

PM Investeringsstrategier

Idéstudie Falun-Storvik enligt fyrstegsprincipen

Projektledarens namn och organisatoriska enhet:

Erik Bransell, Projektledare Partnerskap Bergslagsbanan



Projekt Partnerskap Bergslagsbanan erhåller finansiering från:

En investering för framtiden



REGION DALARNA



E-post: erik.bransell@fbregionen.se

Beställare: Erik Bransell

Tel: 0243-24 80 50

Mobil: 070-229 16 88

Inledning och bakgrund

Bergslagsbanan har idag varierande standard och i vissa fall är standarden och kapaciteten så dålig att den begränsar regionens utveckling och konkurrenskraft. Bristande möjligheter till effektiv pendling till regionens större städer ger konsekvenser som sämre möjligheter till högre utbildning, minskat utbud av arbetskraft med rätt kompetens för regionens näringsliv och sämre förutsättningar för ”medföljande” att få relevant sysselsättning i samband med rekryteringar. För näringslivets transporter påverkar bristerna i infrastrukturen transportkostnaden. Detta sker dels genom hur mycket som kan lastas, dels genom påverkan på transporttid, begränsningar i avgångs- och ankomsttid samt möjliga vägval.

Idéstudie Falun-Storvik enligt fyrstegsprincipen syftar till att ge förslag på etappvisa åtgärder för att minska problemen med trafikstörningar och åtgärda begränsningar vad gäller kapacitet och möjlig vagnvikt på sträckan Falun-Storvik. Åtgärdsförslagen har tagits fram enligt den så kallade fyrstegsprincipen.

I denna PM redogörs föreslagna investeringsstrategier på kort, medellång och lång sikt. Vidare beskrivs utbyggnadsstrategin inom stråket Bergslagsbanan samt för sträckan Falun-Storvik som en del i ett större järnvägssystem.

Investeringsstrategi kort sikt

- Redan i dagsläget finns det ett stort behov av utbyggnad av kapaciteten på flera delsträckor av banorna i Bergslagen.
- Möjligheterna att minska problemen med trafikstörningar och åtgärda begränsningarna, vad gäller kapacitet och möjlig vagnvikt på sträckan Falun-Storvik med steg 1- och steg 2-åtgärder, är mycket begränsade.
- På grund av de ofta begränsade medlen är möjligheterna till större ombyggnader små. För en mindre kostnad kan, på kortare sikt, mindre ombyggnadsåtgärder enligt steg 3 genomföras.
- Med mindre ombyggnadsåtgärder, enligt steg 3 i form av trimningsåtgärder av befintlig anläggning, kan kapaciteten höjas till viss del. Vidare kan transportkvaliteten förbättras med minskad risk för förseningar som följd.
- Steg 3-åtgärder, vilka främst utgörs av optimering av signalsystem och spåranläggning, utgör effektiva åtgärder i förhållande till investeringskostnaden. Trafiksituationen förbättras för befintlig trafik men åtgärderna medför ingen större uppgradering av banans funktion.
- Då nämnda steg 3-åtgärder inte kräver en planeringsprocess enligt lagen om byggande av järnväg och innebär relativt begränsade anläggningskostnader kan de genomföras på kort sikt.
- På kort sikt bör också drift- och underhållsåtgärderna öka för att minska risken för förseningar. Brister i signal- och spåranläggningar samt kraftförsörjningen orsakar ca en tredjedel av alla störningar.

Investeringsstrategi medellång sikt

- För att erhålla en mer påtaglig kapacitetshöjning som möjliggör en utökning av trafiken krävs större ombyggnadsåtgärder enligt steg 4 i befintlig linje.
- Ovan nämnda åtgärder i befintlig linje är, likt investeringarna på kort sikt, inte tillräckliga för att klara framtida trafikbehov. Behoven av att åtgärda vagnviktsbegränsningarna och störningsproblemen pga. lutningarna kommer att kvarstå.

- För att klara framtida trafik, kortare restider och högre vagnvikter krävs en ny sträckning med dubbelspår.
- Steg 4-åtgärder faller under lagen om byggande av järnväg och är mer kostsamma samt tar längre tid att genomföra. De kan därför genomföras först på längre sikt än tidigare nämnda steg 3-åtgärder.
- På medellång sikt föreslås högt prioriterade nyinvesteringar i form av ombyggnad av befintliga mötesstationer. Det höjer kapaciteten ytterligare och skapar utrymme för en del av den prognostiserade trafikökningen.
- För att höja kapaciteten ytterligare och åtgärda problem och brister på grund av Ryggenbacken bör även möjligheten att bygga en ny sträckning mellan Korsnäs och Långsjön studeras vidare.

Investeringsstrategi lång sikt

- För att kunna framföra framtida trafikefterfrågan med god kvalitet krävs på lång sikt en ny sträckning med dubbelspår. Ny sträckning kan dessutom möjliggöra ett nytt centralt stationsläge i Hofors. Utbyggnaden av en ny sträckning kan ske etappvis.

Investeringsstrategi för Bergslagsbanan

- Även om sträckan Falun-Storvik är hårt belastad medför kapacitetsproblem på övriga delsträckor av Bergslagsbanan mellan Gävle och Ludvika minst lika stora flaskhalsar för framtida trafikutveckling.
- Gävle-Storvik är en mycket hårt belastad delsträcka där gods- och persontåg sammanstrålar från både Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen.
- Sträckan Falun-Borlänge är ett av landets hårdaste trafikerade enkelspår. Sträckan trafikerades förutom av tågen på Bergslagsbanan även av persontåg från Dalabanan i relationen Falun-Stockholm.
- Borlänge-Ludvika är mycket hårt belastad under stora delar av dygnet. Blandningen av långsamtgående godståg och snabbare persontåg är mycket kapacitetskrävande.
- För att tillgodose önskemål om öknings både vad gäller person- och godstrafik krävs dubbelspår på samtliga ovan nämnda sträckor. Även delsträckorna Stäldalen-Frövi och Stäldalen-Kil är i behov av kapacitetshöjande åtgärder. För att erhålla så stor nytta som möjligt av investeringsmedlen är det ur kapacitetssynpunkt lämpligt att sprida åtgärder längs hela Bergslagsbanan i stället för att göra en stor punktinvestering.

Investeringsstrategi för Falun-Storvik som del i ett större järnvägssystem

- Sett till sträckan Falun-Storviks del i de långväga godstråken innebär lutningsproblemen vid Granstandabacken och till viss del även Ryggenbacken en begränsning för möjligheterna att köra tyngre tåg. För att erhålla effekten av högre vagnvikt för godstågen från Luleå krävs även att Norrbottenbanan byggs så att tågen därmed inte passerar Järneträskbacken.
- På samma sätt som för Bergslagsbanan bör framtida investeringar göras utifrån ett systemtänk där det är viktigt att samordna utbyggnader så att funktionen förbättras för hela systemet.