



## Pressinformation Idéstudie Borlänge - Sala 2008-02-22

Intresseföreningen Dalaban verkar tillsammans med Banverket för en upprustad Dalabana med kortare restider och bättre trafik. Intresseföreningen har arbetat fram en långsiktig vision för hur en upprustad Dalabana med tätare trafik skulle kunna medföra avsevärt kortare restider. Denna vision kräver investeringar på ca 2,5 miljarder. Dessa medel finns inte i den nuvarande Framtidsplan för byggande av Järnvägar. Föreningen har därför kompletterat den långsiktiga visionen med en kortsiktig vision för hur man ska kunna utveckla Dalabanan för trafik med "Ett tåg i timmen år 2010". Den kortsiktiga visionen bygger på de medel om 245 milj kr som finns i den ursprungliga Framtidsplanen för byggande av järnvägar för tiden 2004 – 2015.

Intresseföreningen har nu tillsammans med Banverket tagit fram en idéstudie och kapacitetsanalys för bandelen Borlänge – Sala. Sträckan är intressant ur den aspekten att vid kommande tidtabeller vill trafikoperatörerna kunna trafikera den på under en timme för att få en effektiv tidtabell för persontrafiken.

Idéstudien har utförts av Banverket Projektering på uppdrag av Banverket Projektdistrikt Nord i Gävle och är finansierad av Dalabananans Intressenter. Studien bygger på Intresseförningens vision om ett tåg i timmen år 2010, och önskemålet om att kunna trafikera sträckan med persontåg på under en timme i en schemalagd tidtabell. För godstrafikens utveckling har Banverkets Vägval avseende år 2020 använts.

Idéstudien visar vilka olika åtgärder i Dalabanan som kan bli aktuella att genomföra för att nå de uppställda trafikeringmålen. Studien går igenom ett 40-tal olika åtgärdsavsnitt på bandelen som kurvvrätningar och linjeomläggningar samt analyserar åtgärder för att förbättra kapaciteten genom förlängda mötesstationer och samtidig infart på mötesstationerna. Studien analyserar även önskemål om ytterligare mötesstationer för att förbättra bandelens kapacitet. Studien ger även en kostnadsberäkning på de föreslagna åtgärderna.

På en del av sträckan blir åtgärderna för att rusta den befintliga banan så omfattande att ny sträckning förordas som ett alternativ till upprustning. Det gäller sträcka Säter – Hedemora där utredningen laget ut en korridor för en ev kommande ny sträckning av järnvägen.

I en kompletterande kapacitetsanalys Sala – Borlänge har Banverket analyserat vilka upprustningar som troligen krävs för en fungerande tidtabell som motsvarar den trafikering som förväntas år 2020. Analysen visar att det krävs en avsevärd utbyggnad av kapaciteten på



Dalabanan för att man ska kunna bedriva trafik på ett stabilt sätt. Alternativt får man minska antalet person- och godståg på banan.

Idéstudien och kapacitetsanalysen utgör ett bra och viktigt underlag för det fortsatta arbetet med att utveckla Dalabanan. SJ har i olika uttalanden aviserat att man kommer att investera i nya tåg som kommer att trafikera Dalabanan från år 2010. De nya tågen blir av typen Motorvagnståg och får en topphastighet på minst 200 km/timme och avsevärt förbättrade egenskaper jämfört med dagens loktåg. Idéstudien utgör nu ett bra underlag för en analys av vika åtgärder som på kort sikt kan genomföras för att åstadkomma en bra tidtabell för de nya tågen.

Idéstudien är även ett viktigt underlag för Banverket inför det fortsatta utredningsarbetet som stundar på Dalabanan. Banverket har inlett ett arbete med att ta fram underlag för en förstudie för Dalabanan. Underlaget kommer att leda fram till Banverkets mål för Dalabanan samt avgränsningen för den eller de förstudier som ska påbörjas. Förstudiearbetet beräknas vara klart till hösten 2009.

Målsättningen med de olika utredningarna för Dalabanan är, förutom det kortsiktiga att lösa dagens problem, att ta fram ett bra material inför den kommande Framtidsplanen för investeringar i Järnvägar för 2010 – 2019 som ska beslutas av riksdagen våren 2010

Anders Ahlgren

Kent Nilsson

Intresseföreningen Dalabanan  
Ordförande

Banverket  
Regional Direktör