



DALABANANANS
INTRESSETER



Dalabananans utveckling avgörande för regionen!



Med gemensamma krafter för en starkare region!

Dalabanan är en viktig pulsåder i regionen för resande till och från Stockholm-Arlanda-Mälardalen. Banan har alla förutsättningar att bli basen i ett utvecklat regionalt kommunikationsnät. Den är en förutsättning för turismens utveckling i norra Dalarna och näringslivets utveckling längs banan.

Ett omfattande utredningsarbete har nu gett oss en god bild av vad som krävs för att Dalabanan ska bli ett instrument för regional utveckling. För investeringar på 2,3 miljarder kronor tillsammans med moderna tåg kommer Dalabanan att ge oss goda kommunikationer såväl inom regionen som till omvärlden. Kortare restider, ökad turtäthet och bekvämare tåg skapar förutsättningar för en konkurrenskraftig region. Och investeringen är samhällsekonomiskt lönsam.

I denna skrift sammanfattar vi resultatet av våra utredningar och presenterar härmed en vision för Dalabanans utveckling. Vi kommer nu att arbeta vidare i dialog med Banverket, trafikoperatörer och andra intressenter för att förverkliga vår vision som innebär en kraftfull upprustning av Dalabanan.

Peter Hultqvist
Ordförande Dalabanans Intressenter

Dalabanans Intressenter strävar efter upprustad Dalabana!

Dalabanan är en viktig förbindelse mellan regionen Dalarna/Västmanland och Stockholm. Dalabanan är också viktig för en ökande lokal och regional pendling. Där går 30-75 tåg per dygn beroende på delsträcka. Under de senaste åren har det skett en markant ökning av antalet resenärer, särskilt på sträckan Stockholm-Dalarna och pendlingssträckan Sala-Uppsala. Trots detta har endast få åtgärder för upprustning av Dalabanan vidtagits. Tågen trängs på banan med upprepade förseningar som följd.

För att verka för en positiv utveckling av Dalabanan har kommunerna längs banans sträckning bildat en intresseförening – Dalabanans Intressenter. Intresseföreningens arbete syftar till att klarlägga hur en samhällsekonomiskt lönsam upprustning

av banan med bättre trafik kan bidra till regionens framtida utveckling.

Med både kortsiktiga och långsiktiga åtgärder går det att få till stånd en förbättrad Dalabana. Genom en idéstudie har intresseföreningen medverkat till ett brett underlag för Banverkets investeringar i upprustning av banan. Det finns nu argument för en samlad regional mobilisering hos kommuner, näringsliv och berörda myndigheter för Dalabanans upprustning.

Intresseföreningen har tagit fram konkreta mål för Dalabanans utveckling. Vår ambition är att uppnå kortare restider, större turtäthet och bättre standard på Dalabanans tåg.

DALABANAN IDAG

Befolkning i omland: 430 000 personer

Totalt antal resor/år: 1 400 000 resor

Sala-Uppsala /år: 940 000 resor

Leksand-Borlänge/år: 350 000 resor

Tåg/dygn: 30-75 st beroende på sträcka

Banans längd: 267 km enkelspår

Tillåten hastighet: 80-160 km/h beroende på sträcka

Banverkets budget för upprustning 2010-2015: 245 milj kr



Upprustad Dalabana skapar konkurrenskraftig region

Modernisering av Dalabanan bör ske till en effektiv och lönsam nivå. Direkta effekter av en sådan upprustning är snabbare 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 större perspektiv. Det står helt klart att regionen har mycket att vinna på en upprustad Dalabana. Järnvägen kan på lång sikt stödja näringsliv och arbetsmarknad i regionen och bidra till att höja såväl kompetens som produktivitet.

Bland de viktigaste argumenten för upprustning av Dalabanan kan nämnas följande:

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. Kombinationen av skillnader i fastighetspriser, löner, arbetslöshet och förkortade restider ger tydliga drivkrafter för regionförstoring i Dalabanans 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 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 snabbt nå Stockholmsregionen och via Arlanda vidare ut till övriga världen. Likaså blir Dalarna 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 godstransport 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 ökad inkomstnivå.



Intresseföreningens vision för trafiken

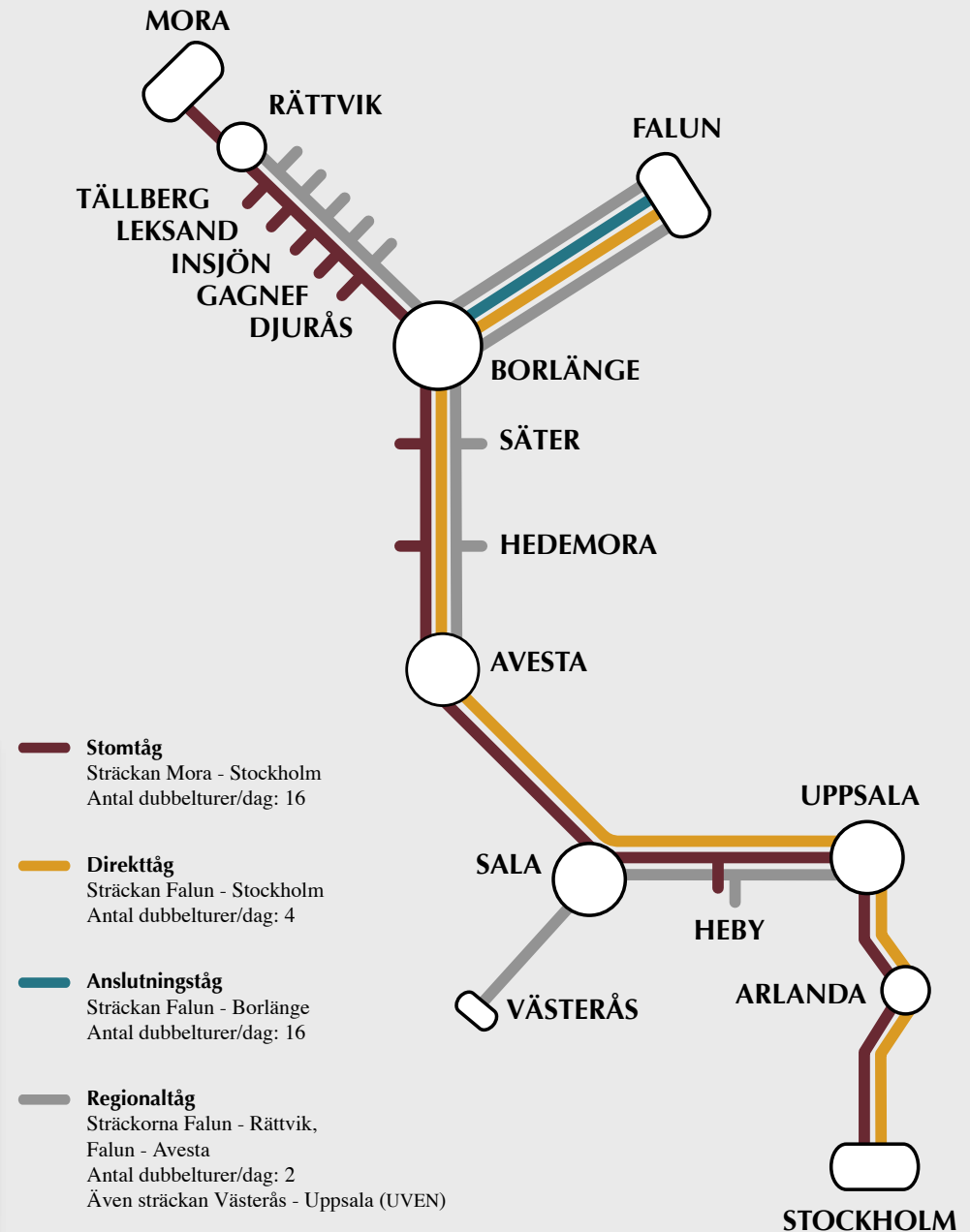
Tågtrafiken ska passa för många resenärers behov. En del vill snabbt komma till Stockholm, andra behöver pendla morgon och eftermiddag till och från arbetet eller studierna. För många utan bil är tåget bäst för de privata resorna. En del väljer tåget för kvällsfest med vin, andra för att slippa köra i osäkert väglag.

Trafiken kan läggas upp på många sätt. Intresseföreningen har för sin analys en vision som illustreras här intill. Stommen är 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 (direkt-tåg). 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.

DALABANANS UPPRUSTNING MINSKAR RESTIDERNA

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

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



En upprustad Dalabana ger modernt och bekvämt resande!

Moderna tåg lyfter trafiken

Järnvägen har stora möjligheter. 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.

Bra busstrafik ger tåget nyckelroll

Samordnade tidtabeller med en effektiv busstrafik runt stationerna ökar tillgängligheten. Hela resan blir bekväm utan onödig väntan. Och det ska också vara bekvämt och enkelt att komma till tåget med bil och cykel.

Med bra matningstrafik blir tåget en stomme i regionens resande. Tåget blir nyckeln till regionförstoring och tillväxt.

Resecentra skapar bekväma byten

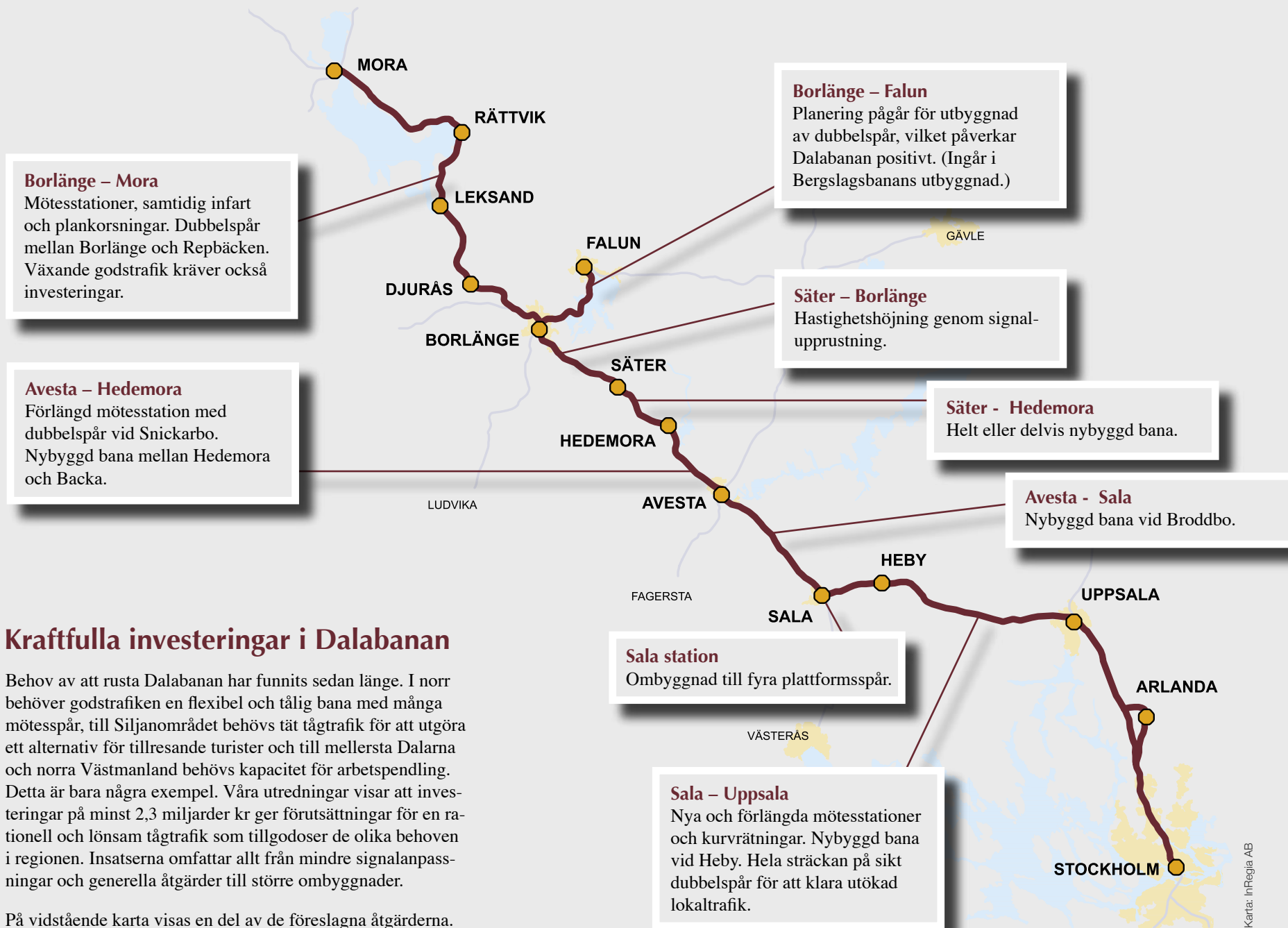
Nya resecentra med service för resenärerna ökar påtagligt tågets attraktionskraft. Man måste komma till plattformen kort väg, överskådligt, under tak och utan att korsa spåren i markplanet. Vi har vant oss i andra delar av landet att resecentra är varma och trivsamma miljöer med förflyttningar undan regn och rusk.

Upprustning och planering av förbättrade resecentra pågår längs Dalabanan och blir ett viktigt inslag i det fortsatta arbetet med en utvecklad Dalabana.



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 omstigningar
- Bra anpassad busstrafik tar in landsbygden i flödet
- En stark och flexibel järnväg för näringslivets godstransporter
- En moderniserad Dalabana som ryggrad i regionförstoringen



Kraftfulla investeringar i Dalabanan

Behov av att rusta Dalabanan har funnits sedan länge. I norr behöver godstrafiken en flexibel och tålig bana med många mötesspår, till Siljanområdet behövs tät tågtrafik för att utgöra ett alternativ för tillresande turister och till mellersta Dalarna och norra Västmanland behövs kapacitet för arbetspendling. Detta är bara några exempel. Våra utredningar visar att investeringar på minst 2,3 miljarder kr ger förutsättningar för en rationell och lönsam tågtrafik som tillgodoser de olika behoven i regionen. Insatserna omfattar allt från mindre signalanpassningar och generella åtgärder till större ombyggnader.

På vidstående karta visas en del av de föreslagna åtgärderna.

Visionen 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 fyra av de mest aktuella åtgärder som kommer att behöva vidtas utmed banans sträckning.

Smidigare möten mellan tågen på stationerna

Dalabanan är enkelspårig så tågen måste mötas på stationerna. Det är viktigt att hålla tidtabellen – annars får man sitta och vänta i tåget på stationen. 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.

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, ibland långa mötesspår utanför stationerna. Långa mötesspår och ytterligare några stationer på vissa strategiska ställen utmed Dalabanan skulle direkt leda till betydligt kortare restider.

Tvåra kurvor på raka banavsnitt ska bort

Vilka hastigheter som tillåts utmed en bana är direkt kopplat till hur rak bansträckningen är. Varje krök sänker hastigheten och vagnen slänger till. 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. Flera vägkorsningar kan ibland dras ihop så att några befintliga övergångar helt kan slopas. På många ställen måste det komma till bommar med ljussignaler. Det är nödvändigt både för vägtrafikanter, gående och tågresenärernas säkerhet.

BEHOV AV BANUPPRUSTNING FÖR VÅR VISION

| | |
|---------------------------------------------|---------------|
| Nybyggda bansträckor för 200 km/h | 27 km |
| Kurvratade sträckor | 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 milj kr |



Illustration: Bombardier



Foto: Thomas Fahlander



Foto: Thomas Fahlander

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

Ordförandeskap

Ordförande: Peter Hultqvist, kommunalråd Borlänge
Vice ordförande: Gun Drugge, kommunalråd Hedemora

Vill du beställa intresseföreningens rapport?

Kontakta Ingalill Eriksson, tel 0243-741 22

Mer information på www.dalabanan.com!



Foto: Thomas Fahlander



DALABANANS
INTRESSEENTER

Intresseföreningens kansli

Borlänge Kommun
Näringslivsenheten
781 81 Borlänge
tel 0243-741 22
fax 0243-662 62
www.dalabanan.com