

Modern Dalabana lika nödvändig som lönsam

Bakgrund

För regionen Dalarna/Västmanland är det avgörande för framtiden att det finns väl fungerande kommunikationer inom regionen samt med Arlanda och Stockholm. När det gäller kommunikationer med tåg är regionen beroende av Dalabanan, som är järnvägsförbindelsen mellan regionen Dalarna/Västmanland och Stockholm.

Dalabanan har ett befolkningsomland på ca 430.000 personer. Banan trafikeras med 1.400.000 resor varje år och varje dygn går mellan 30 och 75 tåg på Dalabanan. Under senare år har resandefrekvensen ökat markant, särskilt på sträckan Dalarna-Stockholm samt på pendlingsavsnittet Sala-Uppsala.

Trots denna tydliga ökning av resandet, vilken borde ha föranlett nyinvesteringar i banan, har mycket lite gjorts. Nu trängs tågen på Dalabanan med ständiga förseningar som en följd av uteblivna investeringar. Tågförseningarna på banan är idag av sådan omfattning att de överstiger den acceptabla nivån med 50 %.

Dalabanans Intressenter

För att få till stånd en förändring av den bristande överensstämelsen mellan en ökad efterfrågan på resor och ett dåligt underhållet utbud av resmöjligheter samt verka för en positiv utveckling av Dalabanan har 13 kommuner längs denna gått samman och bildat en förening – Dalabanans Intressenter. Intresseföreningen ska genom kartläggning klarlägga hur en samhällsekonomiskt lönsam upprustning av banan med bättre trafik som följd kan bidra till en positiv framtida utveckling för regionen Dalarna/Västmanland. Dalabanans Intressenter drivs som ett projekt med medel bland annat från EU:s strukturfond Mål 2 Norra.

Intresseföreningens vision för trafiken

Intresseföreningen har som ett led i sin målsättning att få till stånd en bättre Dalabana, genom konsulter låtit utreda vilka åtgärder som är nödvändiga. Arbetet har skett i tre steg; först har olika trafikupplägg tagits fram. Därefter har en analys gjorts av vilka investeringar som detta kräver. Slutligen har intresseföreningen studerat vilka regionala effekter dessa investeringar kan få och huruvida de är samhällsekonomiskt lönsamma.

Intresseföreningen har, efter att ha värderat och bedömt olika trafikupplägg tagit fram ett benämnt ”Bas/200”. Huvudupplägget innebär en banstandard som medger tåghastigheter upp till 200 km/h kallad ”Vision 200”. Denna ska gälla mellan Stockholm och Borlänge och innebär omfattande investeringar. På sträckan Borlänge-Mora ska banstandarden ”Bas” gälla. ”Bas” innebärande något mindre investeringar på denna bansträckning. **Investeringarna är samhällsekonomiskt lönsamma**

Detta alternativ i fråga om trafikupplägg medger stor flexibilitet i tågtrafiken. Intresseföreningens vision innebär en stomme med ett tåg i timmen åt varje håll mellan Mora och Stockholm. Från Falun finns anslutningståg som kopplas ihop med Moratåget i Borlänge. Eller så får man byta där till Stockholmståget. På morgonen och eftermiddagen går det två snabba tåg från Falun till Stockholm som bara stannar i Borlänge, Avesta, Uppsala och Arlanda på vägen (direkttåg). Pendlarna får dessutom ett regionaltåg på morgonen och ett på eftermiddagen mellan Falun och Avesta (43 min) respektive Rättvik (60 min). Med stomtågen finns då halvtimmestrafik som integrerar orterna runt Falun/Borlänge.

Intresseföreningens vision ger följande konkreta målsättningar:

Bättre tillgänglighet genom flera tågavgångar

Dagens åtta turer bör bli nästan 20 turer per dag, dvs ett tåg i timmen – tätare trafik morgon och kväll förbättrar för pendlare

Kortare restider – inom en timme till större städer

Tåg i rätt tid – säkrare och mer robust trafik

Moderna motorvagnståg med bättre prestanda och komfort

Nya resecentra med bekväma, regnskyddade tågbyten

Bra anpassad busstrafik tar in landsbygden i flödet

En stark och flexibel järnväg för näringslivets godstransporter

En moderniserad Dalabana som ryggrad i regionförstoringen

Resandeeffekter av intresseföreningens vision

Minskade restider

Vår vision leder till kraftigt minskade restider.

STRÄCKA RESTID VISION (enligt utredning)	TIDSVINST (jämfört med idag)
Mora - Stockholm 2 tim 55 min	55 min (delvis direkttåg)
Mora - Borlänge 1 tim 13 min	10 min
Falun - Arlanda 1 tim 35 min	46 min (direkttåg)
Falun - Avesta 43 min	24 min
Borlänge – Stockholm 1 tim 40 min	31 min (direkttåg)
Borlänge - Västerås 1 tim 21 min	20 min
Sala - Stockholm 1 tim 05 min	10 min

Notera: Direkttågen stannar bara i Falun - Borlänge - Avesta - Uppsala - Arlanda - Stockholm.

Ökat resande

Vår vision leder till kraftigt ökat resande med ca 80% söder om Borlänge och ca 20 % Mora – Borlänge.

Upprustad Dalabana skapar konkurrenskraftig region

Modernisering av Dalabanan bör ske till en effektiv och lönsam nivå. Direkta effekter av en sådan upprustning är kortare restider, fler avgångar och större komfort under resans gång. Det är emellertid de långsiktiga effekterna av en betydligt bättre tågtrafik som ligger till grund för intresseföreningens arbete.

Vi har därför låtit göra en samhällsekonomisk bedömning och värdering av positiva effekter och lönsamhet i ett större perspektiv. **Intresseföreningens vision för upprustning av Dalabanan är samhällsekonomiskt lönsam.**

En upprustad Dalabana ger olika nytta längs banan och här finns de viktigaste argumenten för en upprustning av Dalabanan:

Större arbets- och bostadsmarknad genom regionförstoring

Med ett väl fungerande kommunikationsnät skapas förutsättningar för en större gemensam arbetsmarknad. Om förutsättningarna för arbetspendling förbättras lockas människor att bosätta sig i regionen. För företag blir det attraktivt att etablera sig utmed banans sträckning. Alla kommuner vinner på regionförstoring.

Bättre kommunikationsmöjligheter till och från utbildningsområdena

Längs Dalabanan finns universitets- och högskoleorterna Uppsala och Falun/Borlänge. Nära Dalabanan finns även Stockholms universitet och Mälardalens högskola. Ett ökat utbyte mellan dessa studieorter kommer att bidra positivt till regionens utveckling och samtidigt skapa möjlighet för boende utmed banan att få tillgång till ett större utbud av högskoleutbildning.

Väl fungerande kommunikation mellan Dalarna/Västmanland och Arlanda/Stockholm

Både för turismen och för näringslivet är Dalabanan en viktig pulsåder mellan Dalarna och Arlanda/Stockholm. Genom en upprustad Dalabana kan både affärs- och fritidsresenärer från Dalarna/Västmanland snabbt nå Stockholmsregionen och via Arlanda vidare ut till övriga världen. Likaså blir Dalarna/Västmanland mer tillgängligt för omvärlden.

God tillgänglighet för turism och evenemang

För Dalarna har turismnäringen fått allt större betydelse. För att regionen ska kunna konkurrera med andra turismområden är det viktigt att turistmålen har god tillgänglighet. Även för evenemang och konserter som arrangeras i Dalarna har en upprustning av Dalabanan positiva följder.

Bättre förutsättningar för godstransporter

En upprustning av Dalabanan innebär ökad spårkapacitet. För godstrafiken, speciellt på den norra delen av banan, skulle denna kapacitetsökning innebära minskad sårbarhet och sänkta transportkostnader.

Dalabanan – en satsning på miljön

Ur ett större perspektiv är miljöfaktorn viktig. Goda möjligheter att utnyttja kollektivtrafiken minskar behovet av arbetspendling med bil. Genom ett utvecklat och väl fungerande järnvägsnät i regionen skapas förutsättningar för att flytta godstransporter från väg till järnväg.

Bättre jämställdhet i regionen

Kvinnor utgör i dagsläget 75 % av resenärerna på Dalabanan. En utveckling av Dalabanan ger därför särskilt kvinnor ökade möjligheter att bredda sin arbetsmarknad.

Utjämna skillnader mellan olika delar av regionen

Ökad turtäthet och kortare restider ger förutsättningar för ökad arbetspendling. De mindre orterna får tillgång till en större arbetsmarknad, vilket i förlängningen bidrar till minskade löneskillnader, lägre arbetslöshet och högre inkomstnivå.

Moderna tåg lyfter trafiken

Järnvägen har stora möjligheter. Med en upprustad Dalabana kan de moderna tåg som idag finns sättas in och utnyttjas i hela sin kapacitet. Moderna tåg är hopkopplade motorvagnar som är lättare och startar mjukt och snabbt. Mjuka boggier ger resan hög komfort och skonar spåren så att man får köra fortare. Inredningen kan varieras så att vissa vagnar passar långresenärer – andra för kortpendlare. Moderna motorvagnståg går redan nu i 200 km/h med hög komfort förutsatt att banan är bra. Utveckling pågår av nästa steg mot 250 km/h med bibehållen komfort. Dalabanan bör förberedas för denna utveckling.

Vår vision kräver både kortsiktiga och långsiktiga investeringar

Intresseföreningens utredning visar att en upprustning av Dalabanan är en lönsam investering som kommer att vara utvecklande för alla delar av regionen. Men vad är det som kommer att behöva göras och vilka förändringar kommer rent konkret att ske utmed banan? Nedan följer några exempel som illustrerar några av de mest aktuella åtgärder som kommer att behöva vidtas utmed banans sträckning.

Tätare trafik kräver fler mötesplatser

Visionen är ett tåg i timmen åt varje håll, på morgon och eftermiddag ett i halvtimmen för pendlarnas bekvämlighet. Då måste flera mötesstationer byggas.

Smidigare möten mellan tågen på stationerna

Dalabanan är enkelspårig så tågen måste mötas på stationerna. Dalabanan behöver längre stationer – 750 meter, minst – med moderna signaler som gör att tågen kan rulla in samtidigt från båda hållen. Det ökar flexibiliteten i trafiken. Och man kan lättare köra in förlorad tid vid förseningar.

Tvåra kurvor på raka banavsnitt ska bort

Vilka hastigheter som tillåts utmed en bana är direkt kopplat till hur rak bansträckningen är. Dalabanans upprustning innebär att ett antal kilometer spår behöver rätas ut, då kan farten ökas åt båda hållen. Kortare restider och bättre komfort uppnås.

Fler bommar och planskilda korsningar ökar säkerheten

Med snabbare och fler tåg måste järnvägsövergångarna ges bättre skydd. Bäst är att göra dem planskilda där terrängen tillåter det. På många ställen måste det komma till bommar med ljussignaler

Behov av banupprustning för vår vision – ”Bas/200”:

Nybyggda bansträckor för 200 km/h på 27 km
Kurvrätade sträckor på 26 km
Förlängda stationer till 750 m 6 st
Nya dubbelspår på linjen för flygande möten 4 st
Järnvägs korsningar som får bommar 43 st
Del av banan som får 200 km/h (47 % totalt) 123 km

Beräknade kostnader sträckan Uppsala-Mora 2 290 mkr

Exempel på konkreta investeringar:**Sala – Uppsala**

Nya och förlängda mötesstationer och kurvrätningar. Nybyggd bana vid Heby. Hela sträckan på sikt dubbelspår för att klara utökad lokaltrafik.

Sala station

Ombyggnad till fyra plattformsspår.

Borlänge – Mora

Mötesstationer, samtidig infart och plankorsningar. Dubbelspår mellan Borlänge och Repbäcken. Växande godstrafik kräver också investeringar

Borlänge – Falun

Planering pågår för utbyggnad av dubbelspår, vilket påverkar Dalabanan positivt.

Säter – Borlänge

Hastighetshöjning genom signalupprustning.

Säter - Hedemora

Helt eller delvis nybyggd bana.

Avesta – Hedemora

Förlängd mötesstation med dubbelspår vid Snickarbo. Nybyggd bana mellan Hedemora och Backa.

Avesta - Sala

Nybyggd bana vid Broddbo.

Nästa steg i arbetet för en utvecklad och modern Dalabana

Nästa steg som Dalabanans Intressenter tar i arbetet för en utvecklad och modern Dalabana blir att hos Banverket intensivt verka för att verket i sin långsiktiga planering avsätter ytterligare 2,3 mdr kr utöver de 300 mkr som redan finns anslagna för en upprustning av Dalabanan.

Vår målsättning är att Banverket ska påbörja arbetet med att modernisera Dalabanan i enlighet med vår vision ”Bas/200” under år 2007.