



*Förstudie Sala-Borlänge
Samråd
16 och 17 februari 2011*

Dalabanan

Utredningsalternativ

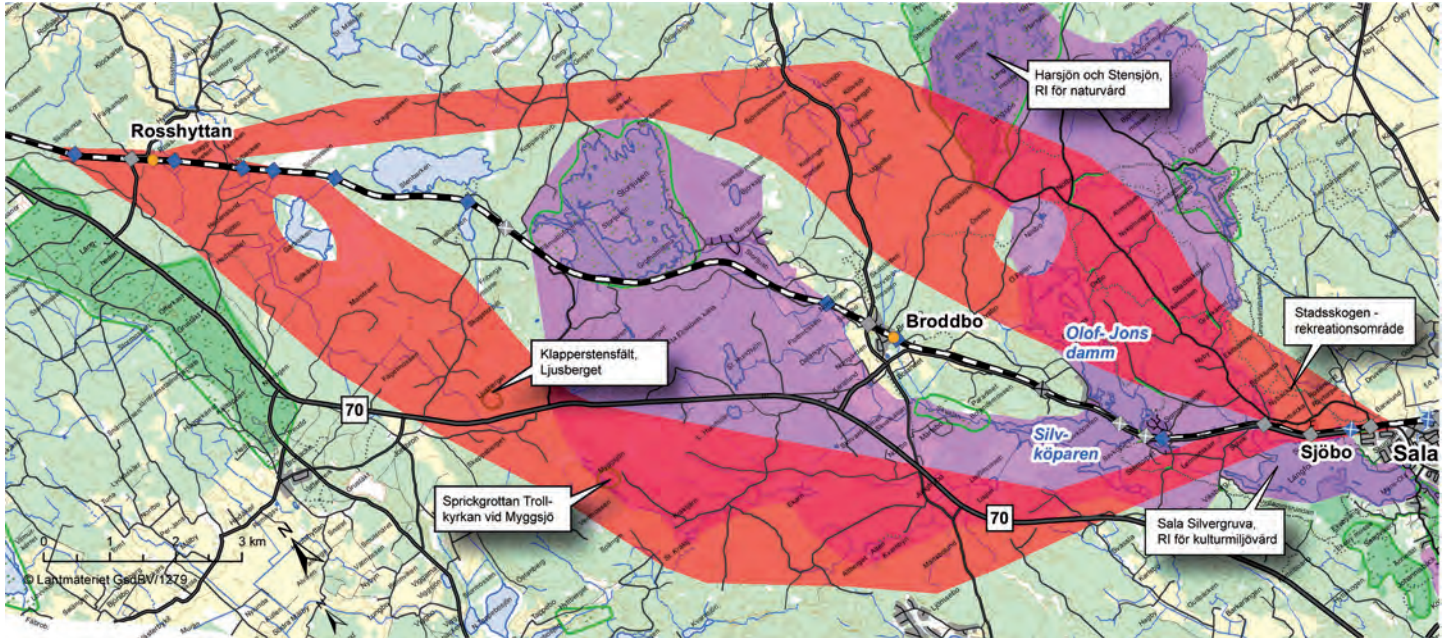


TRAFIKVERKET

Utredningsalternativ 1:
Håller sig i huvudsak inom eller intill befintligt spårområde.

Utredningsalternativ 2

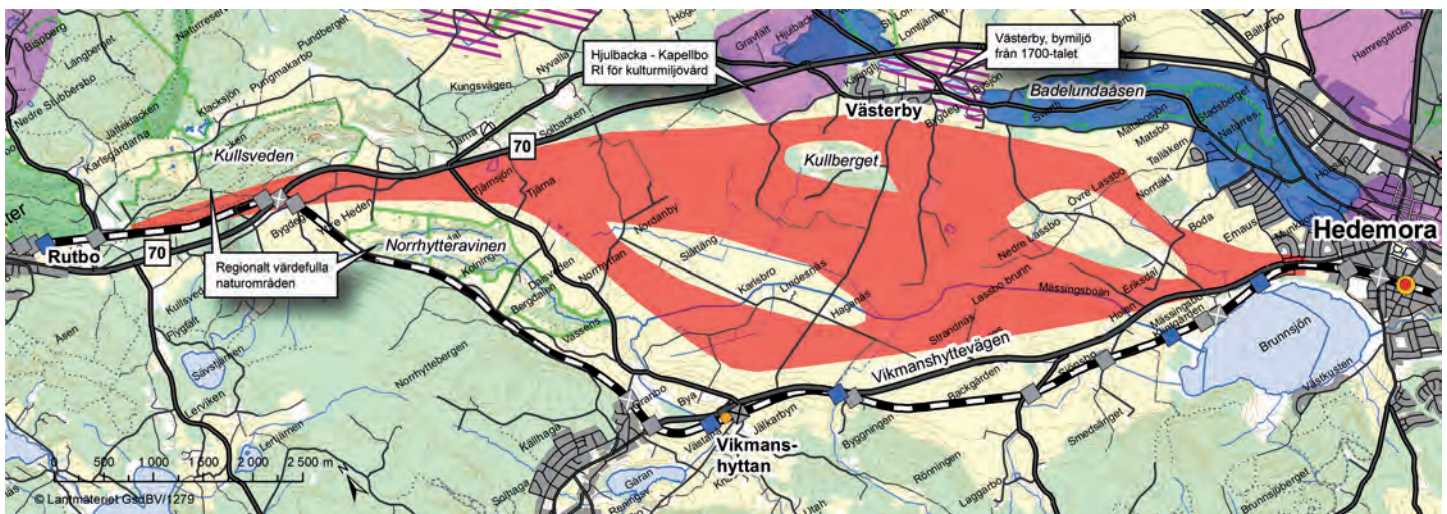
Karta 1



- | | | | |
|--|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| Station med resandeutbyte för fjärr- och regionaltåg | Vägar | Regionalt naturvårdsprogram | Plankorsning med väg |
| Dalabanan | Riksintresse för kulturmiljövården | Riksintresse för naturvården | Järnvägsbro över väg |
| Delområde | Skydd vattentäkt | Regionalt värdefulla kulturmiljöer | Vägbro över järnväg |
| | | | Korsande vattendrag i trumma |

Utredningsalternativ 3

Karta 2



I arbetet med att utreda framtida behov och tänkbara åtgärder för Dalabanan har Trafikverket tagit fram två förstudier, en för sträckan Uppsala-Sala samt en för sträckan Sala-Borlänge. Avsikten är att kunna erbjuda en framtida tågtrafik med god kvalitet med minskade förseningar och som upplevs attraktiv för både resenärer och godstransportörer. Restiden ska minska och fler tåg ska kunna trafikera banan.

Förstudierna är nu ute på remiss och synpunkter ska vara Trafikverket tillhanda senast den 1 april 2011 till:

Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle eller e-post: susann.appelqvist@trafikverket.se

Dalabanan används för daglig arbetspendling mellan de orter den passerar samt för regionens kontakt med Arlanda och Stockholm. Den har också rollen som turistbana. Dalarna är Sveriges tredje största turistlän efter storstadsområdena Stockholm och Göteborg. Här knyts högskoleorter i Falun/Borlängeregionen samman med Uppsala Universitet. Mellan Sala-Borlänge utgör Dalabanan en viktig transportled för godstrafik på järnväg. Banan knyter även samman de tunga godsstråken som passerar Borlänge och Avesta. Den tar också hand om regionaltrafik åt industrin.

Dalabanan har förhållandevis låg standard. Den högsta tillåtna hastigheten är låg bl.a. på grund av sträckor med snäva kurvor. Avstånden mellan stationerna är relativt långa. Flera av dagens mötesstationer på sträckan har dålig kapacitet, vilket bl.a. beror på korta mötesspår och äldre signalteknisk utformning. Plankorsningarna utmed sträckan är många och en del har låg standard. Utredningssträckan har problem med tågförseningar.

Arbetet med förstudier för Uppsala-Sala och Sala-Borlänge som bedrivits under 2009/2010 har nu resulterat i Förslagshandlingar, en sammanställning av vad arbetet med förstudierna kommit fram till.

Utredningsalternativ

I förslagshandlingarna presenteras tre utredningsalternativ (UA) för varje delsträcka, som var för sig når uppsatta mål om restider och antal tåg på banan. I förstudien utreds möjligheten att nå följande mål för trafikeringen på Dalabanan, sträckan Sala-Borlänge:

- köra sträckan Sala-Borlänge på en timme
- köra fler persontåg
- köra fler och längre godståg

Varje UA består av flera delområden som i sin tur innehåller en rad åtgärder vilka är indelade i två kategorier: kapacitetshöjande åtgärder, som ger en mer robust och flexibla anläggning samt hastighetshöjande åtgärder, som minskar restiden. Tillsammans möjliggör de en ökning av antalet tåg på banan.

Utredningsalternativ 1, Sala-Borlänge

UA 1 håller sig inom eller intill befintligt spårområde. Det gör att UA 1 har en relativt sett begränsad påverkan på miljön. UA 1 har en lång byggtid och tågtrafiken kommer att påverkas under byggtiden. Föreslagna kapacitetshöjande åtgärder är ombyggnad av dagens mötesstationer i:

- Broddbo
- Rosshyttan
- Snickarbo
- Hedemora
- Vikmanshyttan
- Säter
- Mora By, (Gustafs)

Mötesstationerna förlängs för att klara 750 meter långa tåg och signalutrustningen rustas upp för snabbare möten, gäller även UA2 och UA3.

I Hedemora och Mora By utökas dagens två spår, till tre. Åtgärderna för att minska restiden består av att spåret förskjuts åt sidan på en ca 12 km lång sträcka söder om Avesta samt sidoförskjutning och större kurvrätningar av en ca 12 km lång sträcka mellan Hedemora och Snickarbo. UA1 har en relativt begränsad påverkan på miljön eftersom åtgärderna utförs i anslutning till befintligt spår.

Utredningsalternativ 2, Sala-Borlänge

UA 2 har en ca 20 km lång nydragning nordväst om Sala, se *KARTA 1*, övriga åtgärder håller sig inom eller intill befintligt spårområde. Föreslagna kapacitetshöjande åtgärder är ombyggnad av dagens mötesstationer i:

- Rosshyttan
- Snickarbo
- Hedemora
- Vikmanshyttan
- Säter
- Mora By, (Gustafs)

För att minska restiden ingår en nydragning av järnvägen nordväst om Sala, se *KARTA 1*.

Effekterna på känslig miljö blir stora i UA2, jämfört med övriga alternativ. Åtgärderna nordväst om Sala kan medföra negativa effekter för natur- och kulturmiljön och bör studeras vidare. UA2 bedöms byggas i mindre utsträckning intill befintligt spår än UA1 och medför mindre störningar av järnvägstrafiken.

Utredningsalternativ 3, Sala-Borlänge

UA 3 har en ca 12 km lång nydragning mellan Säter och Hedemora, se *KARTA 2*, samt ett par kilometer lång dubbelspårssträcka söder om Hedemora, övriga åtgärder håller sig inom eller intill befintligt spårområde. Förreslagna kapacitetshöjande åtgärder är ombyggnad av dagens mötesstationer i:

- Broddbo
- Rosshyttan
- Snickarbo
- Hedemora
- Säter
- Mora By, (Gustafs)

För att minska restiden ingår en nydragning av järnvägen mellan Säter och Hedemora, se *KARTA 2*.

Effekterna på känslig miljö blir måttliga i UA3, jämfört med övriga alternativ. Åtgärderna söder om Hedemora passerar nära känslig miljö medan nydragningen inte direkt berör utpekade områden för natur- och kulturmiljö. Linjeomdragningen leder till intrång och en ny stor barriäreffekt i landskapet. Längden på det partiella dubbelspåret söder om Hedemora måste studeras vidare. UA3 bedöms byggas i mindre utsträckning intill befintligt spår än UA1 och medför mindre störningar av järnvägstrafiken.

Reducerade utredningsalternativ, rUA1-rUA3

När utredningsalternativen stod klara inleddes en noggrannare analys av dessa. Arbetet resulterade i att reducerade utredningsalternativ formades för att se om det går att få en förhöjd standard, jämfört med idag, men med färre insatser.

De reducerade utredningsalternativen (rUA1-rUA3) möjliggör ingen ökning av godstågens tåglängd och ger en sämre standard och kapacitet än UA1, UA2 och UA3, då utbyggandet till trespårsstationer i Hedemora och Mora by tas bort. I reducerat UA 3 har även nydragningen mellan Hedemora – Säter tagits bort. Detta innebär att det övergripande restidsmålet om 2 timmar mellan Stockholm och Borlänge inte uppnås men målet om styv timmestrafik klaras, (avgång 1 gång i timmen).



Har du funderingar så hör av dig till:

Susann Appelqvist, projektledare
Tel 026-14 47 18, mobil 070-575 32 22
e-post: susann.appelqvist@trafikverket.se

Förstudien och andra dokument hittar du på www.trafikverket.se/Dalabanan



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röдавägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se