

Dalabanan

Ett viktigt pendelstråk för Sverige.



VI DRAR SVERIGE.

Om du sätter en penna i Uppsala och ritar en oval upp till Mora, ringar du in en region som är en av de viktigaste i Sverige. Här bor 1,6 miljoner människor. Det är nära en femtedel av Sveriges befolkning.

Ett näringsliv i internationell toppklass

Stål- och skogsindustrin som i decennier varit kärnan inom svensk export och lagt grunden till den svenska välfärden, är här en levande del av samhället. I regionen ligger Dalarna, som är landets fjärde största exportlän med världsledande

sta och centrum för medicinsk teknologi, samt Högskolan Dalarna, Högskolan Gävle och Högskolan Västerås.

Att det är en region som också är vacker och har mycket att erbjuda, vittnar det faktum att Dalarna följer tätt efter storstadsregionerna och placerar



SSAB Tunnpålit. Foto: SSAB



Sälenflällen. Foto: Robert Gunnarsson/Skistar



Uppsala universitet. Foto: Tommy Westberg

företag som ABB, SSAB, StoraEnso och Outokumpu på kartan.

Landets fjärde största stad, Uppsala, är en viktig knutpunkt och ett kreativt växthus för en mängd kunskapsföretag. Inte minst inom biotekniksektorn, där Uppsala anses ledande i Sverige och är mycket framstående på det internationella planet.

Centrum för studenter, målet för turister

Regionen rymmer inte mindre än fyra universitet och högskolor. Uppsala universitet, landets äld-

sig som Sveriges fjärde största turism-län. Antalet människor som vill uppleva utbudet i Dalarna ökar också år efter år.

Vi får Sverige att växa

Människor på väg till och från arbetet, varor och turister. Alla strömmar de in, ut och inom regionen. Och får inte bara regionen att växa, utan hela Sverige. Regionerna är Sveriges ryggrad. Fortsatt regional tillväxt och utveckling är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och framgång. Vi är viktiga för att Sverige ska tjäna pengar.



Redan idag pendlar 50 000 människor varje dag längs stråket Mora-Stockholm. Samtidigt gör såväl besöksnäringen och industrin rekordhög investeringar de närmaste åren. Tillsammans med den ökade miljömedvetenheten kommer detta att öka efterfrågan och därmed trycket på Dalabanan avsevärt.

HÄR PENDLAR ALLT FRÅN **KALLT STÅL** TILL **VARM LÄNGTAN.**

Som en pulsåder rakt in i regionen löper stråket som bara blir viktigare – Dalabanan. Det är en unik järnväg. Längs dess 263 kilometer pendlar inte bara människor på väg till och från arbete och vänner. På samma spår färdas miljoner ton gods och turister i tusental. Och trycket bara ökar. Dalabanan är en förutsättning för en växande arbetsmarknad, ökad turism och ett näringsliv i fortsatt tillväxt.

Människor på väg till och från arbete, vänner och skolor

Varje dag pendlar 50 000 människor längs stråket Mora–Stockholm, varav 5 000 med tåg. Det är siffror som väntas öka avsevärt.

Flera företag i regionen planerar stora satsningar. Förutom de stora industriella satsningarna vi nämner under ”Godstrafik”, har Sala fått Sveriges modernaste kriminalvårdsanstalt. Bara det betyder 400 nya arbeten och en ökad pendling längs Dalabanan.

Samtidigt blir arbetskraften rörligare. Att arbeta på en ort och bo på en annan är ett medvetet val som allt fler gör. För att möta det ökade pendlandet har till exempel Banverket och Uppsala kommun valt att investera 1,5 miljarder i ombyggnad av bangården och ett nytt resecentrum. Vi behöver fler sådana satsningar längs Dalabanan.

Att såväl företag som individer i allt större utsträckning tar miljömässiga beslut, innebär också att fler kommer att välja tåget framför bilen i framtiden.



Foto: Kasper Dudzik

Turister som bara blir fler och fler och fler...



Foto: Robert Gunnarsson/Skistar

Turismen är en sektor som blir viktigare för alla Sveriges regioner. Vår region är inget undantag. Om vi bara ser till Dalarna, så är det Sveriges fjärde största turism-län. Bara storstadsregionerna är större. Varje år tillbringar turister fyra miljoner gästnätter här på hotell, stugbyar, vandrarhem och campingplatser.

Sälen ensamt är Sveriges tredje största turistmål, med två miljoner besökare per år. I Dalafjäl-len planeras nu 35 000 nya bäddar, vilket är en ökning med 40 procent mot dagens antal. Det betyder att människor motsvarande en större svensk stad, under högsäsong, ska ta sig till och från fjällen – varje vecka.

Det här är bara ett exempel i en del av regionen. Fler vill besöka oss, självklart måste vi kunna erbjuda ett modernt, snabbt och bekvämt alternativ med tåg.

Miljoner ton stål och trä på två skenor av järn

Längs stråket Mora–Stockholm färdas varje dag mellan 20 och 30 godståg. Snart kommer det att vara många fler, om möjligheterna finns.

Outokumpu är världsledande producent av rostfritt stål. I Avesta planeras man att investera över 5 miljarder för att tredubbla sin produktion på några års sikt. Det är Sveriges just nu största industriinvestering.

SSAB i Borlänge investerar för att öka sin produktion med ytterligare 300 000 ton/år, till totalt 3 000 000 ton/år år 2010. På sikt planeras ännu större ökningsar. Senaste investeringen är på ca 3,2 miljarder, varav merparten i Borlänge.

Dessa stora investeringar inom industrin, tillsammans med övriga områden, innebär mer gods på järnväg. Som dessutom ska trängas med ökande persontrafik.



Foto: Green Cargo



Av de 50 000 personer som rör sig längs Dalabanan varje dag är det bara en av tio som väljer tåget. Om det istället skulle vara två av tio som valde tåget skulle utsläppen av koldioxid minska med i runda tal 75 ton. Per dygn. På ett år skulle minskningen bli över 27 000 ton.*

* Beräknat utifrån SJ:s miljökalkyl.

TRE MÅL FÖR MORGONDAGENS DALABANA...

Om vår region ska kunna utvecklas i sin fulla potential är det nödvändigt att människor kan pendla och gods transporteras obehindrat till, från och inom regionen. Vi har tre mål. För att nå målen krävs en uppgradering av Dalabanan med omkring tre miljarder kronor. På höger sida redovisar vi några förslag till hur medlen ska användas.

1. Pålitliga tidtabeller och hög komfort

Det pendlarna i första hand efterfrågar är pålitliga tidtabeller. Att det inte går att lita på att tåget kommer i tid är ett vanligt argument för att välja bilen istället.

Dagens pendlare vill resa modernt och bekvämt. Det är nu klart att SJ redan från år 2010 kommer att trafikera Dalabanan med nya snabbtåg. De nya tågens service och komfort motsvarar minst X2000-standarden med Internet och bistro, och klarar att färdas i 200 km/tim.

Denna satsning applåderar vi, och ser som ett viktigt steg mot ännu fler snabbtåg. Den senaste utvecklingen av Gröna Tåget, som klarar hastigheter på 250 km/tim, gör det möjligt för ännu kortare restider i framtiden. Men då måste också spåren klara det.

Önskan om en större komfort innefattar också moderna och anpassade resecentra. Uppsalas miljardsatsning på ett helt nytt resecentrum är ett initiativ i helt rätt riktning.

2. Ökad turtäthet

På andra plats på pendlarnas önskelista kommer ökad turtäthet. Vårt mål är att det längs Dalabanan ska gå ett tåg i timmen åt varje håll, och under morgon och eftermiddag varje halvtimme. Med uppgraderad bana som ger kortare restider är entimmestrafik fullt möjlig och skulle innebära ett stort lyft för alla som pendlar längs Dalabanan.

3. Kortare restid

Våra mål på kort sikt är att prioritera stråket Borlänge–Uppsala, och där minska restiderna till:

- Borlänge–Sala 58 min
- Sala–Uppsala 28 min

Dessutom bör stationerna i Borlänge och Sala, som är viktiga nav, uppgraderas till centrala resecenter. På längre sikt är målen att få ner restiderna ytterligare längs hela Dalabanan:

- Borlänge–Stockholm 1.40 tim
- Mora–Stockholm 2.55 tim
- Falun–Arlanda 1.35 tim
- Sala–Stockholm 1.05 tim

Idag varierar t ex restiden Borlänge–Stockholm mellan drygt 2 timmar till upp mot 2.30.



Nytt resecentrum i Uppsala. Bild: Björn Lundkvist/Accurat Information

...OCH SÅ HÄR SKA VI NÅ DEM.



Planskilda korsningar. Foto: Thomas Fahlander.



Nya tåg från SJ. Foto: Bombardier



Bangården Borlänge. Foto: Thomas Fahlander.

1. Smidigare tågmöten på stationerna

Eftersom Dalabanan är enkelspårig, måste tågen mötas på stationerna. Därför behövs längre stationer, minst 750 meter, med moderna signaler så att tågen kan rulla in samtidigt från båda hållen. Det ökar flexibiliteten och tågen kan lättare köra in förlorad tid vid förseningar.

2. Fler mötesplatser

För att kunna leva upp till målsättningen om ett tåg i timmen måste fler mötesstationer byggas. Och även långa mötesspår utanför stationerna. Att genomföra detta på strategiska platser skulle direkt medföra kortare restider.

3. Rakare spår

Vilka hastigheter som kan tillåtas på en bana är direkt kopplat till hur rak banan är. Varje tvärkurva sänker hastigheten och tåget kränger. För att klara målen om kortare restider måste därför ett antal kilometer spår rätas ut.

4. Fler bommar och planskilda korsningar

Med snabbare och fler tåg måste järnvägs korsningarna göras ännu säkrare. Där det är möjligt är planskilda korsningar förstås målet. I andra fall behövs bommar och ljussignaler. Det är också möjligt att dra ihop vissa vägkorsningar så att en del järnvägsövergångar helt kan tas bort.

5. Dubbelspår

Idag är Dalabanan enkelspårig och det sätter givetvis stora begränsningar för att kunna uppfylla målen om kortare restider och ökad turtäthet. På sikt är därför den viktigaste åtgärden att bygga ut det befintliga enkelspåret till dubbelspår på hela eller delar av Dalabanan. Mellan Sala och Uppsala arbetar vi för en välbehövlig utbyggnad till dubbelspår längs hela sträckan.



Vad tycker du är det viktigaste att förbättra när det gäller tågtrafiken längs Dalabanan? Är det komforten på tågen? Är det tidtabellerna? Gå in på www.dalabanan.com och lämna dina synpunkter till oss där!



DALABANANS
INTRESSENTER

Dalabanans Intressenter

Intresseföreningen Dalabanan består av kommuner, länsstyrelser och regionala organ som ligger utmed Dalabanans sträckning eller i nära anslutning till banan. Intresseföreningen ser som sin huvuduppgift att uthålligt och framgångsrikt verka för en positiv utveckling av Dalabanan på lång sikt. Syftet är att tydliggöra nuvarande problem och att definiera vilka insatser som krävs för att uppnå önskad förbättring.

Utvecklingsarbetet skall ske i samförstånd med övriga aktörer – Banverket, SJ, länstrafikbolag, näringsliv och andra organisationer.

Deltagande kommuner

Avesta, Borlänge, Falun, Gagnef, Heby, Hedemora, Leksand, Mora, Orsa, Rättvik, Sala, Säter, Uppsala, Älvdalen.

Deltagande länsstyrelser/Regionala organ

Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Västmanlands län, Region Dalarna, Regionförbundet Uppsala län.

Ordförande

Anders Ahlgren, kommunalråd Gagnef.



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden



REGION
dalarna



REGIONFÖRBUNDET
Uppsala län

Vill du beställa rapporter eller andra dokument?

Kontakta Ingalill Eriksson på telefon 0243-741 22.

Eller ladda ner direkt från www.dalabanan.com