



2011-03-29

Trafikverket  
Box 417  
801 05 Gävle

**Intresseföreningen Dalabanan har för yttrande fått förslagshandlingar avseende förstudie Uppsala Sala och förstudie Sala-Borlänge. (Ärendenummer 2010/31005 och TRV 2010/50401)**

Intresseföreningen har med stort intresse tagit del av Trafikverkets förstudier för Dalabanan på delarna Sala – Uppsala samt Sala – Borlänge. Förstudierna är efterlängtade då de ska utgöra underlag för kommande investeringar i Dalabanan. Med hänsyn till de långa planeringsprocesserna inom byggandet av järnväg är det av största vikt att den fortsatta planeringen sker i högt tempo utan att kvaliteten på utredningarna äventyras.

**Sammanfattningsvis anser Intresseföreningen att:**

- Trafikprognoserna är underskattade
- UA3 delen Sala – Uppsala ger bästa fördelarna
- UA3 i kombination med UA1 delen Sala – Borlänge ger bästa fördelarna
- Fortsätt utred alternativa sträckningar Sala – Krylbo samt Säter – Hedemora
- Rusta befintliga mötesstationer till modern standard
- Bygg mötesstationer på längden
- Förbered för kommande dubbelspår
- Glöm ej Borlänge flertågsmöten, Sala fyrtågsmöten, Krylbo bangård.



### **Dalabanan ett sammanhängande stråk**

Förstudierna är uppdelade på två stycken fördelade på delsträckorna Uppsala – Sala samt Sala – Borlänge. Delsträckorna har delvis lite olika trafikstruktur. Det är dock viktigt att man vid den fortsatta bedömningen ser Dalabanan som ett sammanhängande stråk med två större arbetsmarkandsregioner samt några mindre. Runt dessa arbetsmarknadsregioner finns förutsättningar för att bygga upp långsiktigt hållbara kollektivtrafiksystem.

Dalabanan är i sin helhet regionens pulsåder för resor till och från Stockholm/Arlanda och har en stor utvecklingspotential för ökat fritidsresande till Dalarna med Siljansbygden och Dalarna fjällvärld Sälen –Idre som mål.

Dalabanan är även ett viktigt godsstråk som kan få ökad betydelse då industrin och gruvnäringen i Bergslagen expanderar.

### **Ökad trafik på Dalabanan kräver revidering av trafikprognoserna**

Jämfört med andra stråk har Dalabanan en relativt låg andel pendlare trots att järnvägen ligger strategiskt till för pendling. En orsak kan vara att trafiken inte är tillräckligt frekvent för att vara attraktiv för arbetspendling varför pendlare väljer andra transportslag i stället. I de flesta fall bilen. Är inte tågtiderna tillräckligt attraktiva så utvecklas även en parallellkörning med bussar på vissa sträckor.

Förstudierna bygger på utredningar som dåvarande Banverket gjorde 2007 – 2008. I underlaget för dessa utredningar fanns trafikprognoser som i dag är i behov av revidering. Framför allt har behovet av tåglägenheter för pendling ökat. Det gäller såväl Sala - Uppsala som mellan Avesta – Borlänge – Mora. Från de regionala organen finns ambitionen att utveckla regional pendeltågtrafik på dessa sträckor.

Det har även funnits en ambition att prioritera gods från Borlänge via Bergslagsbanan söderut för att avlasta Dalabanan. Det förutsätter att Bergslagsbanan ges en kraftig utökad kapacitet i form av partiella dubbelspår mm. Planer på att starta gruvdrift i Bergslagen kan komma att rucka på de ursprungliga prognoserna även för Bergslagsbanan som redan från början var reducerade utifrån näringslivets önskemål. Det innebär att Dalabanan i framtiden kan komma att få ta mera gods än vad de ursprungliga prognoserna visar.

### **Kommunerna investerar i Resecentra**

Kommunerna ser fram mot en upprustning av Dalabanan och tar sitt ansvar för hela resan genom att utveckla de befintliga stationerna längs Dalabanan till väl fungerade resecentra och noder med koppling till den lokala busstrafiken på orten. I de flesta kommuner pågår åtgärder för att utveckla resecentra. Längs den aktuella sträckan så har Borlänge och Hedemora beviljats EU Mål 2 medel för upprustning och utveckling av sina resecentra. I Säter och Sala pågår utredningar, Avesta C har en nybyggd hållplats och det största projektet återfinns i Uppsala som byggt ett nytt resecentrum i kombination med en total ombyggnad av bangården.



På den anslutande bandelen Mora – Borlänge har Rättvik och Gagnef rustat sina resecentra medan Mora och Leksand erhållit EU Mål 2 stöd och Insjön vänta på beslut om EU Mål 2 medel. Även Falun som ansluter till Dalabanan via Bergslagsbanan bygger om sitt resecentrum.

### Måluppfyllelse

I förutsättningarna för förstudierna finns en målsättning, att resan Borlänge – Stockholm ska klaras på under två timmar med nuvarande mötesstruktur. Det är en bra målsättning men viktigare är att klara målsättningen med Sala – Uppsala under 30 minuter och Sala – Borlänge under timmen och med möten för intercitytågen i Hedemora. Detta för att skapa en bra mötesstruktur på Dalabanan samt för att undvika så kallade skogsmöten, det vill säga möten som sker på ställen där ingen passagerare går av eller på tåget.

Målsättningen omfattar även att den interregionala trafiken på delsträckan Sala – Uppsala ska kunna kompletteras med pendeltåg med en frekvens av ett tåg i timmen. Samma målsättning borde ha funnits mer klart uttalad även för sträckan Borlänge – Avesta/Krylbo.

### Målsättning 250 km/timme där det går.

Fordonsutvecklingen inom järnvägen går snabbt framåt. För några år sedan var en största hastighet på 200 km i timmen något av en gräns för de flesta passagerarfordon. I dag finns fordon med högsta hastighet över 200 km/h och enligt utvecklingskonceptet Gröna Tåget kommer hastigheter på 250 km i timmen att vara möjligt i kommande generation motorvagnar, utan att de för den skull kallas höghastighetståg.

Vid nysträckningar av järnväg bör man eftersträva sträckningar som motsvarar kommande fordons kapacitet på 250 km/h. Men även vid justeringar i befintlig järnväg bör man där så är möjligt ha samma målsättning.

### Mötesstationer på längden i stället för bredden

I förstudien påtalas behovet av trespårsstationer för att kunna möta godståg samtidigt med persontåg samt för att ställa undan ev trasiga tågsätt. Sådana trespårsstationer behövs på var tredje mötesstation. Det traditionella sättet att bygga sådana stationer är att bygga tre spår i bredd. Man borde med samma effektivitet kunna bygga trespårsstationer på längden där så är möjligt för att på detta sätt få en längre mötessträcka vid tvåtågsmöten. En trespårsstation på längden blir då 2x750 meter plus hinderfrihet mm. På delen Sala – Borlänge skulle sådana trespårsstationer med fördel kunna byggas i Gustavs, Säter, Hedemora, Snickarbo, och Rosshyttan. I St Tuna kan med fördel en sådan station byggas även om St Tuna ligger nära Borlänge bangård. Man får en given fördel med trespårsstationer på längden i det att man får en lång mötesstation för korta tåg något som ger större möjligheter att ta upp förseningar och att lägga möten med vissa marginaler. Om dessa trespårsstationer byggs åt rätt håll kan de i viss mån minska de olägenheter som de olika avstånden mellan befintliga mötesstationer utgör. Det gäller främst på sträckan Sala – Borlänge. Samtidigt har man tagit den första lilla investeringen i ett kommande dubbelspår.



### **Modernisera mötesstationer där man vet att de ska ligga kvar i framtiden**

De flesta befintliga mötesstationer efter Dalabanan finns på sträckor där järnvägen kommer att gå även i framtiden. Endast på delsträckorna Säter – Hedemora samt Sala - Rosshyttan finns det förslag på större linjeomläggningar. Det innebär att samtliga stationer utom Vikmanshyttan och Broddbo (möjligen Rosshyttan) kommer att ligga kvar i befintligt läge. Av dessa som ligger kvar i befintligt läge stationer är det endast Stora Tuna som är modernt utformad med fullängd och samtidig infart. Dock saknas skyddsväxlar för högre hastighet. Alla andra har brister i att de antingen saknar samtidig infart eller har växlar som begränsar infarten ner mot 40 km/timmen. I flera fall gäller båda dessa begränsningar. Genom att modernisera samtliga mötesstationer samt förse dem med samtidig infart och skyddsväxlar skapas förutsättningar för en robustare trafik på Dalabanan och en tidtabell med kortare restider. Kombinerar detta med utbyggnad av trespårsstationer på längden på strategiska ställen så kan man i viss mån minska det ojämna avståndet mellan befintliga mötesstationer som är ett hinder vid fastställande av tidtabeller.

### **Förberedelser för dubbelspår**

Dalbana är i dag en enkelspårsbanan med relativt glest mellan mötesstationer och med stationer som ligger osymmetriskt i förhållande till varandra. De trafikstudier som finns pekar mot att Dalabanan söder om Borlänge på sikt bör byggas ut med dubbelspår på hela eller delar av sträckan. Även om det inte i dag finns ekonomiska förutsättningar för detta så kommer det att bli aktuellt i framtiden. Intresseföreningen förutsätter att alla planerade utbyggnader som finns med i förstudierna har beaktat ett kommande dubbelspår och plats för sådant reserverats. Speciellt viktigt är detta när ombyggnad sker i anslutning till befintlig bebyggelse. Ett litet första steg mot dubbelspår kan vara det av intresseföreningen föreslagna utbyggnaden av trespårsstationer på längden i stället för på bredden.

### **Delar av Dalabanan som ej omfattas av förstudierna**

Förstudierna är av naturliga skäl avgränsade så att de börjar och slutar vid respektive infartssignal för bangårdarna i Borlänge, Sala och Uppsala. Dessutom lyftes Krylbo bangård ur förstudien Sala – Borlänge då Krylbo trafikeras även av Godsstråket genom Bergslagen. Enligt uppgift har Krylbo bangård numera lyfts ur även förstudierna för Godsstråket genom Bergslagen. För Borlänge bangård pågår en utredning om flertågsmöten med persontåg. I Sala pågår en särskild utredning om fyra plattformslägen samt trafiksäkrare passage av järnvägen

För att få en bra trafik på Dalabanan måste helheten fungera. I Borlänge bör utredningen om flertågsmöten slutföras så att inte Borlänge personbangård blir ett hinder i systemet. I Sala måste man lösa frågan om fyra plattformslägen. Intresseföreningen förutsätter att Trafikverket driver utredningarna om bangårdarna i Sala och Borlänge vidare i raskt takt

Genomfarten i Krylbo har låg standard och har långa sträckor med nedsatt hastighet. En ombyggnad av Krylbo bangård kommer därför att ge stora tidsvinster för Dalabanan. Motsvarande torde gälla även för Godsstråket genom Bergslagen. En särskild förstudie för



Krylbo bangård bör startas omgående för att inte Krylbo med in- och utfarter under lång tid framöver ska bli en propp för de båda stråken.

### **Att välja alternativ.**

Utredarna har valt att ta fram tre olika alternativ på de två delsträckorna. UA1, UA2, samt UA3 jämförs med ett UA0 alternativ. Viktigt att påpeka att UA0 förutsätter att Trafikverket fullföljer planerna på mindre åtgärder i befintlig bana. För närvarande är inte alla dessa åtgärder finansierade.

Samtliga alternativen uppfyller de uppställda målen, några bättre, några med små marginaler. De olika alternativen är väl valda men kan ändå kombineras på olika sätt för att nå måluppfyllelse. I den fortsatta hanteringen av förstudierna finns det anledning att fortsätta att välja ut de åtgärder som sammantaget ger bästa måluppfyllelse för Dalabanan.

### **Förstudien Sala – Uppsala**

För delen Sala – Uppsala med kombinerad intercitytrafik och regionaltrafik är det viktigt att skapa bra mötesplatser för tågmöten samtidigt som restiden med intercitytågen ska komma ner i de önskade tiderna för att undvika möten på sträckan. Det är även av största vikt att förutsättningar skapas för såväl interregional trafik som en regional pendeltågtrafik som kompletterar varandra. Kommunernas och UL:s önskemål om nya stationslägen bör beaktas. Det gäller speciellt i Vänge där Uppsala kommun har planer på att utveckla Vänge som boendeort med goda kommunikationer till Uppsala.

Av de presenterade utredningsalternativen verkar UA3 vara det som på det bästa sättet kan uppfylla de olika önskemålen. UA3 prioriterar utbyggnad av längre sträckor med hög hastighet samtidigt som nya mötesstationer byggs på strategiska ställen. Vid utbyggnad av nya mötesstationer bör man eftersträva full längd om 750 meter. Då godstrafiken är mindre frekvent på bandelen Sala – Uppsala kan man vid utbyggnad av befintliga tidigare mötesstationer som exempelvis Heby acceptera kortare mötesstation som klarar persontrafikens behov. En sådan utbyggnad kan ev ske inom befintligt spårområde vilket minskar planeringstiden då järnvägsplan kanske ej behövs. Utbyggnad till full längd bör dock planeringsmässigt förberedas. För området väster om Heby bör fortsatta utredningar ske för att finna en lämplig korridor för framtida ombyggnad av detta kurviga parti. För Vänge är det viktigt att samråd sker med Uppsala kommun om hur utbyggnaden av Vänge ska ske.

Det är viktigt att bygga ut sträckan med flera mötesstationer. För den interregionala trafiken innebär förseningar som uppstått före Sala att tågtrafiken kommer in i ett mötesmönster som allvarligt ökar förseningarna till Uppsala med än större förseningar in till Stockholm/Arlanda.

I ett försök att minska kostnaden och höja den så kallade nyttan av investeringen har tre reducerade alternativ tagit fram. Intresseföreningen ser de reducerade alternativen som en förskjutning i tiden av de investeringar som behöver göras för att skapa en bra Dalabana.



### **Förstudien Sala - Borlänge**

Förstudien Sala – Borlänge omfattar tre olika alternativa utbyggnadsmöjligheter där två av dem innehåller nydragning av järnväg på delarna Sala –Krylbo samt Hedemora – Säter. De föreslagna nydragningarna är föranledda av att järnvägen i nuvarande sträckning har stora brister och att en förbättring i befintligt läge kommer att dra stora kostnader och kan vara svåra att genomföra av geotekniska och kulturhistoriska skäl. På sträckan Sala – Krylbo är det tveksamt om det går att bygga ut med ett dubbelspår i framtiden i befintlig sträckning när trafiken utvecklats så att det behövs.

För de båda nybyggnadssträckorna krävs ett fortsatt utredningsarbete. Intresseföreningen anser det viktigt att oavsett utbyggnadsstrategi så bör dessa två sträckor utredas vidare. Det innebär även att upprustningen i avvaktan på dessa utredningar bör koncentreras till övriga sträckor.

Med nuvarande struktur på trafiken förordas en utbyggnad som medger tågmöten för IC-tåg i Hedemora. Även efter en avreglering kommer troligen denna trafikstruktur att vara kvar. Alternativet är att det uppstår en ny trafikstruktur som kräver andra mötesmönster vilket skulle kräva en utbyggnad av flera mötesstationer på bandelen.

En förbättring av mötesstrukturen för den trafik som överskådligt kommer att trafikera bandelen nås bäst med delar av UA3 och UA1.

För UA3 kan den omfattande ombyggnaden mellan Säter och Hedemora utredas vidare medan UA3 kompletteras med de kurvrätningar som finns i UA1 söder om Hedemora. En sådan kombination medger en bra standard på bandelen mellan Avesta och Hedemora med dubbelspår en bit söder om Hedemora för att klara tågmöten i Hedemora.

I ett försök att minska kostnaden och höja den så kallade nyttan av investeringen har tre reducerade alternativ tagit fram. Intresseföreningen ser de reducerade alternativen som en förskjutning i tiden av de investeringar som behöver göras för att skapa en bra Dalabana. Att reducera utbyggnaderna av mötesstationerna på delen Sala – Borlänge med mycket godstrafik kan vara en inbesparad kostnad som i dag är relativt liten per station men som kan bli dyr vid en kommande förlängning av stationen i fråga. Vid Wikmanshyttans station kan investeringarna minimeras i avvaktan på utredning om alternativa dragningar.

Förstudien har valt att koncentrera sig på dagens trafikstruktur med nuvarande tågstopp. En utökad regional trafik med fler stopp mellan Borlänge och Krylbo aktualiserar fråga om fler mötesstationer. Det gäller speciellt i Avesta där frågan om Avesta C ska byggas ut till en mötesstation bör utredas vidare. Detta även mot bakgrund av att Krylbo – Snickarbo är den längsta delsträckan mellan Sala och Borlänge.

### **Den så kallade samhällsekonomiska nyttan**

Intresseföreningen har haft synpunkter på att framräknandet av den samhällsekonomiska nyttan har blivit styrande för investeringsbeslut. Det heter att dessa framräknade tal ska vara vägledande men de har i praktiken blivit starkt styrande. Den framräknade nyttan värderar endast en begränsad del av de faktorer som påverkar en utveckling av Dalabanan eller banas



omgivande orter. För Dalabanans del är till exempel möjligheten av att åstadkomma en tidtabell med möten i Borlänge, Hedemora, Sala, och Uppsala viktig. Det lägger grunden för en effektiv tidtabell med kortare restider och onödiga möten på stationer utan resandutbyten. Nyttan av en sådan styv tidtabell vägs inte in i de samhällsekonomiska kalkylerna

Intresseföreningen har i ett par utredningar visat på att en utveckling av Dalabanan genom regionförstoring och andra positiva effekter skapar en utveckling i orterna längs banan. Den senaste av dessa utredningar visar på en tillväxt av drygt 1600 arbetstillfällen som en följd av investeringar enligt förstudierna. En tidigare undersökning visar på större tal men då som en följd av en något större investering längs hela Dalabanan. Dessa positiva tillväxtfaktorer finns inte med i de samhällsekonomiska kalkyler som ligger till grund för den framräknade nyttan. Ytterligare faktorer som inte finns med i dessa beräkningar är den kraftiga tillväxt som nu pågår inom turistnäringen i norra Dalarna med minst 2000 nya arbetstillfällen eller den utveckling av industrin i Bergslagen som nu pågår med kommande nystart av några av Bergslagens tidigare gruvor.

Dalabanans Intressenter

Anders Ahlgren  
Ordförande

Hans-Gunnar Jonsson  
Projektledare