

Ärendenummer
[Ärendenummer]

Dokumentdatum
2021-11-11

Konfidentialitetsnivå
1. Ej känslig

Mottagare
[Mottagare]

Kopia till
[Kopia till]

Underlag punkt 16 Dalabanan

Inledning

I X-35 information för T24 i januari 2020 fanns information med om Dalabanan där olika arbeten tillsammans skulle påverka trafiken kraftigt under några år från 2024. I informationen framgick det att det rörde sig om trafikavbrott på 10 veckor/år och efter att tidsfristen för synpunkter hade gått ut hade det kommit in kommentarer från två järnvägsföretag och tre stycken önskade delta i en utredning.

Övergripande beskrivning av arbetet

Åtgärderna för Dalabanan delen Uppsala-Avesta-Krylbo, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid är delvis finansierat i nationell transportplan för åren 2018-2029. Detta medför att projektet behöver delas in i etappvisa indelningar som delvis måste drivas genom separata planprocesser som behöver slutföras senast 2024.

Övriga åtgärder på sträckan är i dagsläget inte finansierade men är utpekade som befintliga brister i dagens anläggning. Dessa utpekade brister består i bristfälliga spår, växlar, ktl-stolpar, ktl-fundament samt kontaktledning.

Även detta medför att projektet behöver delas in i etappvisa indelningar för att möjliggöra entreprenadtekniska och trafikala lösningar.

Grundplanen för att genomföra arbetet är att det utförs under 2024-2026.

Ombyggnadsstrategi.



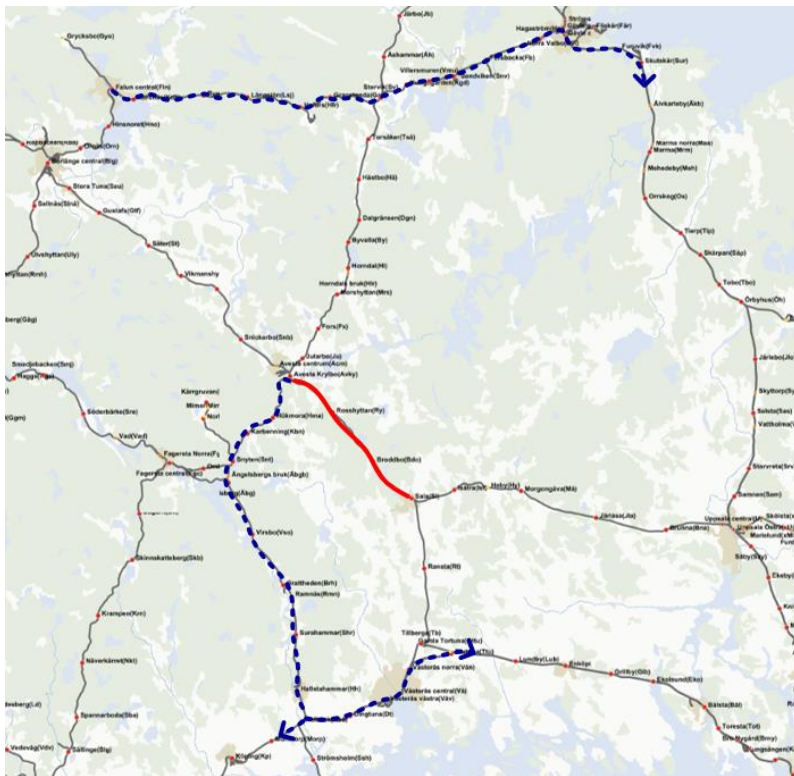
Trafikbild och konsekvenser

Stråket Dalabanan går mellan Uppsala och Mora. Trafiken är blandad med både regional och nationell gods och persontrafik. Godstrafiken är som mest intensiv mellan Borlänge och Avesta Krylbo. Något mindre intensiv mellan Avesta Krylbo-Sala för att mellan Sala-Uppsala endast ha några enstaka tåg. Den nationella persontrafiken utgörs av IC-tåg mellan Stockholm-Falun/Mora och som trafikeras av SJ AB på kommersiella villkor. Tåg i Bergslagen kör enstaka tåg mellan Västerås/Uppsala till Falun. Upptåget (UL) kör timmestrafik mellan Uppsala och Sala.

Omledningsmöjligheter

När det är trafikavbrott på sträckan Avesta Krylbo-Sala är det Godsstråket genom Bergslagen ned till Snyten, antingen via Fagersta/Frövi eller vidare till Ängelsberg och Bergslagspendeln ned till Kolbäck för fortsättning på Mäljarbanan som är den bästa alternativa resvägen. Sträckan Snyten-Ängelsberg är dock i mycket dåligt skick och det är därför en inte helt problemfri omledningssträcka.

Ett alternativ för trafiken till Stockholm från Dalarna är stråket Bergslagsbanan till Gävle för vidare färd på Ostkustbanan till Stockholm.



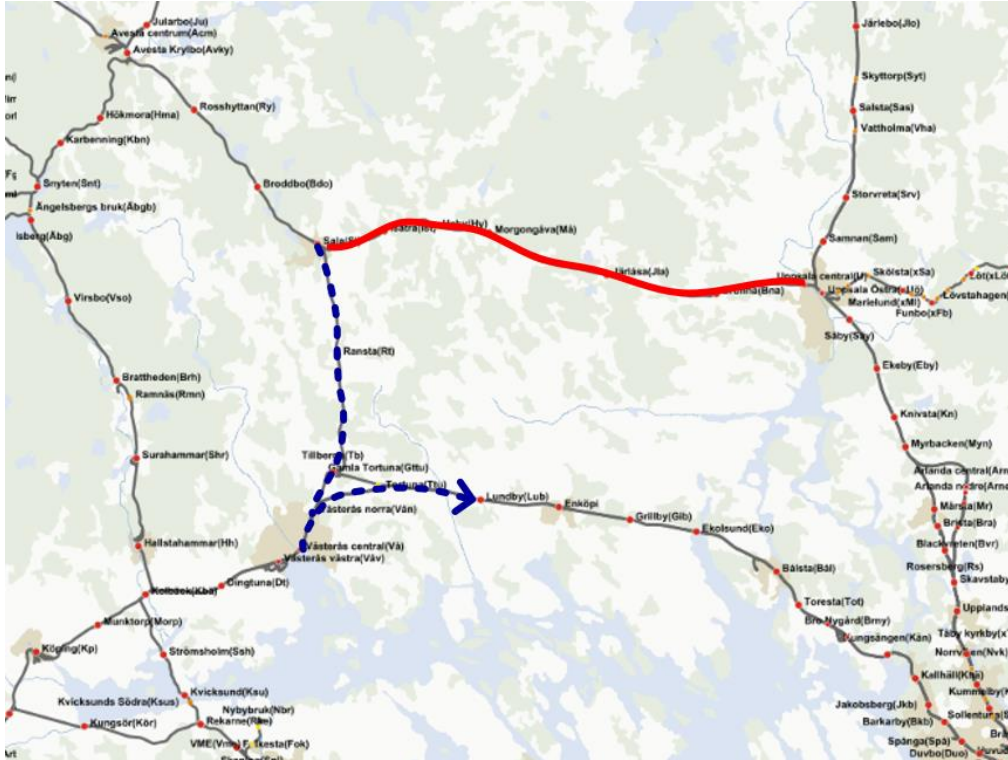
Figur 1, Trafikavbrott Avesta Krylbo-Sala (rött) med omledningsväg (blått streckat)

När det är trafikavbrott på sträckan Sala-Uppsala är det stråket (Sala)-Oxelösund ned till Västerås C eller Västerås norra och vidare till Mäljarbanan

Ärendenummer
 [Ärendenummer]

 Dokumentdatum
 2021-11-11

mot Stockholm efter rundgång som är ett alternativ. För att slippa rundgång i Västerås så är sträckan via Snyten/Kolbäck ett annat alternativ.



Figur 2, Trafikavbrott Sala-Uppsala (rött) med omledningsväg (blått streckat)

Alternativ

Projektet började efter den första inputen från järnvägsföretagen att titta närmare på genomförandet och till ett första möte togs ett antal alternativ fram som sedan kompletterades efter första mötet. I bilaga I finns en schematisk bild av avstängningarna.

Sala-Avesta Krylbo

Alternativ till möte:

Trafikavbrott helger v2418 - v2424 totalt 7 helger

Trafikavbrott hela veckor v2433-v2438 totalt ca 6 veckor med fokus på att undvika samtidig avstängning som Mäljarbanan

Trafikavbrott helger v2418 - v2424 samt v2439-2442 totalt 4 helger

Totalt 6 hela veckor samt 11 helger

Alternativ utan helger efter möte:

Trafikavbrott hela veckor v2433-v2440 totalt ca 8 veckor med fokus på att undvika samtidig avstängning som Mäljarbanan

Morgongåva-Avesta Krylbo

längre sträcka under 1 år utan helger, alternativ som togs fram efter första mötet.

Alternativ 2024:

Trafikavbrott hela veckor v2532-v2545 totalt 14 veckor
Sala är öppet från Västerås för trafik under hela avstängningen

Alternativ 2025 samt samordning med inläsning i Heby:

Trafikavbrott hela veckor v2532-v2545 totalt 14 veckor
Sala är öppet från Västerås för trafik under hela avstängningen

Sala-Morgongåva

Sala är inte inkluderat i alternativen och förbindelsen från Avesta Krylbo mot Västerås ska därför inte påverkas mer än någon/några enstaka helger utifrån dagens planer.

Alternativ sommar:

Trafikavbrott helger v2518-v2522 totalt 5 helger
Trafikavbrott hela veckor v2523-v2528 drygt 5 veckor
Trafikavbrott helger v2529-v2539 totalt 11 helger

Totalt 5 hela veckor samt 16 helger

Alternativ efter Mälarbanan samt samordning med inläsning i Heby:

Trafikavbrott helger v2532-v2537 totalt 6 helger
Trafikavbrott hela veckor v2538-v2543 totalt ca 6 veckor
Trafikavbrott helger v2544-v2546 totalt 3 helger

Totalt 6 hela veckor samt 9 helger

Alternativ utan helger efter möte:

Trafikavbrott hela veckor v2537-v2544 totalt 8 veckor

Heby avstängning

Överlappar med två av alternativen för Sala-Morgongåva och för 2025 alternativet Morgongåva-Avesta Krylbo

Alternativ inläsning v42

Trafikavbrott helger v2538-v2542 totalt 5 helger
Trafikavbrott hela veckor v2543-v2543 totalt ca 1 vecka
Trafikavbrott helger v2544-v2546 totalt 3 helger

Alternativ inläsning v29

För att tidigarelägga driftsättningen av Heby samt möjliggöra att arbetet med Heby och det övriga arbetet kan starta direkt efter Mälarbanans avstängning tittas det på ett alternativ där Heby läses in under sommaren samtidigt som Mälarbanan är avstängd. Heby kan då tas i bruk så snart arbetet är klart.

Uppsala N-Morgongåva

Denna delsträcka har mest osäkra tidsuppskattningar då den har kommit kortast i planeringen. Det är därmed troligt att det kan ske förändringar.

Alternativ till mötet

Trafikavbrott helger v2618-v2622 totalt 5 helger

Trafikavbrott hela veckor v2623-v2630 drygt 7 veckor

Trafikavbrott helger v2631-v2639 totalt 9 helger

Alternativ 1 utan helger efter mötet:

Trafikavbrott hela veckor v2622-v2631 drygt 9 veckor

Alternativ 2 utan helger efter mötet:

Trafikavbrott hela veckor v2621-v2630 drygt 9 veckor

Uppsala-Sala

Då det för tillfället pågår en spårutredning gällande åtgärderna för ökad turtäthet och kortare restid på sträckan Uppsala – Sala och det är i dagsläget väldigt oklart vilken del av denna utredning som Trafikverket kommer att välja som sitt huvudalternativ. Konsekvensen blir att det är svårt att slå ihop hela sträckan till en avstängning i dagsläget.

Alternativ med disptider

Projektets grova bedömning är att det tar ca 30 veckor per år samt ett antal helgavstängningar om arbetet skulle utföras med disptider. Till det kommer en risk att projektiden förlängs och utifrån erfarenhet en kraftig fördyring. Trafikalt görs bedömningen att den trafik som normalt är svårast att leda om eller ersätta med annat transportslag är hanterbar i det här fallet. På sträckan Sala-Uppsala är det ytterst få godståg som går och på sträckan Avesta Krylbo – Sala där det är fler godståg ser det hanterbart ut med omledning.

Tidigare punkt 16 utredningar där trafiken är i samma storleksordning, som spårbytet på Värmlandsbanan (Laxå-Kil) och Ostkustbanan (Gävle-Åänge) har lett till bedömningen att det krävs mer omfattande trafik och fler resenärer för att det ska gå att motivera en större kostnadsökning, som det innebär att arbeta under disptider.

Tillsammans leder det till bedömningen att en djupare analys av alternativ med disptider inte är försvarbart i just det här fallet.

Dialog med järnvägsföretag

I punkt 16-informationen X-35 presenterades att det troliga scenariot innebar 10 veckors trafikavbrott/år på Dalabanan. En relativt otydlig och oprecis

Ärendenummer
[Ärendenummer]

Dokumentdatum
2021-11-11

information framförallt gällande vilka delsträckor som berördes i olika etapper. Responserna kom från tre olika järnvägsföretag.

SJ inledande kommentar

Här måste också avstängningstiderna reduceras avsevärt och en alternativ arbetsmetod med i huvudsak disptider dag/eller natt måste utredas och beskrivas. Långa totalavstängningar på en huvudlinje som Dalabanan är oacceptabelt och riskerar långvarigt och bestående kundbortfall.

SJ på första mötet

- Inte avstängt samtidigt som Mälardalensbanan för att kunna leda om trafik.
- Inte aktuellt med omledning via Gävle när det är stängt Avesta Krylbo-Sala utan föredrar omledning via Ängelsberg
- Som svar på fråga om det skulle kunna vara bättre att samla ihop mer under ett år var man försiktigt positiv om det blir på sommaren

SJ kommentar på mejl efter första mötet

SJ AB förordar fortsatt längre sammanhängande avstängningar och att avgränsningar görs på ett sådant sätt att omledning kan ske under kortast period och på minst komplicerade sätt. Vår bedömning är att avstängningen (AvestaKrylbo)-Sala bör ske 2024 v2433-2440 och avstängningen (Sala)-(Uppsala) sker sammanhängande 2025 med avbrott för den period då Mälardalensbanan är avstängd.

Vi ser det som angeläget att hastighetshöjande åtgärder på sträckan Borlänge-Sala är slutförda under 2025 inför vår planerade fullständiga övergång till snabbtågstrafik på Dalabanan. Om de finansiella anslag för upprustningen inte räcker hela vägen så måste sträckan Borlänge-Sala utföras före Sala-Uppsala. Detta för att möjliggöra rationell timestrafik med snabbtåg på Dalabanan.

Åtgärderna på Dalabanan måste synkas med spårbytet på Mälardalensbanan så möjligheterna till omledning av Dalatågen kan genomföras utan avbrott för andra arbeten.

Inför 2024 är det angeläget att upprustning sker av bandelen Ängelsberg-Snyten så åtminstone sth 70 för loktåg kan uppnås.

SJ kompletterande kommentarer på mejl

Viktigt att inte Sala är stängt när det arbetas på sträckan Morgongåva-Sala.

Hector Rail inledande kommentar

Om det går att dela upp arbetet: Samordna Sala - Avesta-Krylbo med avstängningen Valskog-Kolbäck då trafiktrycket bör vara något lägre på sträckan. Övrig del av sträckan – inga synpunkter på.

Ärendenummer
[Ärendenummer]

Dokumentdatum
2021-11-11

Hector rail på mötet

- Specificerade några tåg som är viktigast att få fram
- Som svar på fråga om det skulle kunna vara bättre att samla ihop mer under ett år var man försiktigt positiv

Mälardalstrafik (planerar också för Upptåget) inledande kommentar
Utredning önskas

Mälardalstrafik (planerar också för Upptåget) på mötet

- Sommaravstängning är att föredra
- Viktigt att hålla nere avstängningstiden för Sala
- Det vore intressant att se vad det innebär att samla ihop alla helgavstängingar till en vecka.
- Som svar på fråga om det skulle kunna vara bättre att samla ihop mer under ett år var man osäker på om det var en bra idé. Om man skulle kunna bygga mötesspåret i Heby först så kanske man skulle kunna vända där.

Mälardalstrafik (planerar också för Upptåget) på mejl efter mötet

Mälardalstrafik har tillsammans med Region Uppsala granskat ombyggnadsplanerna för Dalabanan enligt PM daterat 210927, samt TRV:s reviderade ppt (bifogas) och lämnar följande synpunkter.

I PM:et anges att projektet behöver delas in i olika etapper pga delvis oklar finansiering, det vore bra att tydliggöra vilka delar som är finansierade och vilka delar som idag inte är det. Detta kan ligga till underlag för en gemensam dialog om prioriteringar mellan etapperna. Vi noterar också att TRV är osäkra på vilket alternativ till utveckling som kommer att föreslås och pekar även på fortsatta utredningar, vi vill föreslå att alternativen stäms av under utredningsarbetet med de huvudsakliga intressenterna utmed banan, ex Mälardalstrafik, Region Uppsala samt SJ.

Generellt är vårt önskemål att avstängningarna styrs mot sommarperioden då pendlingen är som lägst, och undvika vår- och höstveckor. På mötet 9 sept diskuterades om hela sträckan Uppsala-Sala skulle kunna stängas under en lång avstängning, vi bedömer att avstängningen får för lång tidsperiod och rekommenderar att sträckan delas upp i två sommarperioder.

Vi föreslår att avstängningen sker som totalavstängning, och inte enbart helger för att korta tidsperioden med trafikpåverkan. Därutöver är det viktigt att optimera och korta avstängningstiderna genom att arbetena vid totalavstängning också pågår dygnet runt eller åtminstone merparten av dygnets timmar.

Ett alternativ till totalavstängning (om arbetet inte pågår dygnet runt) eller helger är att jobba nätter ca 20.00-05.30 då tågtrafiken har lägre omfattning på dessa sträckor.

Ärendenummer
[Ärendenummer]

Dokumentdatum
2021-11-11

Det är också viktigt att de olika arbetena(ex spårbyten och kontaktledningsbyten) till stor del sker samtidigt och inte enbart efter varandra.

Åtgärderna i Heby bör väl kunna inkluderas i den övriga avstängningen på sträckan?

Vi är lite förvånade över att antalet avstängda dygn kraftigt varierar mellan alternativen, för ex Uppsala-Morgongåva anges för alt 1 och 2 ca 67 dygn, medan alt 3 omfattar ca 80 dygn.

Vi har inte granskat vilka andra arbeten som löper samtidigt som åtgärderna på Dalabanan, TRV får bevaka detta och förtydliga i senare skede så att totala avstängningar är hanterbara ur omledningssynpunkt samt för mängden ersättningstrafik. Vi vill dock poängtera att spårbytet Tillberga-Arboga/Eskilstuna inte bör ske samtidigt som avstängningen på Dalabanan.

Innan upprustningsarbetet drar igång på Dalabanan är det nödvändigt att spåret Snyten-Ängelsberg har åtgärdats för att kunna bedriva omledningstrafik denna väg, åtgärden är även till nytta för löpande tågplaneplanering och drift.

Vi föreslår samtidigt att projektet värderar ett möjligt omtag i genomförandet. Vi lämnar därför ett alternativt förslag som innebär att stora nyttor med projektet kan frigöras 1-2 år tidigare.

Vi föreslår följande etappindelning enligt nedan, innebär att delsträckan Uppsala-Sala görs först eftersom antalet tåg på denna sträcka överstiger omfattningen Sala-AvestaKrylbo. Samtidigt blir mötesstation Heby färdig redan 2024, innebär också att tågtrafiken kan bedrivas mellan Uppsala-Heby även under avstängning (Heby)-Sala.

- Första etapp 2024 föreslås vara Uppsala-Heby. Inkl nytt mötesspår i Heby.
- Andra etapp 2025 föreslås vara Heby-AvestaKrylbo, med delen Heby-Sala som delsteg 1 och öppnas därefter, respektive delen Sala-AvestaKrylbo som delsteg 2.

Diskussion

Det har i dialogen kommit in flera olika synpunkter där vissa har handlat om själva genomförandet och andra har handlat om innehållet i åtgärden. I det här arbetet så har vi fokuserat på genomförandet. Projektet har haft specifik dialog om innehållet där det har önskats.

I de kommentarer som har kommit in till utredningen så har det förespråkats ett alternativ utan helgavstängningar. Det har också förespråkats att avstängningen ligger under sommarperioden. Då det inte är aktuellt att stänga sträckan samtidigt som Mäljarbanan under så lång period är det inte

möjligt att ha avstängningar under sommarperioden. Mäljarbanan (Barkaby-Karlberg) har betydligt mer trafik och resenärer så den avstängningen måste ligga när flest personer har semester. Alternativ utan helgavstängningar ser däremot ut som ett möjligt och bra alternativ.

2024 Sala-Avesta Krylbo

Det bästa är utifrån ovanstående att ha en sammanhängande avstängning från v33-v40 och då leda om trafiken via Ängelsberg-Kolbäck-Västerås. All trafik kommer däremot inte att få plats där utan det kommer bli behov för viss reducering av trafiken.

För regionaltrafiken till och från Sala ska det utifrån nuvarande innehåll i åtgärden vara möjligt att trafikera in till Sala under hela perioden. Det kan dock uppstå behov för helgavstängningar.

2025 Morgongåva-Sala

På samma sätt som i 2024 är det inte aktuellt att stänga av den aktuella sträckan samtidigt som Mäljarbanan någon längre period. Den sammanhängande huvudavstängningen för spårbytet bör därför ligga från V33 och framåt. För att tidigarelägga färdigställandet av Heby station ett par veckor tittar Trafikverket på möjligheten att låsa in stationen i v29 och därefter genomföra själva arbetet i v33-40. Om förberedande helgarbete sker v29-32 kan det långa trafikavbrottet kortas från v33-v39 istället för v33-v40. Men utifrån de inspel som kommit om sammanhängande avstängning samt att undvika Mäljarbanans avstängning ses inte detta som ett bra alternativ.

Trafiken Uppsala-Sala behöver i perioden vända i Morgongåva och övrig trafik behöver trafikera via Mäljarbanan med rundgång/vändning i Västerås norra eller Västerås C. Etappen ska enligt nuvarande planer inte påverka Sala.

2024 eller 2025 Morgongåva-Avesta Krylbo

Ett alternativ som har diskuterats är att genomföra hela sträckan Morgongåva-Avesta Krylbo under ett år. Fördelen är att den totala tiden blir ca 2 veckor kortare trafikavbrott när det görs samtidigt. Det är däremot inte möjligt att garantera att det går att öppna etapper så det blir troligtvis en betydligt längre avstängning av sträckan Morgongåva-Sala med ett sådant alternativ. För fjärr- och godstrafiken innebär det en längre sammanhängande trafikpåverkan, men totalt att ett år mindre blir påverkat.

2026 Uppsala-Sala

2026 är likt 2025 på många sätt men kräver en lite längre avstängning. Det är dock fortfarande en stor osäkerhet om tidsbehovet då det ännu inte är helt klart exakt vad som ska genomföras. Också här finns det en möjlighet att korta ned perioden med veckolånga avstängningar genom att lägga till flertalet helgavstängningar före och efter den längre avstängningsperioden, men detta ses inte som ett önskvärt alternativ.

Ärendenummer
[Ärendenummer]

Dokumentdatum
2021-11-11

Sammanfattning och förslag till beslut

Utifrån ovanstående diskussion och de inspel som har kommit in ses det som bästa alternativ att genomföra arbetet under tre år som planerat och att ha sammanhängande avstängningar som påbörjas direkt vid avslutningen av Mäljarbanans avstängning.

Under 2025 när arbeten i Heby genomförs bör inkoppling ske under v29 för att sedan sträva efter att öppna upp sträckan Morgongåva-Heby så snart det är möjligt för projektet.

En förutsättning för att få till en bra trafik när Sala-Avesta Krylbo är stängt är att Ängelsberg-Snyten kan hantera ersättningstrafik. Där pågår ett projekt för att få genomfört en upprustning under 2022 så att inte dagens begränsningar kvarstår. Det är viktigt att det blir genomfört. En viss reducering av företrädesvis regionaltrafiken kommer fortfarande behövas.

Utredningen föreslår att beslut fattas om att arbetet utförs på det sätt som föreslås i sammanfattningen och som tydligare beskrivs som rekommenderade alternativ i bilaga I.

Bilaga I: Alternativ

