



Behovet av dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby är en av Sveriges mest akuta och efterfrågade järnvägsinvesteringar. Stockholms Handelskammare vill stoppa den utbyggnaden.

2022-02-18 12:50 CET

Dubbelspår Hallsberg – Åsbro, ska det vara nödvändigt?

Hur mycket betyder 14 kilometer dubbelspår egentligen? Ja, tittar man på det isolerat och taget ur sitt sammanhang så kan det kanske te sig som en dyr, samhällsekonomiskt olönsam infrastrukturinvestering. Det handlar om den sista etappen på den 10 mil långa dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg och Mjölby som påbörjades för 30 år sedan. Den sydligaste delen av Godsstråket genom Bergslagen. Etappen går mellan Hallsberg rangerbangård och Åsbro. Vad är då sammanhanget och varför ska man bygga dubbelspåret? Vi behöver backa bandet till det förra årtusendets sista skälvande årtionde,

men först tittar vi på [en riktigt snygg film](#).



[Se YouTube-videon här](#)

Dåvarande Banverket konstaterade under tidigt 1990-tal att enkelspåret mellan Mjölby och Hallsberg på 10 mil, som företrädesvis användes av godståg hade kapacitetsbrist och gav upphov till störningar. Störningar i järnvägstrafik, i synnerhet på enkelspår, har en tendens att fortplanta sig till andra delar av järnvägssystemet och Banverket har beskrivit ett exempel på det så här: *”förseningar på väg till Hallsbergs rangerbangård sprider sig till andra tåg som angör rangerbangården. De vagnar som anländer för sent skall ingå i ett flertal olika tåg. Antingen inväntas vagnarna, med följd att förseningen sprids till flera tåg, eller så lämnar man kvar vagnarna som då blir kraftigt försenade”*. Det gäller fortfarande bör sägas.

Sträckan utreddes ett stort antal gånger under 1990-talet. I ytterligare en förstudie från 2004 skrev Banverket att ”sträckan Godsstråket genom Bergslagen har en mycket stor betydelse för godstransporterna från norra till södra Sverige och till kontinenten. Avsnittet mellan Hallsberg och Åsbro är mest besvärligt på sträckan. Södergående tåg går uppför en lång och kurvig backe vilket hämmar både hastighet och kapacitet. Stigningen är så pass stor att tågen riskerar att fastna i backen”. Men de första knappa fem milen mellan Mjölby och Motala stod klart 2012 och självaste Kungen var med och invigde.

Samma år inledde Trafikverket ännu en förstudie av sträckan Hallsberg – Åsbro och konstaterade följande: ”I och med omtaget med denna förstudie så har järnvägsutredningen och en lång rad andra utredningar varit

underlagsmaterial. Det är ovanligt med så mycket tillgänglig information i förstudieskedet.” Även till denna dag beskrivs Godsstråket genom Bergslagen av Trafikverket som ”ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk för gods”. Namnet på stråket antyder betydelsen. Det finns goda skäl att anta att sträckan Hallsberg - Degerön är en av Sveriges mest utredda, och viktigaste, järnvägssträckor.

I förstudien från 2012 för den nu kvarvarande etappen skrev Trafikverket: *”Utredningssträckan är en av de mest trafikerade enkelspårssträckorna i landet och har otillräcklig kapacitet, vilket medför att godståg regelmässigt måste ledas om. Kapacitetsbristen är störst mellan kl 16 och kl 01. Konsekvenserna av detta är betydande effektivitetsbrister och fördyrande transporter. På det aktuella banavsnittet är kurvradierna små och lutningarna är bitvis branta. Anslutningen från Hallsberg är problematisk för att den har ett motlut som kan vara svår att klara med tunga tåg och är därför en orsak till förseningar. Den utgör även en flaskhals.*

Störst problem ger lutningsförhållandet mellan Hallsberg rangerbangård och järnvägsbron över stambanan. Där är lutningen särskilt brant. Utgångshastigheten från bangården är låg och vid ogynnsamma väderleksförhållanden med spårhalka förekommer det att godståg fastnar i backen. Därför avvaktar idag driftledningscentralen med att låta bakomliggande tåg lämna bangården tills det är säkert att framförliggande tåg klarat den svåraste passagen.”

Vidare skrev man att **”bristande kapacitet i Örebroregionen innebär till exempel att den potential för ökade godstransporter på järnväg som skapas genom Botniabanan inte fullt ut kan utnyttjas, eftersom i stort sett alla godståg på Botniabanan passerar genom Örebroregionen på sin väg mot Väst- eller Sydsverige”**. Det här gäller så klart även **stambanan genom övre Norrland** i allra högsta grad. Enkelspåret är en huvudvärk för långt fler än bara närkingar. Det är en nationell migrän, enkelt uttryckt.

Hallsbergs rangerbangård, som är norra Europas största, ligger i en veritabel fyrvägs korsning. Det är en av Sveriges mest trafikerade järnvägs knutar. Gods- och persontåg från alla håll ska antingen passera eller stanna. Blir det störningar här, kan det få följd effekter i hela landet. Man bör också vara medveten om att Godsstråket genom Bergslagen är en del av ScanMed-korridoren. Den börjar i Palermo och slutar i Narvik. Det handlar om en av Europas viktigaste godskorridorer på nära 5000 kilometer. I Sverige finns

efterfrågan på förplanerade tåglägen i korridorens sträckning mellan Malmö-Mjölby-Hallsberg.

Har man läst så här långt så bör man ha fått en känsla för sammanhanget, och sannolikt förstår man att det finns rätt bra underlag på hur viktig denna sträcka är, vilka problem som finns och hur man löser dem. Men bilden kan kompletteras ytterligare.

Utmaningar för resandet och näringslivet

Okey, nu vet vi att tågtrafiken har stora problem tack vare enkelspåret. Vad mer då? Självklart påverkar det resenärerna i persontågen. Godståg och persontåg delar ju samma spår så ett stopp är ett stopp för alla. I princip alla undersökningar visar att fler resenärer skulle välja tåget som resealternativ om punktligheten var högre. Till skillnad från resenärerna, som med fördel kan uppmärksamma en tågstörning via exempelvis sociala medier, så är godset tyst. Vilket är trist, med tanke på att det är ganska stora varuvärden på godståg. Inte sällan mångmiljonbelopp. Tid är pengar. Det vet alla med någon känsla för företagsekonomi. Som exempelvis våra stora industribolag inom **svensk basindustri**. För dem utgör järnvägen i många fall det enda transportalternativet.

Basindustrin är avgörande för Sveriges ekonomi. Skogen, kemin, gruvorna och stålet är moderna och konkurrenskraftiga industrisektorer i internationell toppklass. Varje minut som försenar värdekedjan har en prislapp. Tyvärr har ingen kvantifierat vad alla de 1000-tals timmar störningarna från sträckan Hallsberg - Mjölby hittills har kostat varuägarna, och Sverige i försvagad konkurrenskraft. Eller vad en kapacitetshöjning skulle ha inneburit samhälls- och företagsekonomiskt i form av högre punktlighet, färre störningar och fler gods- och persontåg som en konsekvens av att dubbelspåret hade varit på plats tidigare.

Omställningen till ett fossilfritt samhälle pågår i en rasande takt. Norr om Dalälven, lite beroende på hur och vad man räknar, så talas det om investeringar på 1000 miljarder kronor de kommande 20 - 30 åren. Framför allt i Västerbotten och Norrbotten. Nordligaste Sverige sitter i Europas förarsäte med utvecklingen av fossilfritt stål, en produkt som redan är slutsåld innan malmen i gruvan ens är bruten. Efterfrågan på gröna batterier behöver inte ens förklaras.

I Göteborg investeras det långt mer än 1000 miljarder de kommande 10-15

åren. Där ligger också Skandinavien största hamn som [räknar fler godståg än någonsin tidigare](#). Närheten till kontinenten, tillgången till arbetskraft och goda pendlingsmöjligheter har skapat en jättereion där Sydsverige med sina hamnar och Öresundsbro ingår med Köpenhamn som tyngdpunkt, vilket driver investeringar, tillväxt och bostadsbyggande. Kort sagt så växer Sveriges ekonomi så det knakar.

Det driver på en ökad efterfrågan på godstransporter. Inte bara hos basindustrin vars kunder här i Sverige och på kontinenten kräver fossilfria och energieffektiva värde- och leveranskedjor. Omställningen driver också en betydande ökad efterfrågan intermodala järnvägstransporter när vägtransporterna blir dyrare. Förarbrist, lastbilsbrist och EUs mobilitetspaket förändrar konkurrensen i transportsektorn. *"Svenskt näringsliv kommer sannolikt att påverkas av transportkostnadsökningar på väg som är större eller väsentligt större än vad som aviserats, det vill säga från 90 kr per mil upp emot 120 kr per mil (+30 procent) utöver ökande bränslepriser. Detta bedöms speciellt gälla i internationell trafik"*, skrev **Trafikverket** i en [rapport](#) från december.

Green Cargo märker redan av det. Vi har på grund av kraftigt ökad efterfrågan med kort varsel startat upp två nya direktlinjer för intermodal trafik mellan hamnarna i Göteborg och Trelleborg med terminaler i Stockholm. Vi ser en ökad efterfrågan i flera hamnar i Sverige, inte minst i Skåne. Det mesta av det här ska passera i två riktningar på enkelspåret söder om Hallsberg.

Några ord om kapacitet

Så här beskriver Banverket/Trafikverket kapacitet på järnväg: "För att erhålla en optimal tågföring bör konsumerad kapacitet vara i intervallet 40-60 %. Om konsumerad kapacitet överstiger 60% är sträckan hårt belastad med problem med återställningsförmågan, d v s en störning av trafiken är svår att "rätta till". Överstiger kapaciteten 80% är sträckan överbelastad och har kapacitetsbrist. Om kapaciteten överstiger 100% är trafiken ej möjlig att genomföra utan att kapacitetshöjande åtgärder genomförs."

Skillnaden i kapacitet mellan ett enkelspår och ett dubbelspår kan inte överdrivas. Det finns såklart beräkningar på skillnaden mellan att behålla enkelspåret och bygga ut dubbelspåret. Banverket gjorde redan 2004 beräkningar på vad ett dubbelspår hela vägen skulle innebära och vad olika varianter med enkelspår skulle innebära. JA är det oförändrade jämförelsealternativet, och det är den etappen som styr dagens kapacitet. UA 1 är dubbelspår hela vägen. Man kan av lätt insedda skäl förstå att vilket enkelspårsalternativ man än väljer så är det dåligt. Det går liksom inte att öka

trafiken. Det är ett stryppgrepp.

Ett sätt att beskriva kapaciteten i ett dubbelspår för regional/lokal persontrafik och godstrafik är att jämföra med vägtrafik. 100 % konsumerad kapacitet på ett dubbelspår motsvarar vägtrafiken i 15 filer - per spår. Alltså 30 körfält. Ett dubbelspår är en tämligen transporteffektiv lösning, inte minst om man vill slippa bygga nya flerfiliga vägar med jämna mellanrum i ett land med en ekonomi och befolkning som växer.

Och bygget går bra?

Här någonstans undrar gissningsvis de flesta: "herregud, varför är dubbelspåret inte redan byggt om man har dragits med dessa problem i 30 år?". Ja, det är en rimlig fråga.

Banverkets förslag var att utbyggnaden av dubbelspåret Hallsberg - Degerön skulle påbörjas 2007 och genomföras under planperioden (fram till någonstans 2016-2018). Anläggningskostnaden för hela sträckan Hallsberg - Degerön på 46 km uppskattades då till ca 2,5 miljarder kronor. Dessvärre genomfördes inte utbyggnaden som Banverket föreslagit. Men som jämförelse uppskattas kostnaden i nuvarande planförslag för den sista avslutande etappen Hallsberg - Åsbro på 14 kilometer till 4,8 miljarder kronor. Alltså ungefär dubbelt så dyrt, för bara en knapp tredjedel av sträckan. Sedan har de övriga etapperna sina kostnader också.

Någonstans längs vägen efter att Banverket upphört att existera så hackades planen för utbyggnaden upp och i nationell plan för 2014-2024 var tanken att sista etappen Hallsberg - Åsbro skulle stå färdig runt 2025, och då till en kostnad av 2,7 miljarder.

Vi tar en kort paus här [för nyheter från 2014](#).

Visa inbäddat innehåll här

I nationell plan för 2018-2029 hade etappen hamnat i bakvagnen av planen och skulle påbörjas någon gång mellan 2024-2029 och byggtiden hade ökat från fem till sju år med ett färdigställande långt bortom 2030. I nuvarande planförslag har man dock flyttat byggstarten till 2023 med förväntat slutår 2030. Är du också kallsvettig?

Låt oss bortse från den befogade frågan om det är samhällsekonomiskt försvarbart att kavla ut järnvägsbyggen, där största nyttan uppstår först när hela sträckan är färdigställd, i små kostnadsdrivande etapper över decennier. Men man kan ana att skattebetalare och det transportberoende näringslivet har synpunkter.

Anyway. Enligt Trafikverkets sätt att räkna saknar investeringen i hela dubbelspåret Hallsberg - Degerön samhällsekonomisk lönsamhet: *"Åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt olönsam, dock finns positiva nyttor som inte låtit sig prissättas"*. Ja, en förklaring är naturligtvis att varje gång man skjuter upp genomförandet av ett projekt så blir det dyrare. Det är en intressant metod.

Men här undrar vän av ordning vad det är för positiva nyttor som inte låter sig prissättas. Här är några exempel:

- Positivt: Ett triangelspår mellan Västra stambanans nedspår och Godsstråket genom Bergslagens uppspår skapar dels möjligheter till nya trafikupplägg samt möjligheter att på ett nytt sätt

hantera störningar med omledningar.

- Positivt: Nya anslutningsspår kommer möjliggöra att godståg kan komma av Västra stambanan tidigare och i högre hastighet, vilket påverkar kapaciteten på stambanan positivt.
- Positivt: De nya spårlösningen med förbindelsespår till infartsgruppen och spår 106 kommer att öka flexibiliteten och robustheten då kapaciteten att hantera fler tåg samtidigt ökar. Detta minskar också risken för köbildning ut på Västra stambanan.
- Positivt: Utbyggnad till dubbelspår möjliggör en optimering av tidtabellen som i sin tur gör att efterfrågade ankomst- och avgångstider kan tillgodoses på ett bättre sätt.
- Positivt: Ett förbigångsspår på uppspårssidan söder om Bladsjön ökar flexibiliteten i planerat och oplanerat läge. Förbigångsspåret kan användas för att magasinera tåg som ska till infartsgruppen för att få in dessa i önskvärd ordning.
- Positivt: Utbyggnaden kommer att möjliggöra att tåg från bangården kan avgå söderut på Godsstråket genom Bergslagen i tätare följd. Detta medför att tåg snabbare kan komma iväg från Hallsberg, vilket minskar kapacitetsutnyttjandet på bangården.
- Positivt: Befintlig spåranläggning kommer tas bort och medför positiva konsekvenser för boende i Åsbro. Sammantaget bedöms konsekvenserna av den nya järnvägen som positiva pga tunneln.

Det är ingen liten propp som frigörs här.

Andra positiva effekter som dynamiska regionala utvecklingseffekter fångas inte heller. Möjligheten till nya trafikupplägg och tågtrafiken mellan t ex Mjölby - Borlänge/Gävle får både en betydligt bättre punktlighet och ökat utbud. Två faktorer som bevisligen ökar resandet. Att det utvidgar arbets- och bostadsmarknadsregionen ser vi på alla platser med modern, fungerande järnväg.

Godstågen får högre punktlighet i flera led inom produktionen (både på linjen och på rangerbangården), förkortade ledtider, fler tåglägen och stärkt konkurrenskraft i form av attraktivare prissättning, dvs allt som kunderna efterfrågar. Men det har tydligen liten betydelse för trafikprognoser och prissatta nyttor. Även om vi lyfter blicken och tittar på etappens plats och funktion i ett viktigt stråk mellan Narvik och Palermo.

Begreppet samhällsekonomisk (o)lönsamhet är ett förvirrande begrepp i infrastruktursammanhang. Trots att Trafikverket påpekar att det inte är hela sanningen, och trots att det finns positiva nyttor som inte låter sig prissättas, blir begreppet närmast religiöst för vissa järnvägsmotståndare. Med en fixering som påminner om skoföljarna i Monty Pythons Life of Brian.

Med samhällsekonomisk olönsamhet som utgångspunkt presenterade Stockholms Handelskammare häromdagen sin [alternativa nationella plan](#). Det måste sägas att den innehöll en hel del intressanta och tänkvärda inslag. Men i deras förslag vill man stoppa bygget av Hallsberg - Åsbro, den kvarvarande felande länken mellan Hallsberg och Mjölby (eller norra Sverige och kontinenten om du vill):

"Projektet har funnits med i nuvarande plan, men den samlade effektbedömningen saknas eftersom det inte finns någon samhällsekonomisk kalkyl på projektet. Kapacitetsutnyttjandet i Trafikverkets basprognos på aktuell sträcka med dubbelspår är <40%. Det indikerar att **befintligt enkelspårklarar den prognostiserade trafiken på sträckan** och att godstrafikens flaskhals finns **på andra delsträckor i systemet.** "

Vidare skriver man: "De brister som föreligger i beslutsunderlaget gör att vi inte har grund för att prioritera detta projekt över andra projekt där kapacitetsproblemen är större och allvarigare. Projektet utgår därmed i vårt förslag."

Man vill dessutom utreda den igen: "Även om åtgärdsvalsstudie finns så är den gammal och saknar en bredare analys av stråkets betydelse. Vi anser därmed att sträckan pekats ut som brist och att en förnyad åtgärdsvalsstudie genomförs på grundval av en kapacitetsanalys."

Om du har läst ända hit så minns du kanske att enkelspåret inte har klarat trafiken under snart 40 år. Du minns förmodligen också att Hallsberg - Mjölby är en av Sveriges mest utredda sträckor och det som återstår är alltså en etapp där det framgår med all önskvärd tydlighet exakt vad som krävs för att lösa en lång rad problem, kopplade till just den etappen. Du lär minnas att ett kapacitetsutnyttjande mellan 40-60% är optimalt för punktlig järnvägstrafik. Och du lär minnas att få andra platser i järnvägssystemet kan generera sådana störningar, men om det åtgärdas löser det en mängd problem med positiva effekter i hela järnvägssystemet. Och visst minns du de positiva nyttorna som inte låter sig prissättas?

Trots allt detta vill alltså näringslivsorganisationen Stockholms Handelskammare stoppa den sista etappen. På grund av att det står samhällsekonomisk olönsamhet på sista raden. Jag tror inte Stockholms Handelskammare med flit formulerar en sådan veritabel krigsförklaring mot det transportberonde näringslivet i allmänhet och svensk basindustri i synnerhet. Ja, mot svensk konkurrenskraft i hela landet, inklusive Stockholm och Mälardalen. Att stoppa denna etapp är utan tvekan den åtgärd som skulle göra störst skada för järnvägens kunder i form av det transportberoende näringslivet och resenärerna inom ramen för det befintliga systemet.

Man kanske ska tillägga att genom att stoppa sista etappen så blir alla andra redan genomförda investeringar i övriga etapper på sträckan i princip värdelösa eftersom nyttan uppstår när hela sträckan är färdigställd. Det är också en intressant samhällsekonomisk metod.

Men det blir effekten när man alltför enögt stirrar sig blind på formuleringen samhällsekonomisk lönsamhet (eller skon om du vill), såsom den ser ut idag. Så det finns onekligen skäl att utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna så att begreppet samhällsekonomisk lönsamhet speglar fler av de nyttor och positiva effekter som lämnas utanför. Svenskt näringslivs konkurrenskraft behöver inte fler onödiga krigsförklaringar, i synnerhet inte från näringslivsorganisationer.

Stephan Ray,

Presschef och ansvarig för samhällskontakter, Green Cargo.

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Nästan 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi har 1 800 anställda, transporterar cirka 20 miljoner ton gods och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2023).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com