

Motion till riksdagen 2006/07:T430

av Peter Hultqvist och Sven-Erik Österberg (s)

Dalabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att uppgradera Dalabanans standard i syfte att åstadkomma kortare restider och regionförstoring.

Motivering

För Dalarna och Västmanland utgör den s k Dalabanan en viktig kommunikationslänk. Den sträcker sig från Mora till Stockholm. Trafikeringen utgörs av 30–75 tåg per dygn beroende på delsträcka. En hög resandefrekvens kan speciellt noteras på delen Stockholm–Dalarna och pendlingssträckan Sala–Uppsala.

Dalabanan är när det gäller dessa båda län att betrakta som en viktig pulsåder för järnvägstrafiken. Den har oerhört stor betydelse när gäller dels regionförstoring för att skapa en större arbets- och bostadsmarknad, dels möjligheten att utnyttja det studieutbud som bl a finns vid Stockholms universitet, Uppsala universitet, Mälardalens högskola och Högskolan Dalarna.

Förutom detta har Dalabanan en viktig roll på följande punkter:

- ? Den utgör en fungerande kommunikationslänk till Arlanda.
- ? Den har stor betydelse för turism och evenemang.
- ? Den har förutom persontrafiken en stark koppling till godstrafik.

Nuläget när det gäller Dalabanans situation kan sammanfattas så här:

- ? Resandet på Dalabanan har ökat, detta trots att utbud och restider försämrats.
- ? Resandeunderlaget söder om Borlänge är det största. Trots detta är utbudet av turer det sämsta på den delen av banan.
- ? Dalabanan har stor betydelse för godstrafiken på sträckan Mora–Borlänge.

Fel! Okänt namn på

- ? Efterfrågan på virkes- och kombitransporter är i ökande på banans södra del.

Mot bakgrund av Dalabanans stora betydelse och den trafikökning som ägt rum är det anmärkningsvärt att få åtgärder för upprustning har vidtagits. Dalabanen måste ges en långsiktigt högre standard som minskar restiden. En kortare restid förbättrar naturligtvis möjligheterna till bl a arbetspendling.

Idag är restiden Mora–Stockholm–intercity 3 timmar och 52 minuter. Borlänge–Stockholm–X2000 har en restid på 2 timmar och 22 minuter. Inom ramen för Dalabanans intresseförening har en vision för framtida persontrafik arbetats fram. Den är kommunicerad med Banverket och innehåller en rad åtgärder syftande till kortare restid.

De fyra alternativ som redovisats pekar på följande:

- ? Basstandard vilket innebär en restid på 2 timmar och 57 minuter mellan Mora och Stockholm.
- ? Vision 200 där målet mellan Mora och Stockholm är 2 timmar och 40 minuter.
- ? Vision 250 där målet mellan Mora och Stockholm är 2 timmar och 25 minuter.
- ? Bas/200 där målet är en bästa restid mellan Mora och Borlänge på 1 timme och 10 minuter och mellan Borlänge och Stockholm 1 timme och 40 minuter.

För att successivt förkorta restiden krävs en lång rad åtgärder. Det handlar bl a om:

- ? Nybyggnadssträckor för en ny hastighetsstandard på 200 eller 250 km/h (nytt spår).
- ? Åtgärder för kurvvrättning.
- ? El-, signal- och teleåtgärder.
- ? När hastigheten höjs över 160 km/h ersätts plankorsningar med planskilda korsningar.
- ? Ombyggnad av befintliga mötesplatser så att tåg med en längd av 750 meter får plats.
- ? Nybyggnad av långa mötesspår.

En upprustning av Dalabanen som leder till en kortare restid kräver således ekonomiska resurser men också att projektet är prioriterat av Banverket. Beroende av vilket alternativ man väljer handlar det om investeringsvolymen i storleksordningen 1,5 till 5 miljarder kronor.

En satsning på Dalabanen kommer att få positiva effekter för den regionala ekonomin. Mora och Avesta är orter som kommer att gynnas av detta både när det gäller befolkning och arbetstillfällen. För Moras del underlättas arbetspendling till Borlänge och för Avestas del till Uppsala-regionen.

Eftersom regionen har många små arbetsmarknader som också till sin karaktär är ensidiga är det mycket positivt om dessa kan integreras i en större arbetsmarknad. Det ökade behovet av godstransporter samt den växande tjänstesektorns underlag för mer persontransporter och kompetensförsörjning

Fel! Okänt namn på

stärker argumenten för en uppgradering av Dalabanan. En konkurrenskraftig tågtrafik med hög frekvens, restider som är punktliga och god komfort skulle ge järnvägen en stark ställning i regionen. Då kan den på ett bra sätt stödja näringslivet och arbetsmarknaden i Dalarna och Västmanland.

Sammanfattningsvis ger en satsning på Dalabanan följande effekter:

- ? Förbättrade resmöjligheter som leder till en regionförstoring som breddar arbets- och bostadsmarknaden.
- ? Kombinationen av fastighetspriser, löner, arbetslöshet och restider är en tydlig drivkraft för att driva på regionförstoringen i Dalabanans sträckning.
- ? Kvinnor utgör 75 procent av resenärerna efter Dalabanan. En satsning på Dalabanan breddar därmed kvinnors arbetsmarknad.

Stockholm den 26 oktober 2006

Peter Hultqvist (s)

Sven-Erik Österberg (s)