

Mer gods på spåret?

En studie av underlaget för godstrafik på Dalabanan,
delen Mora - Borlänge

2009-05-05

En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden



DALABANANS
INTRESSETER

WSP Analys & Strategi



Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel:

Redaktör: Jarl Hammarqvist

WSP Sverige AB Borlänge Teknikdalen

Besöksadress: Arenavägen 7

121 88 Stockholm-Globen

Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99

Email: info@wspgroup.se

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

www.wspgroup.se

Foto: Joachim Lundgren, Carl Swensson

Omslagsfoto samt bilder i rapporten Jarl Hammarqvist

Förord

I skrivande stund pågår en långtidsplanering på trafikverken. Som en förberedelse till denna, genomförde Banverket under 2008 en marknads- och behovsanalys, en trafiksystems- och kapacitetsanalys samt en trafikprognos och samhällsekonomisk analys avseende förutsättningarna för att utveckla Dalabanan mellan Uppsala och Mora. Dessa analyser är av naturen ganska översiktliga och det finns skäl att öka upplösningen, inte minst med avseende på näringslivets långsiktiga behov av godstransporter.

Intresseföreningen Dalabanans intressenter har därför engagerat WSP Analys & Strategi för att analysera godstransporterna på bandelen Borlänge – Mora idag samt näringslivets kommande efterfrågan på godstransporter och i vad mån dessa volymer kan komma att transporteras på järnväg. I uppdraget ingår även att kartlägga godstransporterna på Västerdalsbanan och Inlandsbanan i egenskap av anslutande banor.

Konkurrensen om investeringsmedel för infrastruktur är mycket stor och offentliga medel ska användas för att få största möjliga nytta. Trafikverken använder samhällsekonomiska kalkyler som ett hjälpmedel för att åstadkomma detta. Det har därför funnits skäl att titta närmare på vilket underlag som legat till grund för denna kalkyl. Som ett tillägg till det ursprungliga uppdraget har även en alternativ samhällsekonomisk kalkyl tagits fram.

Jarl Hammarqvist har varit projektledare för genomförandet av uppdraget. Jan Berglöf, Lena Wieweg och Magnus Toresson har deltagit i genomförandet av uppdraget.

Borlänge i Maj 2009

Fredrik Bergström
Affärsområdeschef
WSP Analys & Strategi

Innehåll

1	INLEDNING	8
1.1	Uppdraget.....	8
1.2	Bakgrund	8
2	NULÄGE.....	9
2.1	Dalabanan som helhet	9
2.2	Bandelen Borlänge – Mora.....	11
2.3	Godstrafiken på väg	14
3	DALABANAN I BANVERKETS PLANERING.....	15
3.1	Planeringens principer och metoder.....	15
3.2	Dalabanan som helhet	16
3.3	Godstrafikens betydelse för bandelen Mora - Borlänge	18
3.4	Bandelens framtid och utvecklingsbehov	18
3.5	Banverkets underlag och prognosmetodik	19
3.6	Sammanfattning och slutsats	21
4	NÄRINGSLIVETS SYN	23
4.1	Urval av företag inför enkät	23
4.2	Resultat	24
4.3	Sammanfattning och slutsats av enkäten.....	30
5	ATT VÄNDA EN TREND; EXEMPLET INSJÖN.....	31
6	EN ALTERNATIV KALKYL FÖR DELEN BORLÄNGE - MORA ...	35
7	SLUTSATSER.....	37
7.1	Godstrafikens troliga utveckling.....	37
7.2	Järnvägens andel	38
7.3	Begränsande faktorer	38

Sammanfattning

WSP Analys & Strategi har för Dalabananans intressenters räkning, genomfört en studie av godstrafiken på Dalabanan sträckan Borlänge - Mora. Uppdraget var att genomföra en utredning som omfattade:

- Nulägesbeskrivning av godstransporterna på bandelen Mora – Borlänge
- Inventering av näringslivets långsiktiga behov av godstransporter på järnväg på bandelen Mora – Borlänge
- Analys av vilka godsflöden från Inlandsbanan, som kan komma att transporteras vidare på Dalabanan
- Uppskattning av de godsflöden som kommer via Västerdalsbanan

Denna utredning är ett komplement till och en fördjupning av de rapporter Banverket tagit fram inför pågående långtidsplanering. Studien har därför även inbegripit att studera vilket beslutsunderlag Banverket haft, avseende framtida godstransportefterfrågan.

Godstrafiken på bandelen Borlänge – Mora idag

Järnvägens andel av godstransporterna är relativt hög (40-50%) vilket beror på godsets karaktär med stor andel timmer och trävaror, men även på att de stora importföretagen har mycket hög andel järnväg i sina intransporter samt att man även funnit returlaster för dessa tåg. Transporterna av rundvirke dominerar, men även annan vagnslast som flis, sågade trävaror och torv är vanlig. Under senare år har containertrafiken ökat kraftigt och kombitrafiken planeras att utöka med flak. Trafiken är störst nära Borlänge och avtar norrut.

Uppgifter från operatörerna stämmer inte helt med den statistik Banverket redovisar. Denna stämmer dock rätt väl med uppgifterna från den operatör som kör gods på tidtabell. Detta talar för att Banverket inte räknat in trafik utanför tidtabell vilken står för ca 7 % av godstrafiken.

Vagnuttag mellan Kvarnsvedens pappersbruks anläggningar och Borlänge bangård ingår med säkerhet inte i Banverkets sammanställning. Detta är ju inte heller godståg i egentlig mening, men denna påverkar trafikeringen på Dalabanan sträckan Borlänge – Repbäcken som ju är den hårdast belastade sträckan.

Näringslivets långsiktiga behov

Längs bandelen finns flera stora tillverkare och distributörer av både konsument- och industriprodukter. Ett antal företag har valts ut för enkät och intervju. Fokus vid urvalet har varit att fånga företag med stora transportvolymerna samt de där transportvolymerna kan komma att förändras kraftigt de kommande fem åren. Samtliga tillfrågade företag uppger att transporter kommer att öka eller vara oförändrade de kommande fem åren. I flera fall är den planerade transportökningen kraftig. Det vanligaste skälet som anges är planerade produktionsökningar som ibland är mycket stora. Osäkerheten är dock stor i en del fall då verksamheten är i ett start- eller planeringsskede. Flertalet intervjuade företag har ambitionen att öka andelen järnvägstransporter, men det är inte alla av dessa som tror att så kommer att bli fallet.

Den skattade godsvolymökningen utifrån enkätsvaren uppgår till 10 procent de kommande fem åren. Detta är avsevärt mer än vad som uppges i Banverkets prognos där det räknas på en tillväxt på 5 procent för 2006-2020.

Inlandsbanan

Under 2008 avlämnades i Mora 178 500 ton gods. Det var 181 godståg med ca 1000 ton per tåg. Godset består främst av torvprodukter och skogsråvaror. Operatören bedömer att uttransporterna av dessa produkter kommer att öka. Nya produkter som med varierande grad av sannolikhet kommer att tillkomma är skogsbränslen till värmeverk i Mälardalen och Västsverige samt krossad porfyr från Älvho, ett tilltänkt etanolprojektet i Sveg och återupptragen brytning av kalk vid Orsa. Sannolikheten för att någon eller några av dessa verksamheter kommer till stånd inom planperioden bedöms som stor.

Västerdalsbanan

Från denna bana ansluter 18 godståg per vecka vilka fortsätter söderut på den hårt belastade sträckan Repbäcken – Borlänge. Det manuella signalsystemet begränsar kapaciteten i dag men redan under 2010 kommer dock banan att försees med fjärrblockeringssystemet ERTMS-R vilket ökar kapaciteten. Detta kommer rimligen att innebära ökad trafik och därmed ett än högre tryck på den redan hårt belastade sträckan Borlänge – Repbäcken.

Banverkets planering och prioritering

De samhällsekonomiska kalkyler Banverket tagit fram som underlag för den pågående åtgärdsplaneringen baseras på ett översiktligt underlag. Mellan de tre rapporter Banverket tagit fram föreligger en uppenbar diskrepans med avseende på ambitioner och mål för bandelens fortsatta utveckling. En förklaring kan vara att fördjupade analyser genomförts under arbetets gång, en annan att ambitionerna sänkts i takt med förväntningar om krympande medelstilleddning. Trots att Banverket slår fast att satsningar på den norra delen av banan är att se som

förutsättningar för att klara kommande efterfrågan inom godstrafiken, föreslås endast satsningar inom den södra delen. Det går inte att skönja någon ambition hos Banverket att försöka öka järnvägens andel av transportererna.

Slutsatser

Några säkra slutsatser om godstransportutvecklingen kan inte dras. Ingen har dock mer att förlora på att göra felaktiga bedömningar än företagen och därför kan deras uppgifter tas som de bästa som finns tillgängliga.

Föreliggande utredning visar att det går fler godståg på banan än vad som redovisas i Banverkets underlag, då endast tidtabellagda tåg beaktats. Vagnuttag inom Borlänge har inte heller räknats med. Detta innebär att en del av den restkapacitet som Banverket uppger finns, redan är in-tecknad. En del av kvarvarande restkapacitet är dessutom behäftad med restriktioner nattetid vid bangårdarna. Förutsättningarna för hantering av godset vid målpunkterna innebär också restriktioner för operatören. Möjligheterna att möta en ökad transportefterfrågan med fler tåg är därför begränsade. Inte minst då godstågen dessutom förväntas behöva dela banan med fler persontåg i framtiden. Möjligheten att möta ökad efterfrågan med längre tåg är inte heller speciellt stora då bangårdarna i Mora och Insjön ej kan hantera längre tåg än vad de idag gör.

Med den planeringsinriktning Banverket nu arbetar vidare med kan järnvägen på sträckan Borlänge – Mora svårligen kunna ta sig an nya större godsvolymer. De mål Banverket satt upp kan knappast klaras och än mindre kan de förväntningar tillgodoses som näringslivet längs bandelen har och planerar för. Resultatet torde bli en närmast oförändrad godstrafik på järnväg medan ökningen av volymerna hamnar på väg samt stora svårigheter för näringslivet i regionen. För att motverka detta krävs de insatser Banverket själv identifierat; ökad spårkapacitet delen Borlänge – Repbäcken, förstärkt kraftmatning och fler mötesplatser. För att längre tåg än i dag ska kunna köras krävs även att bangårdar och terminaler förbättras.

Detta kostar en hel del pengar men är inte samhällsekonomiskt olönsamt. Utifrån de kompletterande data om framtida godstransportefterfrågan, d.v.s. ökade trafikvolymer, som utredningen påvisat har Banverkets samhällsekonomiska kalkyl, för scenario 2 B kompletterats. I förhållande till Banverkets beräkningar för detta scenario ökar den så kallade nettonuvärdeskvoten, NNK från 0,01 till 0,04.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

WSP Analys & Strategi har för Dalabanans intressenters räkning, genomfört en studie av godstrafiken på Dalabanan sträckan Borlänge - Mora. Uppdraget var att genomföra en utredning som omfattade:

-
- Nulägesbeskrivning av godstransporterna på bandelen Mora – Borlänge
- Inventering av näringslivets långsiktiga behov av godstransporter på järnväg på bandelen Mora – Borlänge.
- Analys av vilka godsflöden från Inlandsbanan som kan komma att transporteras vidare på Dalabanan
- Uppskattning av de godsflöden som kommer via Västerdalsbanan

Denna utredning är ett komplement till och en fördjupning av de rapporter Banverket tagit fram inför pågående långtidsplanering. Studien har därför även inbegripit att studera vilket beslutsunderlag Banverket haft avseende framtida godstransportefterfrågan.

1.2 Bakgrund

Banverket har genomfört ett utredningsarbete om Dalabanan. Syftet har varit att hitta delsträckor som man kan gå vidare med att göra förstudier som kan utgöra underlag till den pågående åtgärdsplaneringen. Utredningsarbetet har resulterat i tre rapporter som beskriver Banverket inriktning med Dalabanan:

- Marknads- och behovsanalys
- Trafiksystems- och kapacitetsanalys
- Trafikprognoser och samhällsekonomi

Resultatet från dessa pekar på att man kommer att arbeta vidare med det utredningsalternativ som benämns 2A och som innefattar åtgärder på sträckan Uppsala – Borlänge. Utredningsalternativet 2B, som även innefattar åtgärder på sträckan Borlänge – Mora kommer, beroende på lägre utfall i den samhällsekonomiska kalkylen inte att väljas. Bandelen Borlänge – Mora har idag en stor andel godstrafik som ska samsas med en ökande persontrafik på banan och vissa kapacitetsproblem föreligger redan nu. Förändringar i omvärlden med bland annat ökade transportbehov från framförallt skogsindustrin, kopplat till det faktum att den samhällsekonomiska kalkylen dessutom är ett relativt grovt hjälpmedel, gör att nuvarande prognoser för näringslivets behov av järnvägstransporter bör ses över.

Föreliggande rapport avser att komplettera Banverkets tidigare utredningar avseende underlaget för godstransporter på bandelen Borlänge-Mora. Utredningen har fokuserat på industrins och näringslivets långsiktiga behov av godstransporter och den andel av dessa som kan antas komma ifråga för järnväg.

2 Nuläge

2.1 Dalabanan som helhet

Standard

Trafiken på Dalabanan är blandad och tidvis intensiv på vissa delsträckor. Norr om Sala har banan förhållandevis låg standard med varierande och relativt långa stationsavstånd. Flertalet av stationerna saknar samtidighet och växelhastigheten är sällan högre än 40 km/h. Jämfört med moderna enkelspåriga banor som Svealandsbanan och Botniabanan är standarden låg.

Enkelspåriga järnvägar har speciella egenskaper eftersom såväl infrastruktur som tidtabell måste anpassas för tågmöten. Jämfört med dubbelspår har enkelspår ett antal stora begränsningar, alla kopplade till tågmöten:

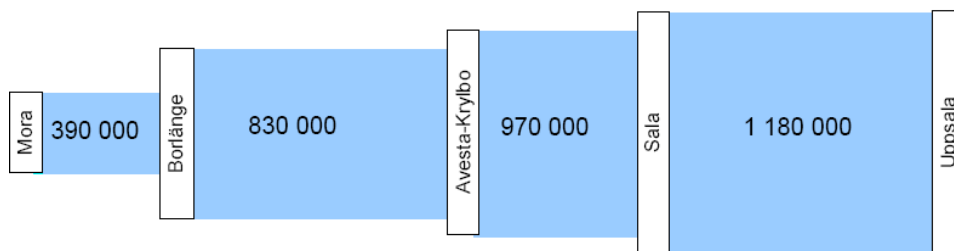
- Lägre kapacitet
- Lägre medelhastighet för trafiken
- Högre störningskänslighet
- Lägre tidtabellsflexibilitet

I takt med att enkelspåriga järnvägar börjat användas för fjärr- och regionaltrafik med snabba persontåg har ovanstående begränsningar blivit alltmer känbara. Det är mycket svårt att kombinera hög turtäthet med hög medelhastighet på enkelspåriga banor om inte precisionen i tågföringen kan hållas väldigt hög.

Skillnaden mellan enkelspårs- och dubbelspårsegenskaper är stor. Ofta krävs en betydande trafikefterfrågan för att motivera en utbyggnad från enkelspår till dubbelspår. Innan en sådan utbyggnad blir aktuell finns dock ett fåtal åtgärder som kan vidtas för att förbättra enkelspårs kapacitet och egenskaper i övrigt. Åtgärder som syftar till att underlätta möjligheterna för tågmöten är viktiga.

Persontrafik

Uppsala-Sala är den mest belastade sträckan med nästan 1,2 miljoner resenärer årligen i båda riktningar. Resandemängderna minskar sedan gradvis fram till Mora.

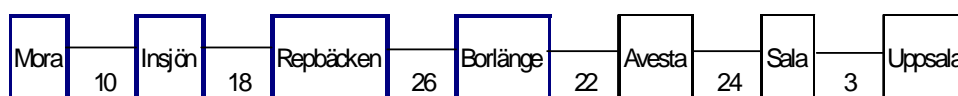


Figur 1. Antal resor med tåg år 2007 på Dalabanans olika delsträckor. Källa: Bearbetad statistik från SJ och TiB

Godstrafik

Dalabanan är en viktig del i järnvägsnätet för godstrafiken och Banverket pekar ut delen Borlänge-Avesta som den delen som knyter ihop de tunga godsstråken Bergslagsbanan och stråket genom Bergslagen (Dalabanan, Marknads- och behovsanalys).

Godstrafiken varierar kraftigt utmed Dalabanans olika delsträckor. Detta beror dels, på start- och målpunkter längs banan och dels på anslutande banor. Flest godståg trafikerar sträckan Repbäcken - Borlänge. Följande figur visar att det var 26 godståg (enkelturer) per dag på den sträckan.



Figur 2. Antal godståg (enkelturer) på Dalabanan 2007. (Källa Banverket, Marknads- och behovsanalys) Observera att endast tidtabellagda tåg tagits med. Den verkliga trafiken är större, i synnerhet på sträckan Repbäcken – Borlänge där det sker en omfattande vagntransport till och från Kvensveden.

2.2 Bandelen Borlänge – Mora

Bandelen Borlänge – Mora följer Österdalälven och går vidare på norra sidan av Siljan fram till Mora. Anslutande spår finns mot Orsa och Älvdalen. Riksväg 70 löper i princip parallellt med järnvägen. Träindustrin är viktig och flera sågverk och hustillverkare finns längs banan. Transporterna av såväl rundvirke som sågade trävaror mot Borlänge är omfattande. Biomassa är en expanderande marknad och transporterna av denna kommer att öka, hur mycket är dock ovisst. Det samma kan sägas om mineral och då i synnerhet kalk där utredning pågår om att kraftigt ökad brytning i Dalarna. Det finns även flera expansiva företag med en omfattande transport av konsument- och verkstadsprodukter.

Persontrafiken

Idag är bilen det dominerade färdmedlet för personresor utefter hela Dalabanan. De största bilflödena har mätts i anslutning till Uppsala och Falun-Borlänge. En grov skattning ger att tågandelen ligger mellan 10-30 procent på Dalabanan olika delsträckor, andelen stiger ju längre söderut man kommer. Banverket vill erbjuda banans operatörer möjligheter till ett attraktivt trafikutbud för personresor på Dalabanan. Detta kan ske genom att förbättra tågets restider och möjligheterna till öka turtäthet i både regionala och långväga relationer. Därigenom kan järnvägen konkurrera om bilresenärerna, men också om de regionala bussresenärerna. Detta ligger till grund för de mål som Banverket har tagit fram för Dalabanan.

Godstrafiken

Järnvägens andel av godstransporterna är relativt hög vilket beror på godsets karaktär men även på att de stora importföretagen har mycket hög andel järnväg i sina intransporter samt att man även funnit returlaster för dessa tåg. Transporterna av rundvirke dominerar, men även annan vagnslast som flis och torv är vanlig. Under senare år har containertrafiken ökat kraftigt och kombitrafiken planeras att utöka med flak. Från Banverkets PM Marknads- och behovsanalys kan godstrafikens andel skattas. På större delen av Dalabanan ligger godsandelen på 50 procent. Det är i början (Uppsala-Sala) och i slutet (Insjön-Mora) där andelen är lägre.

	Persontåg	Godståg	Andel
	2008	2007	godståg
Uppsala C-Sala	42	3	7 %
Sala-Avesta/Krylbo	20	24	55 %
Avesta/Krylbo-Borlänge	22	22	50 %
Borlänge-Repbäcken	28	26 ¹	48 %
Repbäcken-Insjön	18	18	50 %
Insjön-Mora	18	10	36 %

Tabell 1. Antal persontåg och godståg på Dalabanan år 2008 respektive 2007 (Källa: Banverket, Marknads- och behovsanalys)

Start- och målpunkter för järnvägstransporter

Mora och Insjön är de dominerande start- och målpunkterna på bandelen. Bland målpunkterna för utgående transporter dominerar hamnarna på ostkusten men stora mängder går även till västkusten. Startpunkter för intransporter ligger främst på västkusten och i inre Götaland. Intransporterna är mindre och en hel del vagnar går tillbaka tomma, undantaget containers där Göteborgs hamn är den viktigaste startpunkten.

Anslutande banor

Västerdalsbanan

Västerdalsbanan löper samman med bandelen Mora-Borlänge den sista biten mellan Repbäcken och Borlänge. Green Cargo är enda godstransportör och det går 18 godståg per vecka ner mot Borlänge. Då banan har manuella signaler är detta på ett ungefär vad banan i dag tål kapacitetsmässigt. Västerdalsbanan kommer att vara pilot för införandet av det radiobaserade fjärrblockeringssystemet ERTMS-R i en enklare version för regionala banor med låg trafik. Systemet är under byggnad och planeras vara i drift maj 2010.² Detta kommer rimligen att innebära ökad trafik på banan och därmed än högre tryck på den redan hårt belastade sträckan Borlänge – Repbäcken.

Inlandsbanan

Denna bana är i detta sammanhang att se som en matarbana till Mora för fortsatt transport mot Borlänge. Green Cargo är den enda Godstransportör som kunnat identifieras. Trafiken sköts dock av bolaget Inlandsbanan. Under 2008

¹ Observera att trafik utanför tidtabell ej räknats in vilket innebär en underskattning, i synnerhet på sträckan Borlänge – Repbäcken.

² Banverkets hemsida

avlämnades i Mora 178 500 ton gods. Det var 181 godståg med ca 1 000 ton per tåg. Godset har bestått av torvprodukter och skogsråvaror. Operatören bedömer att uttransporterna av dessa produkter kommer att öka. Nya produkter som dessutom tillkommer är skogsbränslen till värmeverk i Mälardalen och Västsverige samt krossad porfyr från Älvho. Ett tilltänkt etanolprojektet i Sveg kan öka transportvolymerna ytterligare.

Bollnäsbanan

Denna bana är ett tänkbart alternativ till Dalabanans norra del för transporter mot hamnarna vid östersjökusten. Detta speciellt för timmer, förädlade trävaror samt biomassa. För biomassa och biobränslen är prognoserna rätt osäkra även det är tämligen troligt att transporterna av dessa varor kommer att öka framgent. Det är dock oklart med hur mycket och var dessa transporter kommer att ske.

Mora – Älvdalen

Detta är ett ”matarspår”, där en del av timmertågen startar i dag. Planerad produktion av pellets samt ökat uttag av grus kan komma att öka transporterna avsevärt, men i vilken omfattningen är ovisst.

Godstransportoperatörer³ på banorna

Green Cargo är den enda operatör som har abonnerade (tidtabellagda) tåglägen på bandelen Mora - Borlänge och det handlar om 48 tåg per vecka. Alla går dock inte från Mora med omnejd, utan en del ansluter i Insjön. Detta fördelat på; trätåg (StoraEnso/Korsnäs) (21), godståg (10), Trä/torv (7) samt från Insjöns kombiterminal (10).

Det finns dock också ett antal andra tågoperatörer som trafikerar utanför tidtabellen på s.k. AdHoc -tider. Detta är tåglägen som ansöks om och tilldelas från gång till gång, i mån av plats på banan s.k. restkapacitet. Någon noggrann studie av detta har inte kunnat göras då Banverket saknar lättillgänglig statistik om detta. Uppgifter har därför dels hämtats från Banverkets tågklarerare i Gävle, dels genom rundringning till medlemsföretag i intresseföreningen ”Tågoperatörerna”.

Dessa kontakter gav följande:

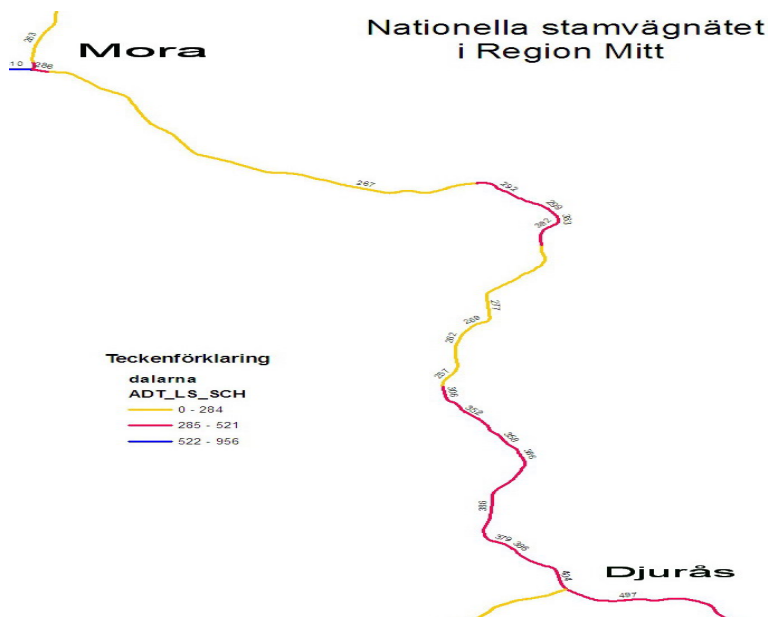
- **Rail Care** kör 1 tåg/v Märback - Skutskär.
- **TX Logistics** kör 2 tåg i veckan till/från Mora. (Timmer).
- **Tågakeriet i Bergslagen** kör 0,5 tåg i veckan Mora Borlänge

Totala antalet godståg är alltså 3,5 st. fler än de som kör på tidtabell. D.v.s. av den verkliga trafiken (antal tåg) står, den utanför tidtabell, för ca 7 procent. Om detta beaktats i Banverkets beräkningar är oklart.

³ Uppgifter från Banverket (Borlänge och trafikledningen i Gävle) samt ur intervjuer med operatörer.

2.3 Godstrafiken på väg

Riksväg 70 löper i det närmaste parallellt med Dalabanan på sträckan Mora-Borlänge och detsamma gäller för riksväg 71 och Västerdalsbanan Malung-Borlänge. Några exakta godsmängder har inte kunnat tas fram inom ramen för detta uppdrag, men antalet ”tungta fordon med släp” mäts inom ramen för Vägverkets trafikmätningar. Denna fordonskategori är inte identisk med ”långtradarare men ger likväl en fingervisning om långtradartrafiken parallellt med dessa bandelar.



Figur 3. Trafikmängd avseende lastbilar på riksväg 70 (Källa: Vägverket)

Ett grovt räkneexempel och dess förutsättningar:

- Antal långtradarare sträckan Mora Borlänge antas vara 150 per års medeldygn vilket ger 75 stycken enkel väg.
- Timbertransporterna dominerar och får utgöra grund för fortsatt beräkning.
- En timmerbil och en timmervagn lastar på ett ungefär lika mycket (20 Ton)
- Långtradartrafiken på väg motsvarar därmed 75 järnvägsvagnar enkel väg
- Ett godståg på sträckan antas ha 17 vagnar
- Det rullar 4,5 godståg på landsväg varje medeldygn dvs. drygt 30 per vecka.

En alternativ beräkning kan göras med Banverkets mer generella nyckeltal där 24 lastbilar sägs motsvara ett godståg⁴. Detta sätt att räkna ger drygt 3 ”godståg” per medeldygn, vilket ger drygt 20 per vecka.

⁴ Banverkets hemsida

3 Dalabanan i Banverkets planering

3.1 Planeringens principer och metoder

Infrastrukturinvesteringar är komplexa och är ofta föremål för omfattande planeringsprocesser. Detta sker inom ramen för den fysiska och den ekonomiska, långsiktiga planeringsprocessen. Den fysiska planeringsprocessen syftar till att t.ex. finna konkreta tekniska och geografiska lösningar på ett givet transportinfrastrukturproblem. Den långsiktiga planeringens syfte är däremot att utifrån givna planeringsramar prioritera olika former av åtgärder i förhållande till varandra i tid. Prioritering av åtgärder sker både inom ett trafikslag och mellan trafikslag. Olika kriterier ligger till grund för de prioriteringar och överväganden som sker i valet av åtgärder, genomförandetakt och – ordning.

Den samhällsekonomiska kalkylen är ett centralt redskap i prioriteringen av åtgärder. I den samhällsekonomiska kalkylen ställs en investerings beräknade investeringskostnader mot den förväntade nyttan, såväl den positiva som den negativa nyttan, av en investering. Nyttan kan t.ex. bestå av res- eller transporttidsförbättringar som skapas till följd av en investering. Värdet av en sådan nytta blir självfallet högre ju fler som kan tillgodogöra sig denna nytta. Därigenom påverkas också det mått, nettonuvärdeskvoten, som den samhällsekonomiska kalkylen resulterar i.

En nettonuvärdeskvot som uppgår till 0 innebär att investeringskostnaderna och de eventuella negativa effekterna av en investering, motsvaras eller uppvägs av positiva nyttor till samma värde. Överstiger den 0 så innebär det att samhällets kostnader för åtgärden är lägre än de nyttor som genereras. Är kvoten istället lägre än 0, d.v.s. negativ så är kostnaderna och de negativa nyttorna högre än intäkten, den positiva nyttan.

En samhällsekonomisk kalkyl täcker emellertid inte in alla aspekter av en investering utan endast de effekter som identifierats och varit möjliga att kvantifiera och värdera i monetära termer, t ex kronor. Många effekter är svåra att kvantifiera i exakta termer eller svåra att värdera. Detta innebär dock inte att de per automatik är mindre viktiga att beakta i en samlad utvärdering av en investering. För att på något sätt beakta även dessa effekter är det viktigt att den samhällsekonomiska kalkylen kompletteras med en samhällsekonomisk bedömning som i större utsträckning försöker beskriva även dessa effekter, d.v.s. de som inte låter sig kvantifieras och värderas på traditionellt vis. Dessa effekter måste istället beskrivas i mer kvalitativa termer. Sker inte detta är risken övervägande att man fattar beslut på felaktiga grunder.

Den samhällsekonomiska kalkylen baseras också på antaganden om resande- och transportvolymen vid en given tidpunkt. Resultatet baseras på en ögonblicksbild baserad på skattning av olika faktorer såsom kostnader, trafik och effekter. Resultatet utgörs således av summan av de antaganden, oftast välgrundade, som gjorts om en framtida verklighet. Den samhällsekonomiska kalkylen är sammanfattningsvis ett centralt och värdefullt hjälpmedel som dock har några egenskaper vilka kan bli problematiska om man inte är medveten om dem.

3.2 Dalabanan som helhet

Planeringsläge

Banverket har genomfört ett utredningsarbete om Dalabanan. Syftet har varit att hitta delsträckor som man kan gå vidare med att göra förstudier som kan utgöra underlag till den pågående åtgärdsplaneringen. Utredningarna utgör underlag för Banverkets ställningstagande om geografisk avgränsning och innehåll för dessa förstudier. Utredningarna kommer också att utgöra underlag till den åtgärdsplanering som ska leda fram till en ny Framtidsplan för perioden 2010-2020. Utredningsarbetet har resulterat i tre rapporter som beskriver Banverket inriktning med Dalabanan:

- Marknads- och behovsanalys
- Trafiksystems- och kapacitetsanalys
- Trafikprognoser och samhällsekonomi

De godsmängder som räknas med i dessa dokument varierar och generellt sänks ”prognoserna” från den första till den sista. Skälen till detta anges inte men kan delvis förklaras med att förfinade analyser gjorts men det förefaller även som om Banverket anpassat godsflöden till den standard som kan upprätthållas med de medel som kan antas stå till förfogande. Resultatet från dessa pekar på att man kommer att arbeta vidare med det utredningsalternativ som benämns 2A och som innefattar åtgärder på sträckan Uppsala – Borlänge. Banverket kommer nu att utföra förstudier för sträckan Uppsala-Borlänge.

Samhällsutvecklingen

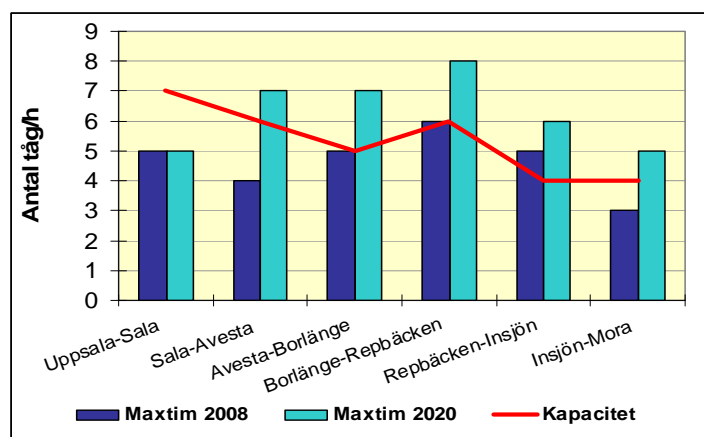
I princip är det två stycken större arbetsmarknadsområden som sträcker sig utmed Dalabanan; Uppsala och Falun-Borlänge. Dessa är stora tyngdpunkter längs banan med 70 procent av regionens befolkning och arbetsplatser. Banverket har utifrån befolkningsdata och arbetsmarknadsstatistik ett antagande om att Uppsala regionen förväntas växa med 42 000 invånare till år 2020 medan samtliga (inklusive Uppsala) de elva kommunerna utmed Dalabanan förväntas växa med drygt 35 000 invånare. Det innebär att samtliga Dalakommuner, förutom

Leksand och Falun, beräknas minska framöver. Antalet arbetstillfällen antas minska fram till år 2020 i samtliga kommuner förutom Uppsala.

Detta står i kontrast med näringslivets investeringar som pågår redan idag. En mycket stark basindustri har sin bas i Dalarna och en fortsatt stark utveckling kan påräknas med de omfattande investeringar som pågår och planeras. Dalarnas världsledande basindustri befinner sig i ett expansivt skede med investeringar på ca en miljard kronor per år under 2000-talet och fortsatta planerade miljardinvesteringar under de kommande fem till åtta åren, på mer än 20 miljarder i ökad produktionskapacitet. Dalarna är Sveriges fjärde största exportlän med drygt en fjärdedel av Sveriges stål- och metallindustri och ca 10 procent av Sveriges skogsproduktion⁵.

Kapacitet

Banverket har gjort en bedömning över måltal för person- och godstrafiken på Dalabanan. Dessa är mer offensiva för persontrafiken vilket leder till att åtgärderna medför försämringar för godstrafiken. Därför är måltalen för godstrafiken något slags status quo., d.v.s. kompletterande åtgärder inriktas för att godstrafiken åtminstone inte ska få några försämringar samtidigt som godstrafiken ska fortsätta öka. Den ökade godstrafiken ställer högre krav på infrastrukturen och dess kapacitet. Redan idag når vissa bandelar upp till vad bandelen klara av. Följande bild visar antalet tåg vid maxtimmen 2008 och 2020 enligt Banverkets uppställda måltal för Dalabanan.



Figur 4. Trafikbelastning vid maxtimme under tidtabell T08.2 år 2008 samt år 2020 om måltalen infrias samt kapacitetsgräns. Antagande att hälften person- och hälften godståg. Det är oklart om Banverket räknat in ej tidtabellagda tåg här. Sannolikt har man i alla fall ej räknat in ”vagntransporten” från och till Kvarnsveden som belastar sträckan Borlänge – Repbäcken.

⁵ Region Dalarna, Regional systemanalys Dalarna

3.3 Godstrafikens betydelse för bandelen Mora - Borlänge

I utredningsarbetets inledning förutsätter Banverket att godstransporter på järnväg ska öka med cirka 50 procent⁶. till år 2020. Genom att köra längre och tyngre tåg kan man utnyttja befintlig järnväg bättre. Det ställer dock kravet att järnvägsanläggningen som helhet kan ta emot och föra fram längre och tyngre tåg. Banverket tror att godsökningen kommer att slå igenom speciellt på sträckan Mora-Sala. Utmed sträckan finns ett flertal tunga industrier som redan idag fraktar mycket gods på järnväg och som ser en fortsatt framtid på järnvägen. För sträckan Borlänge-Sala är också en viktig länk i fördelningen av godstransporter norrifrån och vidare söderut.

Banverkets bedömning i marknads- och behovsanalysen är att de framtida trafikbehoven tillgodoses genom att:

- Dalabanan ska kunna ta emot det antal godståg som motsvarar en ökning av godstransportarbetet med cirka 50 procent
- Dalabanan ska ha en god framkomlighet (minska företagets behov av lagerhållning)
- Dalabanan ska ha en god punktlighet (ger valfrihet i mängd och typ av gods som transporteras)
- Dalabanan ska väl anpassad banan med avseende på bärighet, lastprofil och tåglängder

Den inriktning som valts för det fortsatta utredningsarbetet som Banverket valt innehåller dock inga åtgärder på sträckan Borlänge-Mora (trafikscenario 2A). I detta ingår åtgärder som möjliggör att cirka 40 procent fler tåg på sträckan Sala-Borlänge samt en ökning av antalet godståg från 3 till 8 på sträckan Uppsala-Sala. Utbudet är dock oförändrat på sträckan Borlänge-Mora trots den förmodade ökningen av godstrafiken Mora-Sala.

3.4 Bandelens framtid och utvecklingsbehov

Banverket har i sina analyser utgått ifrån situationen vid planeringsåret 2020 med ett Jämförelsealternativ (JA) som i stort utgår från verkets basprognoser för person- och godstrafiken. På Dalabanan har man antagit dagens infrastruktur och den efterfrågade persontrafik som är möjlig att köra på denna bana. Eftersom kapacitetstaket i princip är nått utmed hela Dalabanan innebär det endast ett fåtal extra långväga turer under lågtrafik.

⁶ Banverket, Dalabanan Uppsala-Mora, Marknads- och behovsanalys, sid 40

3.5 Banverkets underlag och prognosmetodik

Banverket har i utredningsarbetet tagit fram och analyserat tre olika trafikscenarion med olika inriktningar för person- och godstrafiken. Scenarierna har formulerats utifrån de måltal för gods- och persontrafik som tagits fram i tidigare utredningsskeden. Dessa har sedan analyserats avseende resande- och godsprognoser samt samhällsekonomisk nytta.

I det första trafikscenariot (Trafikscenario 1) analyseras en dubbelspårsutbyggnad mellan Uppsala-Borlänge istället för Borlänge – Repbäcken som pekats ut i kapacitetsanalysen. En anledning är förmodligen att se hur lönsamheten ser ut, om man gör en extrem satsning på infrastrukturen i syfte att öka persontrafiken. Detta alternativ är inte lönsamt med investeringskostnad 8,4 miljarder kronor (2008 års prisnivå).

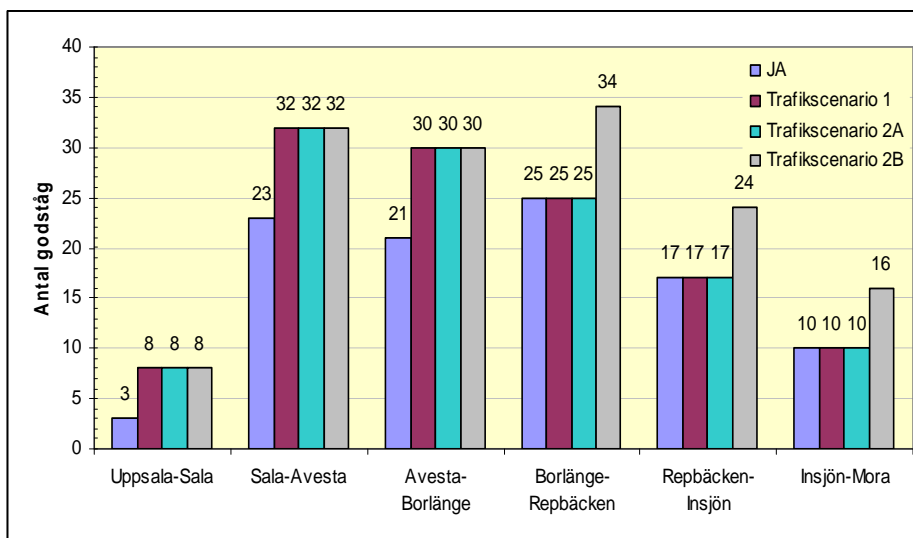
Ett andra alternativ (trafikscenario 2A) har varit att göra så mycket det går av enkelspåret innan vissa delar måste byggas ut till dubbelspår. För godstrafiken innebär detta alternativ cirka 40 procent fler tåg på sträckan Sala-Borlänge, en ökning från 3 till 8 tåg på sträckan Uppsala-Sala samt gångtidsminskningar med 10 minuter på sträckan Uppsala-Borlänge. Åtgärderna fokuseras på sträckan Uppsala-Borlänge till en kostnad på 1,5 miljarder kronor (2008 års prisnivå). Detta alternativ är lönsamt med en nettonuvärdekvot på 0,3⁷, d.v.s. för varje satsad krona får man tillbaka 30 öre (plus den satsade kronan).

Ett tredje alternativ som innehåller samma åtgärder som i 2B plus investeringar på sträckan Borlänge-Mora. Detta innebär att även godstågstrafiken ökar på sträckan Borlänge-Mora. Det innebär också merkostnader jämfört med 2A. Totalt kostar alternativ 2B 2,2 miljarder kronor i 2008 års prisnivå. Nyttorna som uppstår uppgår till 2,3 miljarder kronor vilket innebär att trafikscenario 2B är svagt lönsamt.

Banverket har även analyserat några ytterligare alternativ. Trafikscenarion 2A+ innebär satsningar för persontrafiken enligt 2A plus satsningarna för godstrafiken enligt Trafikscenario 2B. Scenariot förutsätter dubbelspår Borlänge-Kvarnsveden + 1 km västerut, samtidig infart i Repbäcken samt bland annat ny mötesstation i Djurås. Anläggningskostnaderna understiger klart nyttan för de föreslagna åtgärderna enligt Banverket vilket innebär att detta scenario är lönsamt.

⁷ Det finns en uppdaterad kalkyl från februari -09 för alternativ 2A som har en NNK på 0,46

I Trafikscenario 1 och 2A ökar utbudet för godstrafiken jämfört med JA mellan Borlänge-Uppsala medan det är oförändrad på sträckan Borlänge-Mora. I Trafikscenario 2B ökar även godsutbudet på den norra delen av Dalabanan. För trafikscenario 2B möjliggörs, utöver utbudsökningarna i Trafikscenario 1 och 2A, också ett ökat utbud sträckan Borlänge – Mora, d.v.s. de godstrafikmängder som skissade i Trafiksystems- och kapacitetsanalysen kan realiseras. Följande figur visar Banverkets måltal för Dalabanan vilket är utbudet av antal godståg som kan trafikera Dalabanan i de olika trafikscenariona.



Figur 5. Antal godståg per dygn år 2020 i de olika trafikscenariona

Banverket har tillsammans med SIKA och övriga trafikverk kommit överens om hur den framtida trafikeringen ser ut. Detta kan tolkas som marknadens efterfråga på antal godståg år 2020. Genom att jämföra figuren ovan med efterfrågan kan man se om det kommer att råda kapacitetsbegränsningar avseende godstrafiken år 2020 i de olika trafikscenariona som Banverket ställt upp.

	Efterfrågan	Utbudet			
		JA	Trafik - scenario 1	Trafik - scenario 2A	Trafik - scenario 2B
	Basprognos 2020				
Uppsala C-Sala	4	3	8	8	8
Sala-Avesta/Krylbo	22	23	32	32	32
Avesta/Krylbo-Borlänge	30	21	30	30	30
Borlänge-Repbäcken	31	25	25	25	34
Repbäcken-Mora	14	17	17	17	24

Tabell 2. Antal tåg i Basprognosen samt måltal i de olika trafikscenarierna (Källa: Banverket: Basprognos 2020⁸ och PM Trafikprognoser och samhällsekonomi)

⁸ Ur Basprognos 2020 har antal tåg/år dividerats med 250 för att kunna jämföra med utbudet som är uttryckt i vardagsdygn.

De värden som är rödmarkerade innebär att utbudet (måлтаlet) är lägre än efterfrågan (Basprognosen). Observera att i Basprognosen har man slagit ihop delsträckorna till en mellan Repbäcken-Mora. De värden i JA och i de tre olika trafikscenarierna som är lägre än Basprognos 2020 är rödmarkerade vilket innebär att utbudet är lägre än efterfrågan. Viss kapacitetsbrist kommer att råda på sträckorna Borlänge-Repbäcken och Insjön-Mora om man genomför Trafikscenario 2A.

3.6 Sammanfattning och slutsats

Omvärldens utveckling leder till prioritering av persontrafik

En viktig parameter för satsningen på persontrafik som Trafikscenario 2A som Banverket avser att gå vidare med är att den befolkningstillväxt som kommer att ske utefter Dalabanan geografiska område kommer att ske i Uppsala området. Både befolkningsantalet och antalet arbetstillfällen förutsätts minska i de allra flesta Dalakommuner. Detta kan ifrågasättas med tanke på de satsningar som genomförs idag inom näringslivet bland några av de kommuner som Dalabanan trafikerar. Inom Dalafjällen planeras dessutom en ökad produktion av bäddkapaciteten motsvarande ett halvt Sälen vilket kommer att alstra några tusen helårsarbeten.

Godstrafiken kommer att fortsätta sin ökningstakt

I första delrapporten ”Marknads- och behovsanalys” kommer man fram till att godstrafiken kommer att öka med 50 procent generellt för hela landet. Med tanke på att godstrafiken är som störst norr om Borlänge pareras inte denna ökningstakt i Trafikscenario 2A, som man avser att gå vidare med i åtgärdsplaneringen. Istället satsas på gångtidsförkortande åtgärder på sträckan Uppsala-Borlänge som innebär prioritering av persontrafiken. Konsekvensen blir att de åtgärder som genomförs för persontrafiken (enligt Trafikscenario 2A) leder till försämringar för godstrafiken. Det innebär i kombination med den ökade godstrafiken att man inte kan ha offensiva måltal för godstrafiken vilket innebär att Banverket anpassar måltalen för godstrafiken genom att målet att ha oförändrade trafikförhållanden år 2020 för godstrafiken.

Varför inte förbättra förutsättningar för överflyttning av gods till järnväg?

Banverket har en modest inställning till möjligheterna att flytta över gods från väg till järnväg. Att järnvägsnätet idag inte utnyttjas optimalt är en slutsats som SIKA⁹ gör utifrån en genomgång av litteratur kring godsstudier. Järnvägen har en komparativ fördel vid långa transporter och ändå är järnvägens andel lägre för internationella godstransporter än för nationella. Här pekas på administrativa, tekniska och kulturella hinder för gränsöverskridande järnvägstransporter. Brist på kombiterminaler och ansvar för denna utbyggnad bidrar också till att järnväg och sjöfart inte utnyttjas så mycket som skulle vara möjligt.

SIKA pekar även på att omlastningar för godstransporter och byten för passagerartransporter minskar den relativa attraktiviteten för den intermodala transportkedjan då de kräver extra tid och resurser och risken för skador, på framför allt godset, är större jämfört med en direkttransport. Därför är effektiva och attraktiva terminaler en nyckelfaktor för att öka den intermodala transportens attraktivitet. Detta resonemang är ytterst relevant för bandelen Borlänge- Mora.

Investeringar norr om Borlänge kan vara lönsamma

Den samhällsekonomiska kalkylen för det alternativ (trafikscenario 2B) som innehåller åtgärder på delen Mora-Borlänge är på gränsen lönsam (NNK=0,02). Om man istället gör som Banverket skriver i ”marknads- och behovsanalys” att man borde överväga dubbelspår mellan Borlänge-Repbäcken genom att förut-sätta dubbelspår Borlänge-Kvarnsveden plus ytterligare en km västerut och i övrigt samma åtgärder i trafikscenario 2B (Trafikscenario 2A+) . Enligt Banverket understiger anläggningskostnaden klart nyttan men hur stor nettonuvärdekvoten är redovisas inte.

⁹ SIKA, Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag, SIKA Rapport 2008:10

4 Näringslivets syn

4.1 Urval av företag inför enkät

Alla företag som köper transporter i eller till Dalarna kan inte intervjuas. Flertalet av dessa företag sänder mindre mängder gods och de vänder sig då till en transportör som sköter allt. De vet sällan då mer om transporten än att den nått sin destination och vad det kostade. När det gäller företagsintervjuer måste därför ett mycket snävt urval göras och två saker är då av speciellt intresse att fånga:

- Företag med stor transportvolym
- Företag där transportvolymerna kan antas förändras påtagligt de kommande åren.

I denna studie har vi gjort detta urval i samråd med de kommunala kontaktpersoner som uppdragsgivaren Dalabanans Intressenter har. Dessa har inte bara bidragit med tips om företag och bistått med kontaktpersoner utan även i många fall berett marken genom att ”förvarna” om att de kommer att kontaktas och inbjudas till en enkät. Detta har möjliggjort personliga kontakter på företagen per telefon innan enkäten sänts ut. Flera företag har även besökts. Sammantaget har detta lett till en mycket positiv atmosfär och hög svarsfrekvens samt många värdefulla kommentarer från respondenterna.

Även transportföretag har intervjuats. Samma frågor i enkäten har tjänat som utgångspunkt, men då enkäten satts samman med tillverkande (transportköpan- de) företag för ögonen, har inte alla frågor varit helt relevanta för transportutförare. Enkäterna har därför kompletterats med intervjuer per telefon. Beredvilligheten att svara har varit stor vilket torde bero dels på att de kommunala kontaktpersonerna berett marken inför enkäten men även på att de större företagen längs Dalabanan är genuint intresserade av transportfrågor. Man är mycket medveten om att en effektiv transportapparat är en förutsättning för att man framgångsrikt ska kunna konkurrera med andra företag som ligger längs kuster- na eller längre söderut i landet. Enkäten finns i bilaga 1.

4.2 Resultat

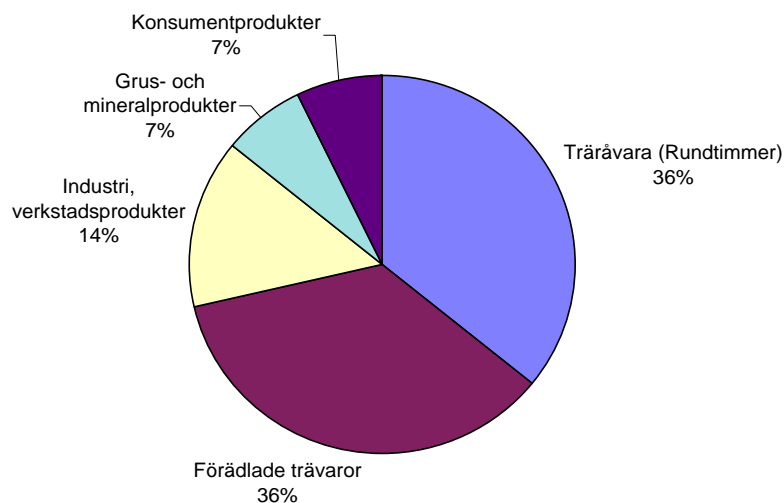
Transporterat gods

De tillfrågade företagens produktionsinriktning har sammanställts i tabellen nedan.

Vad tillverkar/tillhandahåller företaget	Antal företag
Förädlade trävaror	7
Biomassa	3
Grus- och mineralprodukter	2
Industri, verkstadsprodukter	1
Konsumentprodukter	1
Annat	5

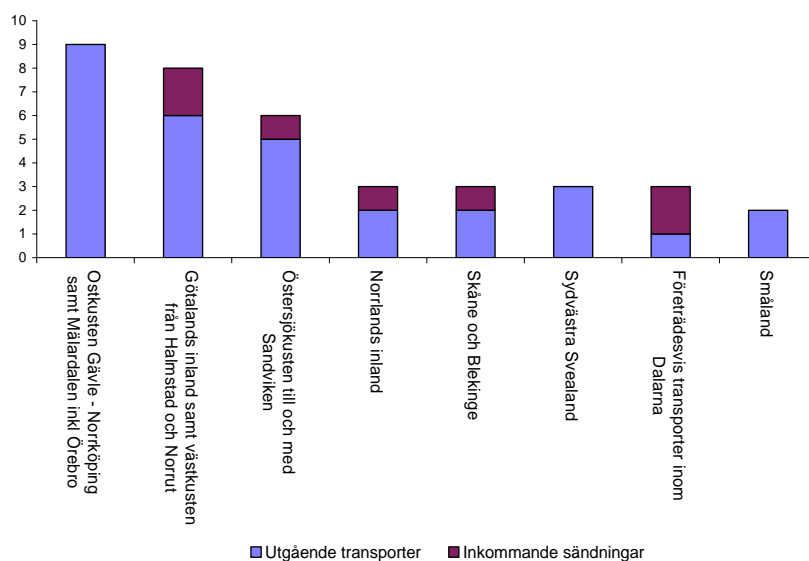
Tabell 3. Branschtillhörighet för de företag som svarat på enkäten.

Företagen, av vilka företag med koppling till skogsnäringen dominerar, tillfrågades vad intransporterna bestod i. Observera att diagrammet illustrerar antalet företag och inte transporterade mängder. Även här ses dominansen av företag som arbetar med trävaror.



Figur 6. Av företagen uppgivet innehåll i intransporter (oaktat volymer) .

Transporternas start och målpunkter



Figur 7. Av företagen uppgivna start och målpunkter

Ostkusthamnarna dominerar vid uttransporter även om Västsverige är starkt representerat. Intransporterna kommer företrädesvis från västkusten och Dalarna.

Transporterad volym

På frågan hur stor utgående transportmängden är per år uttryckte 10 företag mängden i ton medan 5 företag uttryckte det i m³. Av dessa 5 var det 4 företag inom skogsindustrin. Deras svar omvandlas till ton genom att anta att en kubikmeter väger 1000 kg (Svenska Trädbränsleförbundet). Det 5 företaget som svarade i m³ var Clas Ohlson som inte ingår i tabellen nedan.

Bransch	Totalt
Kalksten	225 000
Konsumtion	3 100
Timmer	1 690 000
Transporter	178 500
Träförädling	19 543
Totalt	2 116 143

Tabell 4. Utgående transportmängd per år (ton)

Transportefterfrågan

10 (av 15) företag anger att omfattningen på företagets **utgående** transporter kommer att öka jämfört med idag. Ökningen varierar mellan 10-300 procent, men med ett flertal på upp till 60 procent. Den genomsnittliga ökningen är 28 procent utan två extremvärden om 100 respektive 300 procent. Genomsnitt med extremvärdena inräknade är 66 procent.

Om man utgår från tabell 4 ovan vid analyser av frågan ”Hur bedöms omfattningen på företagets utgående transporter utvecklas på fem år?” blir ökningen knappt 8 procent, från 2,1 till 2,3 miljoner ton¹⁰.

Järnvägens andel

Uttransporter

11 företag anger att **uttransporter** sker med järnväg. Hos dessa företag varierar andelen transporter med järnväg mellan 1-100 procent (5 företag < 50 % och 6 företag >60%). Av de företag som genomför **uttransporter** med järnväg sker två som kombitransport, fyra som vagnslast och tre uppger att båda transportformerna förekommer. Två företag har inte specificerat transportformen.

13 av 15 företag uppger sig ha ambition att nyttja järnväg i högre grad för **utgående** sändningar. Sett till antalet företag föreligger ingen skillnad mellan kombitransporter eller vagnslaster.

9 av 15 företag bedömer att de kommer att nyttja järnväg i högre grad för **utgående** sändningar. Fyra företag säger sig inte kunna bedöma utvecklingen. Ingen bedömer att omfattningen av järnvägstransporter kommer att minska. Den bedömda ökningen varierar mellan 5-300 procent där majoriteten (5 företag) bedömer en ökning på upp till 25 procent.

Ambitionen att öka järnvägstransporterna rimmar som synes, inte helt med vad man tror blir fallet i praktiken. En tänkbar förklaring kan vara att ambitionen inte är så benhård. En annan är att man hyser tvekan om hur järnvägen kommer att fungera eller vad det kommer att kosta.

¹⁰ Exklusive två företag som bedömt omfattningen utvecklas 300 respektive 1000 procent för de kommande fem års utgående transporter. Skulle de medtagits skulle volymökningen uppgå till 2,9 miljoner ton.

Om man istället översätter företagens svar uttryckta i procent till volymvikt planerar företagen att öka den transporterade mängden gods med 135 tusen ton vilket är 10 procent mer än dagens volymer som fraktas på järnvägen. Det motsvarar en årlig tillväxt på 2 procent. I Basprognosen 2020 prognostiserar Banverket en 5 procentig volymökning från 2006 till 2020. Denna tillväxt tror företagen kommer redan inom 2,5 år och om denna tillväxt på 2 procent/år skulle hålla i sig skulle dagens transportvolym öka med 32 procent vilket är högre än riksgenomsnittet som man tror blir 26 procent fördubblas till 2020.

Intransporter

5 företag anger att inga **intransporter** sker med järnväg medan 6 företag anger att intransporter sker med järnväg. Hos dessa företag varierar andelen transporter med järnväg mellan 1-70 procent, men en merpart (4 företag) transporterar mellan 30-70 procent med järnväg.

Hos 8 av 15 företag finns en ambition att öka omfattningen på företagets **inkommande** transporter på fem år. Inget företag bedömer att transportererna ska minska (2 kan ej bedöma). Ökningen varierar mellan 10- 1000 ton/månad. Se tabell nedan.

Ökning i % (hos företag som bedömer en ökning)	Antal företag
10	1
15	2
25	1
50	2
100	1
0-1000 ton/månad	1
Grand Total	8

Tabell 5. Bedömning av den framtida transportökningen de närmaste 5 åren

6 företag har en ambition att nyttja järnväg i högre grad för **inkommande** sändningar (varav 4 vagnslast och 2 kombitrafik). Fyra företag har ingen sådan ambition. Kombitrafik är speciellt intressant här för om en fungerande sådan finns öppnas möjligheter för många fler aktörer då man på detta sätt kan skicka mindre poster.

6 av 11 svarande företag bedömer att andelen järnvägstransporter för **inkommande** gods kommer att öka jämfört med idag. Ingen anger att järnvägstrans-

porterna kommer att minska (3 kan ej bedöma). Ökningen varierar mellan 10-1000 ton/månad, från 33 tusen ton till 40 tusen ton¹¹. Se tabell nedan.

Ökning i % (hos företag som bedömer en ökning)	Antal företag
10	1
20	2
100	1
0-1000 ton/månad	1
Grand Total	6

Tabell 6. Bedömning av ökningen av järnvägstransporter de kommande 5 åren

Drivkrafter vid val av transportslag

Flertalet företag uppger att det är pris och förutsägbarhet som är det viktigaste vid valet av transportslag. Detta rimmar väl med andra undersökningar som gjorts. Några antyder dock att ökad andel järnväg i sig är önskat då det tillför värden i företagets hållbarhetsarbete. Det är företrädesvis företag med stor import från låglöneländer som framhåller detta.

Kommentarer och grund för företagens bedömningar

Som brukligt i enkäter fanns det ett fritt fält att skriva i. Vi passade dock på att speciellt efterlysa uppgifter om vad företaget grundade sina prognoser på. Flertalet utnyttjade glädjande nog denna möjlighet.

Som klart viktigaste skäl till bedömningarna låg planer på expansion av verksamheten och därmed transportererna.

Skälen till antagandena är att vi avser att fortsätta att växa kraftigt även de närmaste fem åren.

Några pekar ödmjukt på osäkerheten i bedömningen

Nya produkter som dessutom tillkommer är skogsbränslen till värmeverk i Mälardalen och Västsverige samt krossad porfyr från Älvho (Vägverket). Om dessutom etanolprojektet blir av i Sveg tillkommer en stor volym etanol.

Efterfrågan på företagets produkter som är helt beroende på efterfrågan på trähus i Japan.

¹¹ Under förutsättning att företagens svarar utifrån dagens inkommande godsmängder. Frågan är ställd "Hur bedöms andelen järnvägstransporter för inkommande gods utvecklas på fem år?" Det finns en risk för felräkning.

Jag kan i dag inte garantera några volymer, men blir det aktuellt kan det bli runt 100000 ton per år.

Andra menade att man troligen överkompenserat för osäkerheten

Verksamheten är under utbyggnad. Prognosen (+100 procent) är lågt hållna.

Flera lyfte här fram att man önskar ökad järnvägsandel i transporterna.

Prognosdelen baseras på förväntad tillväxt, ytterligare etablering utanför Norden samt ambitionen att mera gods skall överföras till järnväg.

Ett stickspår för tåg hade varit kanon för oss då vi är lokaliserade alldeles bredvid järnvägen mellan Leksand och Rättvik.

Ett stort intresse finns för att utveckla möjligheterna att i framtiden kunna utnyttja järnväg som godsbärare och då tänker jag främst på möjligheten att lasta ut järnvägsvagnar från Rättvik. (Vi) har tidigare varit i kontakt med Green Cargo, Banverket samt Rättviks kommun för att fastslå denna möjlighet

Några medger att de har, eller åtminstone har haft, ambitionen att öka järnvägsandelen men förefaller misströsta.

Vårt industrispår är satt i träda sedan många år, på grund av att Green Cargo tyckte vi var för små för att åka hit.

Målet att öka nyttjandet av tågtransporter när man kan presentera en kostnadseffektiv logistik.

4.3 Sammanfattning och slutsats av enkäten

Samtliga tillfrågade företag uppger att transporterna kommer att öka eller vara oförändrade de kommande åren och skälen till detta är planerade produktionsökningar. Vissa planerade produktions- och transportökningar är mycket stora. Flertalet har ambitionen att öka andelen järnvägstransporter men det är inte alla av dessa som tror att så kommer att bli fallet. Denna skillnad kan tolkas antingen som att ambitionen delvis är läpparnas bekännelse men även ses som ett uttryck för hur man ser på de faktiska möjligheterna att få ut mer gods på banan.

Några säkra slutsatser om godsutvecklingen kan inte dras och detta framhåller flera företag själva. Det är dock så att företagen har planerat för och investerat i produktionsökningar som är grunden till de transportökningar de förväntar sig. Ingen har mer att förlora på att göra felaktiga bedömningar av detta än företagen själva och därför kan man nog ta deras uppgifter som de bästa som finns tillgängliga.

Extremvärden borträknade pekar en samlad bedömning av företagens svar på en genomsnittlig transportökning på ca 30 % på fem år. Till detta ska också läggas effekterna av företagens ambition att öka järnvägsandelen. Denna ökning säger dock lite om den totala transportökningen då den ej beaktar de volymer företagen hanterar idag. Om man relaterar den uppgivna transportökningen till dagens utgående godsvolymer för respektive företag blir den sammanlagda volymökningen 10 procent de kommande 5 åren. Detta är en fördubbling (på 5 år) jämfört med Banverkets Basprognos 2020 som prognostiserar en tillväxt på 5 procent för 2006-2020 för delen Repbäcken-Mora från 2006-2020.

5 Att vända en trend; Exemplet Insjön

I sin marknads- och behovsanalys kommer Banverket fram till att godstransporterna på järnväg fortsätter att öka. Denna ökning förväntas dock ske på liknande sätt som den gjort de senaste åren, d.v.s. mer vara en följd av att transporterna ökar generellt än att det sker en överföring till järnväg från andra transportslag. Någon påfallande ambition från verket att direkt öka marknadsandelen för järnväg kan inte skönjas.

Banverket framhåller dock att frakt på järnväg är det mest fördelaktiga alternativet ur miljö- och klimatsynpunkt. Det ökade intresset för klimatfrågan kan därför bidra till att processen med överflyttning till miljövänligare transportmedel skyndas på. Banverket tecknar därför ett möjligt scenario där järnvägens marknadsandel av transporterna kommer att öka ytterligare. Större förändringar kan dock inte, enligt Banverket åstadkommas utan politiska ställningstaganden i form av nya lagar eller andra förändringar av styrmedlen inom transportsektorn.

Kombiterminalen i Insjön illustrerar att detta inte är hela sanningen. Dels måste man notera att en större förändring av transportapparaten på nationell nivå är summan av många små beslut och aktiviteter på den lokala nivån. Dels visar exemplet Insjön att det även går att få till stora förändringar lokalt om viljan finns och målinriktat arbete läggs ned för att utnyttja de förutsättningar som finns. Det går måhända ännu bättre med en nationell strategi i ryggen, men det går även att göra mycket denna förutan.



En av initiativtagarna, Björn Bergqvist, vid Insjöterminalen. Björn betonar att det var rent företagsekonomiska intressen som låg bakom satsningen.

I Dalabanans begynnelse för mer än 100 år sedan gick den ej längre upp mot Siljansbygden än till Åls socken d.v.s. dagens Insjön. Där lastades gods och passagerare om till båt för vidare färd upp mot och på Siljan. Rangerbangården vid Insjö hamn blev kvar även sedan banan byggts ut vidare mot Mora och har hela tiden sedan dess nyttjas av det lokala sågverket.

Nuvarande Bergqvists Såg AB som ligger i anslutning till rangerbangården inledde i början av 2000-talet ett samarbete med Green Cargo för att utveckla järnvägstransporterna. Skälet för Bergqvist AB att engagera sig i detta låg i att effektivisera transporterna och därmed klara konkurrensen med sågverken vid kusten. Bolaget levererar till stora delar av Sverige och har även en betydande export och detta så långt bort som till Japan.

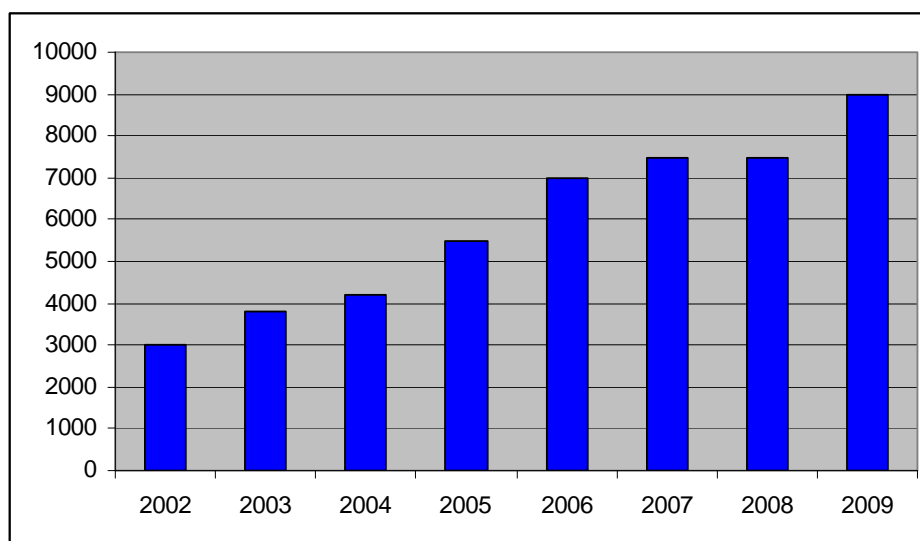
Insjöhus köptes 1991 av ett japanskt företag och blev Tomoku Hus. Produktionen är delar till monteringsfärdiga hus för den japanska marknaden och frakten sker i container. Tomoku Hus gick in i samarbetet med kombiterminalen. 2002 stod en anläggning klar som var dimensionerad för 5000 containers per år och redan det första året hanterades 3000 st.



Det går inte alltid jämnt upp med returlast i containers. Terminalen gör dock vad man kan och mest beror frakt av tomcontainers på att de ägs av olika företag och att detta försvårar en riktigt god koordinering.

2004 gick Clas Ohlson AB in i samarbetet och nu ökade möjligheten att få till returlaster påtagligt. Verksamheten har ökat kraftigt på kort tid och prognosen för 2009 ligger på 9000 containers. Ett godståg om dagen lämnar terminalen, för huvudsaklig färd vidare mot Göteborgs hamn. Energivinsterna per fraktad

container är 2,25 MWh och den sparade koldioxiden 800Kg. Sedan starten har det tjänats in drygt 22 000 ton koldioxid och sparats över 60MWh energi. Det är dock värt att notera att omsorgen om miljön inte varit det primära för de inblandade företagen även om det naturligtvis i varierande grad funnits med. Motivet har huvudsakligen varit företagsekonomiskt. Utfallet är måhända inte så imponerande i ett nationellt eller globalt perspektiv men regionalt och inte minst lokalt, är det storslaget. Det är även ett lysande exempel på vad som kan åstadkommas i samverkan samt att trenden med ökande landsvägstransporter kan brytas och detta på ett företagsekonomisk gynnsamt vis.



Figur 8. Antalet hanterade containers vid Insjöterminalen från starten. 2008 och 2009 är prognoser där utfallet är konjunkturberoende. Trenden är dock tydlig.

Kapacitetstaket för terminalen är nu nått och planeringen pågår för en utbyggnad. Man vill nu förutom containers även kunna hantera flak och andra lastbärare, vilket skulle öka möjligheten för nya aktörer att nyttja anläggningen.

Förutom i Insjön finns godsterminaler i Mora, Orsa och Älvdalen. Dessa har inte kommit alls lika långt som Insjön och alla har måhända inte potential att göra detta heller. Man kan dock inte avfärda dem för att de är små (för vem har inte varit liten en gång?) eller ens för att de kanske kommer att förbli det. Det är vid terminalerna utbytet mellan järnvägen och övriga samhället sker och effektiviteten i dessa är central för hela systemets funktion. Regeringen har i sina planeringsdirektiv uppmanat Banverket att ge förslag till alternativa lösningar utifrån fyrstegsprincipen¹². En utveckling av potentiella och existerande kombi-

¹² Analysen av åtgärder i transportsystemet görs i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga nät och fordon.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.

terminaler skulle kunna vara strategiskt viktiga inom steg 1-3. Fungerande kombiterminaler finns i Borlänge och Insjön. Det saknas dock en analys av dessa och därmed även en bedömning om de kan ta emot framtidens godsmängder. Ingen av terminalerna längs bandelen ingår i Banverkets förslag till regeringen om ett strategiskt nät med kombiterminaler¹³. Med ett sådant förhållningssätt får man ett slags moment 22 i järnvägsplaneringen där en terminal endast kan påräkna statliga investeringar om den är stor och utan dessa investeringar kan den lilla aldrig växa.

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

¹³ Banverket (2007): Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet

6 En alternativ kalkyl för delen Borlänge - Mora

En intressant frågeställning är om ökade godsvolymer på Dalabanan påverkar lönsamheten. WSP Analys & Strategi har som genomfört ett räkneexempel för att visa hur förändrade godsvolymer påverkar den samhällsekonomiska kalkylen. I Banverkets Basprognos 2020 för hela landet räknas trafiken upp till år 2020 med 26 procent (transporterad volym). Motsvarande prognos för Dalabanan är för Borlänge-Insjön 10 procent och Insjön-Mora 5 procent. Framtagande av ny basprognos har dock inte rymts inom uppdraget utan vi har varit hänvisade till en mer förenklad kalkyl.

I följande kalkyl antas att volymtillväxten på Dalabanans norra del är lika stor som riksgenomsnittet, 26 procent. Anledningen till att WSP har valt att gå vidare med riksgenomsnittet är, att det är svårt att dra några slutsatser om utvecklingen till år 2020 från enkätsvaren. I ett kortsiktigt perspektiv pekar det på att företagen som deltog i enkäten visar upp en högre tillväxt än riksgenomsnittet.

I Basprognosen 2020 antas att delen Borlänge - Insjön kommer att få en godstillväxt på 10 procent mellan åren 2006 till 2020. Under samma tidsperiod antas godstillväxten bli 5 procent för delsträckan Insjön - Mora. Det är klart under de volymökningar som näringslivet kring Dalabanan räknar med enligt den enkät WSP Analys& Strategi låtit göra. I den kompletterande kalkylen har vi räknat med en godstillväxt som är lika snabb som riksgenomsnittet. Det vill säga 26 procent (2006-2020).

I räkneexemplet som gjorts har alternativ 2B varit utgångsalternativet eftersom det är det alternativ som innehåller åtgärder norr om Borlänge. Genom att anta samma trafikstillväxt som landet som helhet ökar den värderade effekten för kunden med 54 miljoner kronor över den ekonomiska livslängden vilket motsvara en ökning med 3 procent. Det är minskade driftskostnader (färre lok) som en följd av att man kan köra med längre tåg, från 650 till 750 meter.

	Original kalkyl TS 2B	TS 2B + GODS
Effekter för kunden	1 979	2 037
Effekter för trafikoperatören	265	280
Effekter för infrastrukturhållaren	17	17
Externa effekter	83	83
Budgeteffekter	-43	-42
Summa nyttor	2 301	2 375
SEK Anläggningskostnad ¹⁴	2 284	2 284
SEK netto	17	91
NNK	0,01	0,04

Tabell 7 Sammanställning av grov kalkyl, nuvärde i miljoner kronor

Nettonuvärdekvoten (NNK)¹⁵ ökar från 0,01 till 0,04 som en följd av dessa sänkta kostnader. Det är endast bandelen Borlänge-Mora som varit en utgångspunkt i beräkningen. En av anledningarna är att många av företagen har västra Sverige som målpunkt och väljer därför stråket söderut vid Borlänge.

Det samhällsekonomiska mervärdet (nyttan) ökar i detta exempel med 54 miljoner kronor vilket ger en ökad nettonuvärdekvot på 0,06. Den ökade nyttan kommer från minskade driftskostnader. Den kapacitetsökning som genomförs leder till att den maximala längden för tåg ökar från 650 m i JA till 750 m vilket resulterar i att färre lok krävs.

¹⁴ För 2a har investeringskostnaden justerats två gånger sedan slutet av november 2008

1) Successiv kalkyl medförde ökade kostnader, men i och med att detta gjordes drogs produktionsstöd bort

2) Med stax-25-posten för Sala-Avesta borttagen så blir 50%-nivån (exklusive block 1 och block 2) mkr 1380 exkl moms i prisnivå juni 2008

¹⁵ NNK är ett lönsamhetsmått som innebär att differensen mellan nyttorna och kostnaden divideras med kostnaden: (Nyttor-Kostnader)/Kostnader

7 Slutsatser

7.1 Godstrafikens troliga utveckling

Banverket utgår initialt från en 50 procentig ökning av järnvägstransporterna till 2020 men räknar inte med någon ökad marknadsandel för järnvägen. En sådan transportutveckling kan dock endast bli möjlig om infrastrukturen byggs ut i tillräckligt stor omfattning. Under de olika faserna i planeringen har Banverket därför skruvat ner sina prognoser och arbetar efter ett antal måltal som ska klaras. För sträckan Repbäcken – Mora landar verket på en ökning av transporterna på 5 % fram till 2020. Detta torde vara kraftigt i underkant jämfört med näringslivets behov men samtidigt i linje med eller tom i överkant av vad som torde bli utfallet med de insatser Banverket planerar att genomföra.

Samtliga företag som tillfrågats i denna studie uppger att transporterna kommer att öka eller vara oförändrade öka de kommande åren. Skälen till detta är planerade produktionsökningar, i flera fall mycket stora sådana. Flertalet har också ambitionen att öka andelen transporter på järnväg.

Att sja är svårt, i synnerhet om framtiden. Likväl måste det göras och resultatet är en viktig input i de samhällsekonomiska bedömningarna. Några säkra slutsatser om godsutvecklingen kan inte dras och detta framhåller även flera av företagen i undersökningen. Företagen har dock planerat och investerat för produktionsökningar som är grunden till de transportökningar som förväntas. Utifrån detta finns det skäl att anta att de kommer att lägga stor kraft på att förverkliga planerna. Deras uppgifter torde därför vara de bästa som finns tillgängliga.

Den genomsnittliga förväntade transportökningen hos de intervjuade företagen ligger på hela 66 procent på 5 år. Räknas extremvärden bland svaren bort pekar den samlade bedömningen av företagens svar på en genomsnittlig transportökning på ca 30 procent på fem år. Observera att i denna beräkning har ökningarna inte satts i relation till de mängder som i dag transporteras utan endast är ett genomsnitt av den uppgivna transportökningen. Tar man hänsyn till företagens transporterade volymer ligger den förväntade ökningen av godsvolymer på 10 procent (extremvärdena borttagna). Detta är likväl en fördubbling (på 5 år) jämfört med Banverkets Basprognos 2020 som prognostiserar samma tillväxt på 5 procent för 2006-2020 för delen Repbäcken-Mora.

I enlighet med vad Banverket anför i Promemorian, ”Sammanfattning av metodik för godsprognoser i Åtgärdsplaneringen samt övergripande resultat” med avseende på bl.a. LKAB och SSAB:s transportbehov så är det ”svårt för Banverket att inte beakta dessa mycket uttalade framtida transportbehov från när-

ingslivet även om makroekonomiska trender och prognoser inte ger stöd för detta. Ett viktigt skäl för att beakta dessa förväntningar är att om de infrias så kan det innebära mycket specifika krav på kapacitetsåtgärder i järnvägens infrastruktur vilka måste planeras i god tid”¹⁶

7.2 Järnvägens andel

Banverket räknar med oförändrad marknadsandel för järnvägen. Den ökning av transporter med 50 procent till 2020 som man inledningsvis kalkylerar med, är därför ett resultat av en generell ökning, där järnvägen behåller sin andel i den större kakan. De intervjuade företagen signalerar dock om en annan bild. Flertalet av dessa företag har ambitioner att öka sin andel järnvägstransporter och merparten av dessa (men inte alla) planerar investeringar för att detta ska bli fallet.

De initiativ som tagits i form av investeringar i terminaler längs banan talar även det för en ökad andel järnvägstrafik. Insjöterminalen sticker här ut med sin mycket starka utveckling de gångna åren.

7.3 Begränsande faktorer

Kapaciteten på bandelen i dag bedöms av Banverket som god, det vill säga det finns en restkapacitet kvar att utnyttja. Banverket anger antalet godståg idag till 18 (enkelturer) under ett ”vardagsmedeldygn” mellan Insjön och Repbäcken. Detta ger 9 dubbelturer godståg vilket bör motsvara ca 45 godståg i veckan. De intervjuer med operatörerna som gjorts i denna studie visar på 48 tidtabellagda tåg ToR och 3,5 utanför tidtabell d.v.s. ca 50 tåg i veckan. Skillnaden mellan dessa uppgifter kan synas anmärkningsvärd och kanske också är det. Dock kan skillnaden delvis bero på olika sätt att räkna. Helt klart är dock att skillnaden motiverar att Banverket kommenterar uppgifterna och hjälper till att rätta ut frågetecknen. En annan ”transport” som inte räknats in är den som sker mellan Borlänge bangård och Kvarnsvedens pappersbruk samt Tåktens virkesterminal.

Jämfört med dagens trafik på 18 tåg (enkelresa) är det utbud Banverket planerar för 2020 på 17 tåg (enkelresa) ett ”vardagsmedeldygn” för alla utredda alternativ utom för 2B (där det är 24). Detta är alltså i princip samma antal tåg, som dagens trafik. Den ökning i transportvolym på 5-50 % som man kalkylerar med kan alltså endast klaras genom att tågen görs längre och/eller vagnarna lastas tyngre.

¹⁶ Odaterad PM ” Sammanfattning av metodik för godsprognoser i Åtgärdsplaneringen samt övergripande resultat”, Banverket, 2008

Dalabanans norra del har relativt få mötesmöjligheter och godstrafiken ska även samsas med en persontrafik där turtätheten planeras öka. Längre och frekventare stopp för möten torde bli följderna. De mötesplatser som finns är långa nog att hantera längre tågsätt än dagens, så godsutvecklingen kan mötas med längre tåg. Mot detta talar dock kapaciteten på terminalerna och bangårdarna, som redan i dag är den begränsande faktorn för längden på trätågen.

I denna studie har, som nämnts ovan, också konstaterats att det förekommer trafik utanför tidtabeller i betydande omfattning. Denna trafik står för ca 7 procent av den totala trafiken på bandelen. Det är oklart om Banverket beaktat detta i sina beräkningar. Utifrån ovan nämnda PM¹⁷ finns det dock skäl att anta att så icke är fallet. Detsamma gäller för den omfattande transport av vagnar som sker mellan Kvarnsvedens pappersbruk, Tåktens virkesterminal och Borlänge bangård som ansluter på sträckan Repbäcken – Borlänge. Detta innebär rimligtvis att en del av den restkapacitet som åberopas av Banverket som skäl till att inte behöva vidta ytterligare kapacitetshöjande åtgärder på sträckan, redan är in-tecknad. Dessutom förekommer restriktioner för att bedriva trafik nattetid vid terminalerna i Insjön och Mora, som innebär att den restkapacitet som finns nattetid inte kan utnyttjas i alla lägen.

Till detta ska läggas att den satsning som görs och på det hela taget till persontrafikens fördel kommer att ge fler persontåg. Dessa kommer att ta tåglägen i anspråk vilket ytterligare försvårar för godstrafiken. Direkt genom att tåglägen försvinner och indirekt via fler och längre väntetider vid de få mötesplatser som erbjuds längs bandelen.

Utifrån dessa förutsättningar torde järnvägen på sträckan Borlänge – Mora svår-ligen kunna ta sig an nya större godsvolymer. Dels för att antalet tåg inte kan öka speciellt (om något?) dels för att trätågen redan idag är så långa de kan vara med hänsyn till vad bangårdar och terminaler klarar. De måltal Banverket själv satt upp kan knappast klaras med de insatser som man nu planerar. Än mindre kan de förväntningar som näringslivet längs bandelen har, tillgodoses. Resultatet torde bli en närmast oförändrad godstrafik på järnväg medan ökningen av volymerna hamnar på väg samt stora svårigheter för näringslivet i regionen.

För att motverka detta genom att fler tåg kan köras krävs de insatser Banverket själv identifierat; ökad spårkapacitet delen Borlänge – Repbäcken, förstärkt kraftmatning och fler mötesplatser. För att längre tåg än i dag ska kunna köras krävs även att bangårdar och terminaler förbättras.

¹⁷ Odaterad PM ” Sammanfattning av metodik för godsprognoser i Åtgärdsplaneringen samt övergripande resultat”, Banverket, 2008

Referenser

Banverket (2008); PM Dalabanan Uppsala-Mora, *Marknads och behovsanalys*

Banverket (2008); PM Dalabanan Uppsala-Mora, *Trafiksystems- och kapacitetsanalys*; september 2008

Banverket (2008); Rapport Dalabanan Uppsala-Mora, *Trafikprognoser och samhällsekonomi*; november 2008

Banverket (2008); PM *Anläggningskostnader för framtagna åtgärds paket till steg 3 "Trafikprognoser och samhällsekonomi, Dalabanan"*; november 2008

Banverket (2008); Rapport *Basprognos 2020*; 2008-10-24

Banverket (2008?) *"Sammanfattning av metodik för godsprognoser i Åtgärdsplaneringen samt övergripande resultat"*, Odaterat PM

SIKA (2005) *Prognoser för godstransporter år 2020*; SIKA rapport 2005:9

Muntliga uppgifter från tågoperatörer:

- Green Cargo
- Inlandsbanan
- Rail Care
- TX Logistics
- Tågakeriet i Bergslagen

Vägverket region mitt (trafikmätning på Rv70)

Banverket; *Sammanfattning av metodik för framtagning av godsprognos i Åtgärdsplaneringen samt övergripande resultat*; odaterat PM

Uppgifter från referensgruppen

Hans-Gunnar Jonsson (Dalabananans Intressenter) Håkan Elfving (Gagnefs kommun) Mats Möller (Leksands kommun) Gunnar Israelsson (Mora kommun) Olof Herko och Ola Granholm (Orsa kommun) Leif Kratz (Rättviks kommun) Gunnar Barke (Älvdalens kommun) Erik Bransell (Utvecklingsbolaget Mitt-Dalarna)

Bilaga 1 Enkät till transportköpare

Allmänt

1. Företagets namn
2. Kommun
3. Antal anställda
4. Uppgiftslämnare
5. Telefon
6. Vad är tillverkar/tillhandahåller företaget?
 - Förädlade trävaror
 - Biomassa
 - Grus- och mineralprodukter
 - Industri ,verkstadsprodukter
 - Konsumentprodukter
 - Annat nämligen:
7. Vilka huvudsakliga slags insatsvaror behövs för företagets produktion? (de tre största posterna i ton. Är den största posten mer än 10 ggr större än de andra räcker denna)
 - 1.
 - 2.
 - 3.
8. Finns industrispår till företaget?
 - Ja
 - Nej

Utgående transporter

9. Viktigaste målpunkter för transporter från företaget. För exporterade produkter räknas hamn etc i Sverige som målpunkt! (Karta sista sidan)

- A. Norrlands inland
- B. Östersjökusten tom Sandviken
- C. Ostkusten Gävle – Norrköping samt Mälardalen inkl Örebro
- D. Småland
- E. Skåne och Blekinge
- F. Götalands inland samt västkusten från Halmstad och norrut
- G. Sydvästra Svealand
- H. Företrädesvis transporter inom Dalarna
- Ej relevant. Inget område dominerar

10. Andel sändningar som har slutlig målpunkt utomlands

%

11. Utgående transportmängd per år (ton, [m³ om volym är dimensionerande])

Ton

m³

12. Genomsnittligt antal sändningar per månad (st)

13. Genomsnittlig vikt per sändning

Ton

14. Sämt gods kännetecknas av känslighet för: (sätt kryss i förekommande fall)

- Stötar
- Kyla
- Värme
- Väta

15. Innehåller mer än 10% av sändningarna farligt gods?

- Ja
- Nej

16. Antal företag anlidade för uttransporter?

- Ett
- Fler

17. Hur stor andel av utgående transporter sker med järnväg? (%)

%

18. Är de transporter som sker med järnväg kombitransporter eller vagnslast?

- Kombitransport
- Vagnslast
- Båda förekommer

Inkommande sändningar

19. Sändningar kommer huvudsakligen från: (Karta sista sidan)

- A. Norrlands inland
- B. Östersjökusten tom Sandviken
- C. Ostkusten Gävle – Norrköping samt Mälardalen inkl Örebro
- D. Småland
- E. Skåne och Blekinge
- F. Götalands inland samt västkusten från Halmstad och norrut
- G. Sydvästra Svealand
- H. Företrädesvis transporter inom Dalarna
- Ej relevant. Inget område dominerar

20. Total transportmängd ingående per år (ton)

Ton

21. Genomsnittligt antal inkommande sändningar per månad (st)

st

22. Genomsnittlig vikt per inkommande sändning (ton)

Ton

23. Slag av intransporterat gods?

- Träråvara (Rundtimmer)
- Förädlade trävaror
- Biomassa
- Grus- och mineralprodukter
- Industri ,verkstadsprodukter
- Konsumentprodukter
- Annat nämligen:

24. Inkommande gods kännetecknas av känslighet för: (sätt kryss i förekommande fall)

- Stötar
- Kyla
- Värme
- Väta

25. Innehåller mer än 10% av sändningarna farligt gods?

- Ja
- Nej

26. Hur stor andel intransporterat gods kommer via järnväg? (%)

%

Prognoser uttransport

27. Hur bedöms omfattningen på företagets utgående transporter utvecklas på fem år?

- Öka med .% jämfört med i dag
- Minska med % jämfört med i dag.
- Ungefär som i dag
- Kan ej bedöma

28. Hur bedöms frekvensen på utgående transporter utvecklas på fem år?

- Tätare
- Glesare
- Oförändrat
- Kan ej bedöma

29. Hur bedöms storleken (vikten) på den genomsnittliga uttransporten förändras på fem år?

- Öka med .% jämfört med i dag
- Minska med % jämfört med i dag.
- Ungefär som i dag
- Kan ej bedöma

30. Finns ambition att nyttja järnväg i högre grad för utgående sändningar?

- Nej
- Ja, för kombitrafik
- Ja, för vagnslast

31. Hur bedöms andelen järnvägstransporter för utgående gods att utvecklas på fem år?

- Öka med .% jämfört med i dag
- Minska med % jämfört med i dag.
- Ungefär som i dag
- Kan ej bedöma

32. Antas det ske förändringar avseende transporterernas målpunkter?

- Nej
- Ja. Längre avstånd
- Ja. Kortare avstånd
- Ja. Färre målpunkter
- Ja. Fler målpunkter

Prognoser intransporter

33. Hur bedöms omfattningen på företagets inkommande transporter utvecklas på fem år?

- Öka med .% jämfört med i dag
- Minska med % jämfört med i dag.
- Ungefär som i dag
- Kan ej bedöma

34. Hur bedöms frekvensen på inkommande transporter utvecklas på fem år?

- Tätare
- Glesare
- Oförändrat
- Kan ej bedöma

35. Hur bedöms storleken (vikten) på den genomsnittliga intransporten förändras på fem år?

- Öka med .% jämfört med i dag
- Minska med % jämfört med i dag.
- Ungefär som i dag
- Kan ej bedöma

36. Finns ambition att nyttja järnväg i högre grad för inkommande sändningar?

- Nej
- Ja, för kombitrafik
- Ja, för vagnslast

37. Hur bedöms andelen järnvägstransporter för inkommande gods att utvecklas på fem år`?

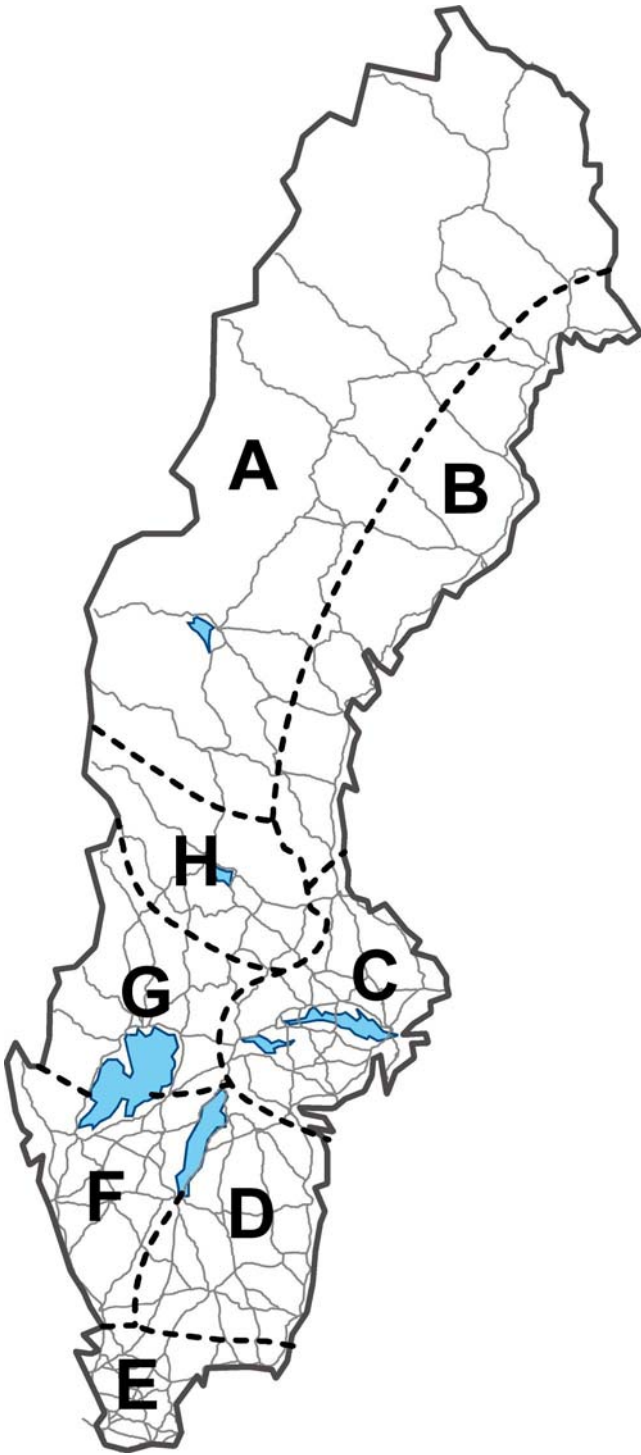
- Öka med .% jämfört med i dag
- Minska med % jämfört med i dag.
- Ungefär som i dag
- Kan ej bedöma

38. Antas det ske förändringar avseende transporternas startpunkter?

- Nej
- Ja Längre avstånd
- Ja. Kortare avstånd
- Ja. Färre startpunkter
- Ja. Fler startpunkter

Kommentar till prognosdelen

Skäl till prognosen, dvs vilka faktorer och antaganden grundar företaget sig på?
Exempelvis förändringar med avseende på. Förändrade transportvolym, förändrade transportsträckor, efterfrågan av produkter, planerade investeringar, förändringar i produktion eller produktsortiment, energipriser, miljöambitioner, kundkrav, rationaliseringar, krav på ökad punktlighet i leverans, etc



WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.

En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden



DALABANANS
INTRESSETER