

Slutsatser och rekommendationer

Slutsatserna av denna utredning är att föreslagna åtgärder med liknande syften, t. ex. ”ökat resande, tillgänglighet och bekvämlighet” eller ”kortare restid och ökad kapacitet”, samlas under gemensamma projekt och delfinansiering sker genom den nationella transportplanen, länstransportplanen och EU-medel. Genom att samla åtgärder i olika gemensamma projekt nås ökad effektivitet i planeringen och sannolikt ökad möjlighet till medfinansiering. Åtgärder bör studeras vidare så att ett bra planerings- och beslutsunderlag finns att tillgå vid framtida revideringar av nationella och regionala transportplaner för att öka möjligheten till finansiering av åtgärder på Bergslagspendeln. Sådana planerings- och utredningsunderlag kan drivas som separata EU-projekt.

Föreslagna åtgärder samlade i gemensamma projekt med förslag på finansiering:

Projekt A, Ökat resande, kortare restid, tillgänglighet och bekvämlighet

Innehåller följande åtgärder som genomförs på kort, medellång och lång sikt: ”Hela resan-perspektiv” t. ex. enkelhet i biljettsystemet, förbättrad service på tågen ex. elanslutning vid sittplatser, samverkan mellan aktörer avseende trafikutbud, upprustning av plattformar och se över antal resandeuppehåll för olika tågavgångar.

Delfinansieras via regionala länstransportplanen och EU-medel.

Projekt B, Förstärkt kapacitet och höjd transportkvalitet

Innehåller följande åtgärd som genomförs på kort sikt: Nytt trafikledningssystem, ERTMS.

Hel- eller delfinansiering via nationella transportplanen, potten ”Trimning och effektivisering av transportsystemet för tillväxt och klimat”. Delfinansiering via EU-medel.

Projekt C, Kortare restid

Innehåller följande åtgärd som genomförs på kort sikt: Hastighetshöjande åtgärder Fagersta-Ludvika etapp1 (Söderbärke-Smedjebacken).

Delfinansiering via nationella transportplanen, potten ”Trimning och effektivisering av transportsystemet för tillväxt och klimat”. Delfinansiering via EU-medel.

Projekt D, Förstärkt kapacitet

Innehåller följande åtgärd på medellång sikt: Förlängt mötesspår i Ramnäs.

Samfinansiering Banverket, Tåg i Bergslagen och länstrafiken

Projekt E, Kortare restid

Innehåller följande åtgärder på som genomförs medellång sikt: Hastighetshöjande åtgärder Fagersta-Ludvika etapp 2 (kvarvarande sträckor utöver etapp 1) och hastighetshöjande åtgärder Brattheden-Ängelsberg.

Hel- eller delfinansiering via nationella transportplanen. Delfinansiering via EU-medel.

Projekt F, Kortare restid, förstärkt kapacitet och höjd transportkvalitet

Innehåller följande åtgärder som genomförs på medellång sikt: Byggnad av ny anslutning för Bergslagspendeln inne på Ludvika station samt ombyggnad av station för att möjliggöra samtidig infart.

Hel- eller delfinansiering via nationella transportplanen. Delfinansiering via EU-medel.

Projekt G, Utökad turtäthet

Innehåller följande åtgärd som genomförs på medellång sikt: Ny mötesstation på sträckan Fagersta-Söderbärke.

Hel- eller delfinansiering via nationella transportplanen efter revidering eller ny plan. Delfinansiering via EU-medel.

Åtgärderna nedan är relativt omfattande och drivs förslagsvis som enskilda projekt.

Projekt H, Kortare restid

Innehåller följande åtgärd som genomförs på lång sikt: Kurvrätningar Fagersta-Ludvika.

Hel- eller delfinansiering via nationella transportplanen efter revidering eller ny plan. Delfinansiering via EU-medel.

Projekt I, Höjd transportkvalitet

Innehåller följande åtgärd som genomförs på lång sikt: Nytt förbindelsepar Ludvika.

Hel- eller delfinansiering via nationella transportplanen efter revidering eller ny plan. Delfinansiering via EU-medel.

Projekt J, Höjd transportkvalitet

Innehåller följande åtgärd som genomförs på lång sikt: Förlängning av mötesstationerna Ludvika, Smedjebacken och Söderbärke.

Hel- eller delfinansiering via nationella transportplanen efter revidering eller ny plan. Delfinansiering via EU-medel.

Mer information?

Har du frågor eller vill få information kan du kontakta:

Ivan Eriksson, Ludvika kommun,
E-post: ivan.eriksson@ludvika.se
Telefon: 0240-74 000

Ingemar Hellström, Smedjebackens kommun,
E-post: ingemar.hellstrom@smedjebacken.se
Tfn: 0240-66 00 00

Erik Bransell, Falun Borlänge-regionen,
E-post: erik.bransell@falunborlangeregionen.se
Telefon: 0243-734 90

Förstudie Bergslagspendeln som motor för regional utveckling



FALUN BORLÄNGE REGIONEN
GAGNEF-LUDVIKA SÄTER



SMEDJEBACKENS
KOMMUN

REGION
dalarna

En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europiska regionala
utvecklingsfonden

Bakgrund och syfte

Befintlig järnväg

Bergslagspendeln sträcker sig från Kolbäck via Fagersta till Ludvika och är en 110 km lång enkelspårig bana. Se karta 1. Standardmässigt kan man dela in banan i två delar, Kolbäck-Fagersta och Fagersta-Ludvika.

Sträckan Kolbäck-Fagersta har förhållandevis god standard och är utrustad med fjärrblockering och ATC2. Spåret är helsvetsat och den största tillåtna hastigheten är 140 km/h. Elanläggning är generellt av god kvalitet med en kontaktledning som tillåter 180 km/h.

På sträckan Fagersta-Ludvika saknas ett fjärrstyrt trafikstyrningssystem vilket begränsar kapaciteten på enkelspåret. Banan består av ett slitet skarvspår som endast tillåter hastigheter omkring 80-90 km/h. Även elanläggningen har en lägre standard med en äldre kontaktledning som tillåter en sth på 120 km/h.

Hastigheten på sträckan Kolbäck-Fagersta är till stor del optimerad till det som spårgeometrin medger. På delen Brattheden-Fagersta finns det dock sträckor med kurvradier som skulle kunna möjliggöra en högre hastighet än den som är tillåten i dagsläget. Den skyltade hastigheten på Bergslagspendeln är ursprungligen anpassad för tågtypen X10 som användes till regionaltrafiken innan Reginatågen togs i bruk. Fagersta-Ludvika har en något sämre spårgeometri än det övriga stråket men här är det som sagt spårets låga standard som begränsar hastigheten.

Syfte

Syftet med förstudien är att klargöra vilken betydelse en förbättrad tillgänglighet mellan orterna längs Bergslagspendeln kan få för den regionala utvecklingen.

Förstudien ska vidare utgöra ett underlag för regionens diskussioner med Banverket, trafikhuvudmännen, andra offentliga aktörer och näringslivet genom att ange en möjlig inriktning för fortsatt arbete.

Marknadsbedömning

Intervjuer har genomförts med ett antal företag, organisationer och förbund med kopplingar till antingen person- eller godstrafiken på Bergslagspendeln. Resultatet från intervjuerna visar att de flesta av tjänsteresorna och huvuddelen av transportererna i regionen sker med bil. Den låga kapaciteten på banan innebär bland annat att systemet är störningskänsligt, vilket i sin tur leder till förseningar. Det är för låg turtäthet och restiderna upplevs långa. Tidtabellerna är inte synkroniserade vilket leder till att byte mellan tåg/buss eller mellan tåg/tåg inte sker smidigt med väntetider som följd. Banans skarvspår är både underhållskrävande och leder till att det är obekvämt att resa. Transportmönstret är ofta splittrat, med många små flöden till olika platser som ofta saknar järnvägsanslutning vilket försvårar för fungerande järnvägstransporter. Behovet av många omlastningar ökar både transporttid och kostnader. Pendlingen i stråket är begränsad, mycket till följd av relativt likartade näringslivsstrukturer mellan tätorterna. Tågets marknadsandelar är låga, ca 9 %. Sammanslagning av gymnasieskolor och utökat internt utbyte mellan företagsenheter kan dock på mycket kort tid skapa stora ökning av pendlingen i regionen.

Funktionskrav

Bergslagspendeln har i dagsläget ett antal brister som motverkar möjligheterna till regionförstoring. Dessa kan härledas från antingen den tekniska standarden, beträffande t. ex. spårgeometri, rälytyp, utformning av mötesstationer etc., eller från "mjuka" parametrar såsom biljetthantering och tidtabellupplägg. För att de företag som nyttjar Bergslagspendeln för godstrafik ska kunna utvecklas och fortsätta att vara konkurrenskraftiga krävs en högre transportkvalitet samt möjlighet att köra tyngre, längre och fler godståg.

Åtgärdsbehov

För att en restidsförkortning för persontrafik på sträckan Fagersta-Ludvika krävs ett flertal åtgärder som t. ex. minskat antal resandepåhåll, byte till helsvetsat spår optimering av spårgeometri samt kurvrätningar. För att öka banans kapacitet och därmed möjliggöra en utökad turtäthet krävs ett nytt trafikledningssystem, ny mötesstation på sträckan Fagersta-Söderbärke samt förlängning av mötesspår Brattheden-Ramnäs. För att uppnå målet med ett ökat antal resande krävs även åtgärder som bidrar till ett "Hela resan-perspektiv" och marknadsföring. Godstrafikens åtgärdsbehov är till stor del desamma. En ökad kapacitet behövs för att höja transportkvaliteten och för att klara framtida trafikökningar. En spårupprustning krävs för att kunna köra tyngre godståg. Utöver detta behövs förlängning av en del befintliga mötesstationer för att möjliggöra en ökad tåglängd.

Utbyggnadsstrategi

Genomförandet av åtgärder har prioriterats i tre tidsintervaller: kort sikt, medellång sikt och lång sikt. På kort sikt prioriteras åtgärder som ger stor effekt i förhållande till kostnad och med snabbt utfall ex. åtgärder för att uppnå ett "Hela resan-perspektiv" ex. enkelhet i biljettsystemet, nytt trafikledningssystem och hastighetshöjande åtgärder etapp 1 (Söderbärke-Smedjebacken).

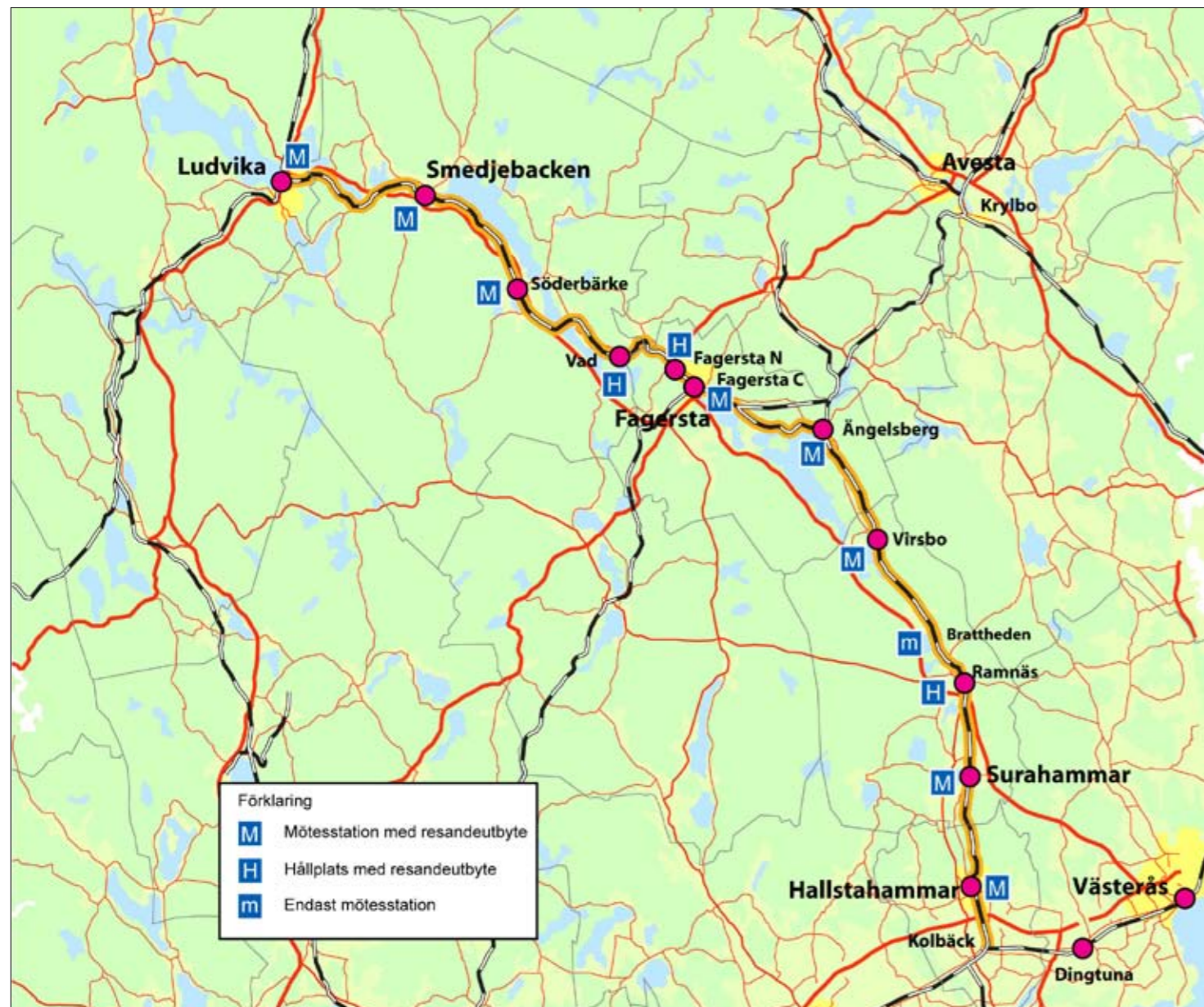
På medellång sikt genomförs åtgärder som har något lägre prioritet eller hög prioritet, men som inte kan genomföras på kort sikt då de kräver planeringsprocess enligt lagen om byggande av järnväg. Exempel på åtgärder är: marknadsföring avseende ökad turtäthet och restider, förlängt mötesspår i Ramnäs, ny mötesstation Fagersta-Söderbärke och hastighetshöjande åtgärder etapp 2. Åtgärderna på lång sikt ska lyfta banans funktion ytterligare en nivå och omfattar till stor del större investeringar som ex. kurvrätningar och förlängning av tre mötesstationer.

Samhällsekonomisk bedömning

Den samhällsekonomiska bedömningen baseras i huvudsak på identifierade åtgärder på kort och medellång sikt. Åtgärderna på lång sikt som ger effekter på godstrafiken har mer bäring på nationella effekter än på effekter på lokal nivå och Bergslagspendeln. Dessa räknas därför inte med i bedömningen. Bedömningarna visar att det finns nyttor med föreslagna åtgärder. Persontrafiken står för den betydande delen av dessa nyttor, främst genom möjlighet till ökad turtäthet. Resandevolymer på banan är för små för att större nyttor ska uppstå till följd av restidsvinster. Det har inte varit möjligt att kvantifiera de nyttor som uppstår till följd av arbetsmarknadseffekter, regionförstoring, ökad säkerhet och komfort. Dessa effekter bedöms dock tillsammans vara av den storleksordningen att föreslagna åtgärder närmar sig samhällsekonomisk lönsamhet.

Konsekvenser

Anledningen till att personer flyttar till Dalarna är främst bättre livsmiljö, sociala skäl och arbete. Det innebär att Dalarna har en styrka i sin livsmiljö som kan förstärkas. Den absolut största anledningen till att man flyttar från Dalarna är arbete. Det innebär att bättre pendlingsmöjligheter, ex. i form av förbättringar på Bergslagspendeln, med kortare restider och en utökad arbetsmarknad skulle bidra till att fler valde att stanna kvar i Dalarna. Samtliga föreslagna åtgärder på Bergslagspendeln bidrar till att öka förutsättningarna för näringsliv, sysselsättning, jämställdhet, integration och mångfald. Kompletterande insatser krävs dock, bl. a. behöver Dalarna arbeta med tillvaratagande av invandrades kompetens. Bergslagspendeln passerar fler riksintressen och ett fåtal Natura 2000-områden. I detta förstudieskede är bedömningen att de flesta av dessa intressen berörs endast marginellt. Detta gäller även för påverkan på stads- och landskapsbilden. Markanspråket kan dock ge en liten negativ konsekvens för skogs- och jordbruk när arealen minskas. Konsekvenserna för boendemiljö bedöms bli något negativ vad gäller buller och vibrationer. Åtgärdernas påverkan på de transportpolitiska målen dvs. tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa samt nationella och regionala miljö kvalitetsmålen bedöms överlag som positiva, med undantag för målet om God bebyggd miljö (buller och vibrationer). Buller- och vibrationsskyddsåtgärder kan minska dessa konsekvenser.



Karta 1. Översiktskarta över Bergslagspendeln med stationsorter och typ av station.