uppdra åt Banverket att starta bygget på de delsträckor som är möjliga att omedelbart påbörja dels norr om Borlänge, dels omedelbart söder om Falun för att snarast möjligt färdigställa ett dubbelspår mellan Falun och Borlänge. Varje års fördröjning är ett förlorat år för Dalarna och för svenskt näringsliv norr om Dalälven.

Stockholm den 26 oktober 2006

*Jan Lindholm (mp)*