



Pressinformation

Dalabanan behandling i förslag till reviderad Framtidsplan

Intresseföreningen Dalabanan Intressenters har yttrar sig över Banverkets Remissversion ”Reviderat förslag till framtidsplan för järnvägen”

Intresseföreningen Dalabananans Intressenter anser att:

- de investeringsmedel för Dalabanan på 245 miljoner som finns i gällande framtidsplan med stöd av prioriteringsgrund 2a bibehålls i den reviderade planen
- medlen förläggs till perioden 2008 – 2010
- förslaget prioritering av stora projekt tidsmässigt förläggs så att fler angelägna mindre projekt såsom Dalabanan kan inrymmas i planen
- Banverket hos regeringen begär ökade medel till investeringar i järnvägens infrastruktur

Nu gällande stomnätsplan 2004-2015

Dalabanan är en attraktiv järnväg. Persontrafiken är kommersiellt lönsam och den binder samman flera befolkningskoncentrationer som ligger på ideala avstånd för modern tågtrafik. Det går även mycket gods på Dalabanan. Det är även Dalabananans attraktivitet som är ett av dess problem. I nuvarande skick har Dalabanan passerat sitt tak både när det gäller trafikens kvantitet och dess kvalitet. Förseningarna är betydligt fler än vad som är acceptabelt och restiden och tågfrekvensen mellan viktiga målpunkter är sämre än vad resandeunderlaget motiverar. Möjligheten till regionförstoring genom järnvägens infrastruktur utnyttjas inte längs Dalabanan.

Banverket konstaterade redan i Framtidsplanen för 2004 – 2015 att:

- Tågförseningarna överstiger en nivå som är acceptabel med 50%
- Komforten på huvuddelen av stråket är inte godtagbar
- För lång restid Dalarna – Stockholm
- För låg standard för den tunga godstrafiken
- Behov av ökad kapacitet mellan Borlänge och Avesta/Krylbo
- Behov av att utveckla tågresandet Uppsala –Sala



Redan de i nuvarande framtidsplan planerade investeringarna på ca 245 milj har Intresseföreningen för Dalabanan ansett som för små och för sent i tiden. Under de år som gått sedan framtidsplanen fastställdes har det skett en kraftig ökning av antalet resenärer på Dalabanan olika delar samtidigt som godsvolymen ökat på främst den norra och mellersta delen.

De problem som Banverket själva konstaterade i nuvarande framtidsplan har under åren blivit allt mer påtagliga. Dalabanan intressenter har därför lagt ner ett omfattande arbete på att analysera banans regionala funktion, framtida trafikering och behov av upprustning. Under arbetet har föreningen haft löpande samråd med Banverket och vi begär nu att resultaten beaktas i det slutliga förslaget till reviderad framtidsplan.

I utredningen "Ett tåg i timmen 2010" har Intresseföreningen föreslagit vilka investeringar i Dalabanan som behövs för att säkerställa och kvalitetssäkra dagens tågtrafik och samtidigt ge utrymme för en nödvändig ökad turtäthet till ett tåg i timmen under dagtid. Utredningen klargör även var de nödvändiga investeringarna behövs och kostnaderna för dessa. Resultatet visar att de begränsade medel om 245 mkr som finns i gällande framtidsplan räcker för att med bättre tidhållning säkerställa dagens trafik och därtill öka trafikutbudet till ett tåg i timmen. Utredningen visar även att med dessa medel och en bättre trafik så kommer resandet på Dalabanan att kunna öka med 40 – 50 %.

Trafikeringsrätt bör medföra skyldighet att driva lönsam trafik

Dalabanan trafikeras av olika operatörer. Intresseföreningen Dalabanan för en dialog med dessa. SJ, som har trafikeringsrätten på Dalabanan, har i olika sammanhang muntligt uttalat sig positivt om Dalabanan utvecklingsmöjligheter. Tåg i Bergslagen har tidigare hos regeringen visat intresse att trafikera en större del av Dalabanan.

Intresseföreningen, som genom utredningar visat på lönsamhet i en utökad trafik, kommer att arbeta för att få ett bättre trafikutbud på Dalabanan. Det innebär överläggningar med nuvarande operatörer. Det kan också innebära att en översyn behöver göras om villkoren för trafikering av Dalabanan.



Dalabanans behandling i inriktningsplaneringen för 2010-2019

Banverket har i uppdrag av regeringen att ge ett underlag för inriktningen av investeringar i landets järnvägsnät under perioden 2010-2019. Inför det arbetet vill Dalabanans Intressenter ge följande synpunkter och önskemål.

Intresseföreningen anser att Banverket i inriktningsplaneringen:

- tar upp investeringsmedel om 4 – 5 miljarder kronor för Dalabanans utbyggnad till snabbtågsstandard i likhet med vad som redan genomförts för de andra fyra radiella banorna mot Stockholm
- särskilt värderar potentialen i den utbyggda Dalabanans effekt för regionförstoring i tre berörda pendlingsområden, turismutveckling samt företagsutveckling genom effektivare logistik i godstransporterna
- även i den lägsta investeringsramen prioriterar minst 2,5 miljarder kronor till upprustning av den befintliga men eftersatta Dalabanan före start av nya stora järnvägsbyggen som exempelvis Norrbotniabanan och Ostlänken
- säkerställer att varje större objekt värderas i ett nationellt perspektiv på egna meriter som vilar på ett likvärdigt underlag för de aktuella projekten
- säkerställer Dalabanans kapacitet för entimmes stomtrafik i vardera riktning samt insatståg i högrafik mot Uppsala respektive Borlänge samt
- säkerställer Dalabanans upprustning till en hastighetsstandard som minskar restiden Mora-Borlänge med minst 13 min (Basstandard ger restiden 1:13 min) samt Borlänge-Stockholm med minst 22 min (200-standard ger restiden 1:40 min) med snabbtåg

Motiven till Intresseföreningens yrkande

Dalabanan står nu först på tur

Under de senaste decennierna har Banverket genomfört omfattande investeringar på södra och västra stambanorna, Mälardalen- och Svealandbanorna samt på Ostkustbanan, medan Dalabanan mer eller mindre har lämnats åt sitt öde. Intresseföreningen Dalabanan, som har bildats av kommunerna längs banan tillsammans med Falu kommun, vill därför kraftigt understryka behovet av investeringar i Dalabanan. Banan utgör regionens livsnerv och artär för att utveckla näringsliv och turism och därmed öka sysselsättning och tillväxt.



Överfulla tåg, dålig punktlighet och bristande kapacitet medför, tillsammans med en omfattande godstrafik på banan, att trafiken i dag har en dålig kvalitet. Under de senaste sex åren har restiden Falun- Borlänge förlängts med 8 minuter. Under samma period har restiden väsentligt förbättrats i likvärdiga relationer runt Stockholm. Det gäller tex Västerås-Stockholm (8 min kortare), Örebro- Stockholm (12-16 min kortare) och Norrköping-Stockholm (20 min kortare). Man kan uttrycka det som att orterna längs Dalabanan på dessa år fått en 15% sämre lägesfaktor mot Stockholm/Arlanda jämfört med orter efter de andra banorna.

Intresseföreningen anser att nu på Banverket att måste bryta denna situation och objektivt värdera Dalabanans trafikunderlag och samhällsnytta samt föreslå en snabb upprustning i paritet med vad som gjorts på jämförbara banor runt Stockholmsregionen. Det betyder att Ostkustbanan, Dalabanan, Mäljarbanan, Svealandsbanan och västra Stambanan bör ses som ett enhetligt samverkande bansystem. Av dessa banor behöver Dalabanan störst investeringar för att nå likvärdig standard med de andra banorna och som också väl svarar mot dess resande- och befolkningsunderlag.

Dalabanan är en resurs för utvecklad och långsiktig hållbar turisttrafik

Dalarna är – näst storstadslänet – landets i särklass största turistlän. Den omfattar såväl vinter- som sommarturismen med Stockholm/Mälardalen som helt dominerande upptagningsområde. Även de internationella besökarna är en betydande del av turistströmmen. De positiva effekterna av drygt 100 000 turisters vistelse i Dalafjällen under högsäsong, har hittills inte värderats i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Dalabanan har redan med sin nuvarande bristfälliga standard en högre andel resor med fritidssyfte än andra likvärdiga järnvägar. Men av turisternas resor sker endast knappt 3 % med järnväg. Som turismen utvecklas har Dalabanan en stor potential för en utvecklad turisttrafik. Med Mora som terminal mot fjällvärlden skulle långsiktigt hållbara transportupplägg kunna organiseras genom samverkan mellan olika transportslag.

Högre ambitioner bör ställas till 2019

Inom några år väntas på marknaden finnas lätta motorvagnståg med högsta hastighet på 250-280 km/h. De blir energisnåla med återmatning av ström vid broms, ger litet spårslitage som medger överhastighet. Tågen kan fås med varierande inredning och komfort anpassad till trafikuppgifterna. Det s k "Gröna tåget" kommer att successivt ersätta X2000 som börjar passera åldersstrecket.

Dalabanans utbyggnad bör givetvis anpassas för den senaste tekniken. Det innebär att alla nybyggda sträckor mellan Borlänge och Uppsala bör anpassas till den nya snabbtågsstandarden, 250 km/h. Ett sådant alternativ finns skissmässigt analyserat i Intresseföreningens utredningar.