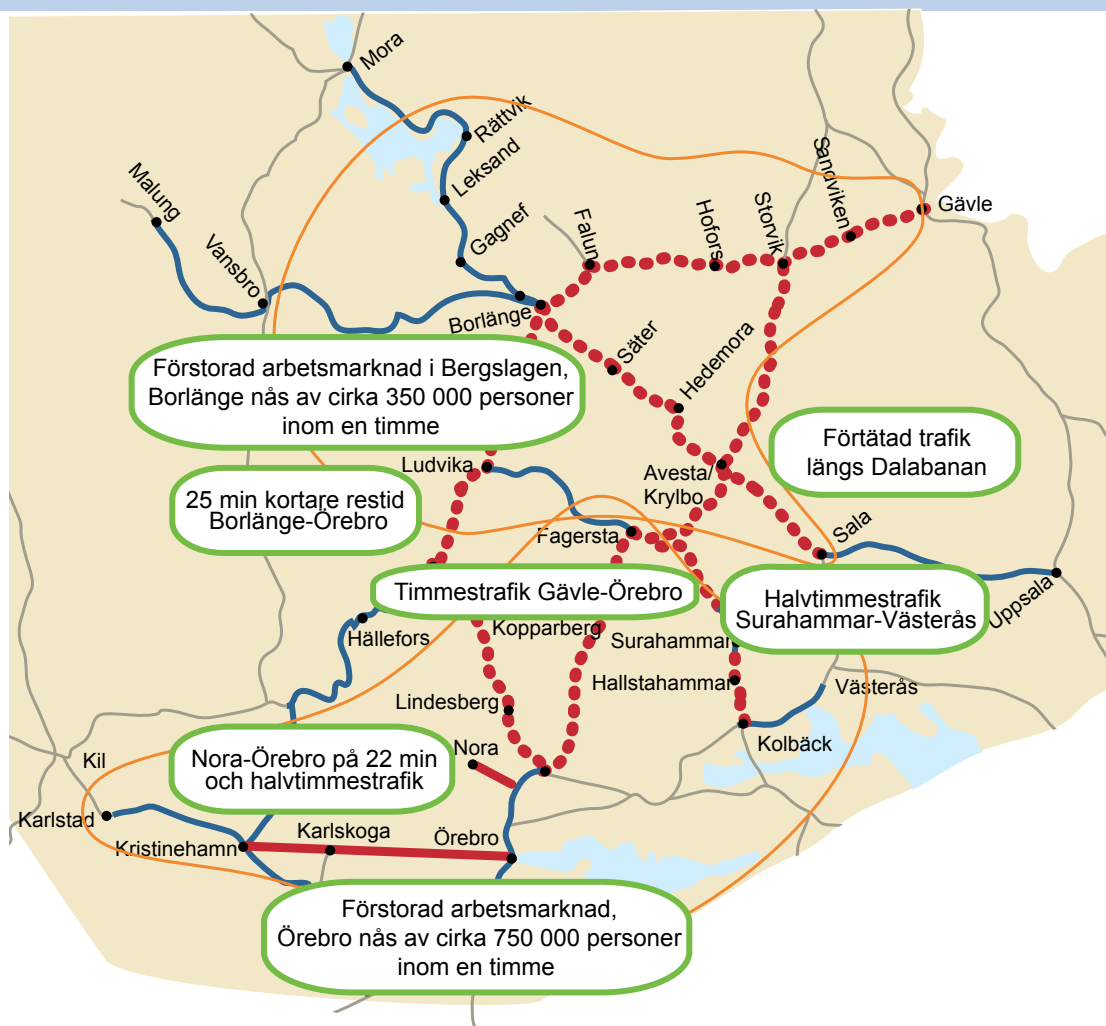


Järnvägens roll i transportförsörjningen 2

Regional persontrafik i Bergslagen Möjliga strategier på längre sikt



2007-06-27

Underlag till inriktningsplanering

1	Bakgrund och syfte	2
2	Regionala strategier och målbilder	3
2.1	ALLMÄNT	3
2.2	GÄVLEBORGS LÄN	3
2.3	DALARNAS LÄN	3
2.4	VÄSTMANLANDS LÄN.....	3
2.5	ÖREBRO LÄN	4
2.6	SAMMANFATTNING	4
3	Planering på kort sikt	5
3.1	PLANERADE UTBYGGNADER I BERGSLAGEN.....	5
3.2	TRAFIKERING	6
3.3	EFFEKTER	6
3.4	FORDONSINKÖP OCH FÖRETAGSEKONOMISKA EFFEKTER	7
3.5	KVARSTÅENDE BRISTER	7
4	Möjliga strategier på medellång sikt	8
4.1	ALLMÄNT	8
4.2	TRAFIKERING	8
4.3	UTBYGGNADER PÅ MEDELLÅNG SIKT.....	9
4.4	EFFEKTER FÖR DEN REGIONALA TRANSPORTFÖRSÖRJNINGEN.....	9
4.5	FORDONSINKÖP OCH FÖRETAGSEKONOMI	10
4.6	KVARSTÅENDE BRISTER	10
5	Möjliga strategier på lång sikt	11
5.1	ALLMÄNT	11
5.2	TRAFIKERING PÅ LÅNG SIKT	11
5.3	UTBYGGNADER PÅ LÅNG SIKT	12
5.4	EFFEKTER FÖR DEN REGIONALA TRANSPORTFÖRSÖRJNINGEN.....	13
6	Slutsatser	16

1 Bakgrund och syfte

Järnvägens roll i transportförsörjningen är en rapportserie som består av nio olika rapporter, varav sex stycken behandlar olika regionala transportsystem, se figur 1.1 där Bergslagen är inringat. Till regionala transportsystem anses inte spårvagnar räknas. Dessa kommer att redovisas i en separat rapport. Huvudförfattare till rapportserien är Lennart Lennefors på Banverket. Del 1 behandlar nuläge och en analys av utvecklingen sedan 1988 och blev klar 2005. Syftet med del 2 är att studera järnvägens roll i den framtida transportförsörjningen. Föreliggande version har utgjort ett viktigt underlag till inriktningsplaneringen för åren 2010-2019 och omfattar dels målbilder och förväntningar på järnvägen, dels tänkbara strategier på längre sikt. Del 2 omfattar förutom regional persontrafik, långväga persontrafik och godstrafik även lokal spårtrafik.

Figur 1.1: De regionala transportförsörjningssystemen



2 Regionala strategier och målbilder

2.1 Allmänt

Nedan följer en sammanställning av de olika länens målbilder och förväntningar. Därefter följer Banverkets sammanfattning av potentiella effekter för den regionala transportförsörjningen. Inom Bergslagen Sverige finns stora förväntningar på järnvägens möjligheter att genom regionförstoring åstadkomma större lokala arbetsmarknader Tåg i Bergslagen (TiB) har som övergripande målsättning att åstadkomma timmestrafik inom stora delar av området. Förutom den regionala pendlingen blir betydelsen av regioncentra allt tydligare. Deras koppling mot Stockholm och Göteborg utgör en viktig grund för framtida utveckling. Enligt SJ kan timmestrafik längs Dalabanan åstadkommas med samma mängd fordon som idag, det kräver dock att restiden mellan Sala och Borlänge minskar till under en timme.

2.2 Gävleborgs län

Gävle är länets regioncentra. Kopplingen mot Uppsala och Stockholm har stor betydelse för utvecklingen. Dessutom blir kopplingen mot Dalarna allt viktigare där visionen är en sammanhängande regelbunden förbindelse i väst-östlig riktning från Dalarna till Ostkusten med förlängning ner till Uppsala och Stockholm. Resandeökningarna längs Ostkustbanan mellan Tierp och Uppsala tas som intäkt för att det finns en potential för resandeökningar längs Bergslagsbanan Falun – Gävle vidare mot Uppsala/Stockholm. Gävle har i dagsläget goda möjligheter till pendling, vilket flera av de andra kommunerna saknar då dagens restider är för långa och det ibland saknas direkttåg på attraktiva tider.

2.3 Dalarnas län

Falun och Borlänge är länets tvåkärniga regioncentra. Kopplingen mot Stockholm/Uppsala och Arlanda lyfts fram som länets viktigaste önskemål. Men även kopplingen mot Örebro och vidare mot Göteborg har stor betydelse för den regionala utvecklingen. Dessutom blir kopplingen mot Gävle allt viktigare. Restiderna med tåg är idag förhållandevis långa beroende på att järnvägsnätet inte uppgraderats nämnvärt.

Inom Dalarna finns ett stort engagemang i olika intresseorganisationer med syfte att värna trafiken och främja utvecklingen av de olika stråken. Det finns idag intresseorganisationer för Dalabanan, Bergslagsbanan och Västerdalsbanan, inkl utbyggnad till Sälen. I Dalastrategin mot 2016 beskrivs i ett av fem strategiska vägval för Dalarna att: ”Det gränslösa Dalarna – betonar betydelsen av att leva och verka i ett vardagligt utbyte med en allt större omvärld” Här ingår bl a förbättrade och effektivare transportsystem. I det långa perspektivet ser sig regionen som en förlängning av Mälarenregionen.

2.4 Västmanlands län

Västmanland har haft en positiv befolkningstillväxt sedan år 2000 och den utvecklingen förväntas fortsätta. En viktig orsak till befolkningsökningen är utbyggnaden av Mälärbanan, som givit minskade restider till både Stockholm och Örebro. Pendlingen, och framförallt utpendlingen förväntas att fortsätta öka. Regionförstoringen är en tydlig trend på grund av de förbättrade kommunikationerna.

I Västmanlands RUP tar man upp behov av bättre kommunikationer i alla riktningar inom och utom länet. I diskussionen kring förutsättningar för regionförstoring med koppling till Bergslagen tas bl.a upp att de norra länsdelarna är strategiska, men konstaterar samtidigt att höga drivmedelspriser riskerar göra bilpendlingen för dyr för många. Fagersta kommun har ett stort pendlingsutbyte mot residensstaden Västerås. Det har framförts funderingar på om Örebro, som ligger på jämförbart avstånd med Västerås kan vara en målpunkt för ett nytt pendlingsupplägg för arbetspendling från Fagersta.

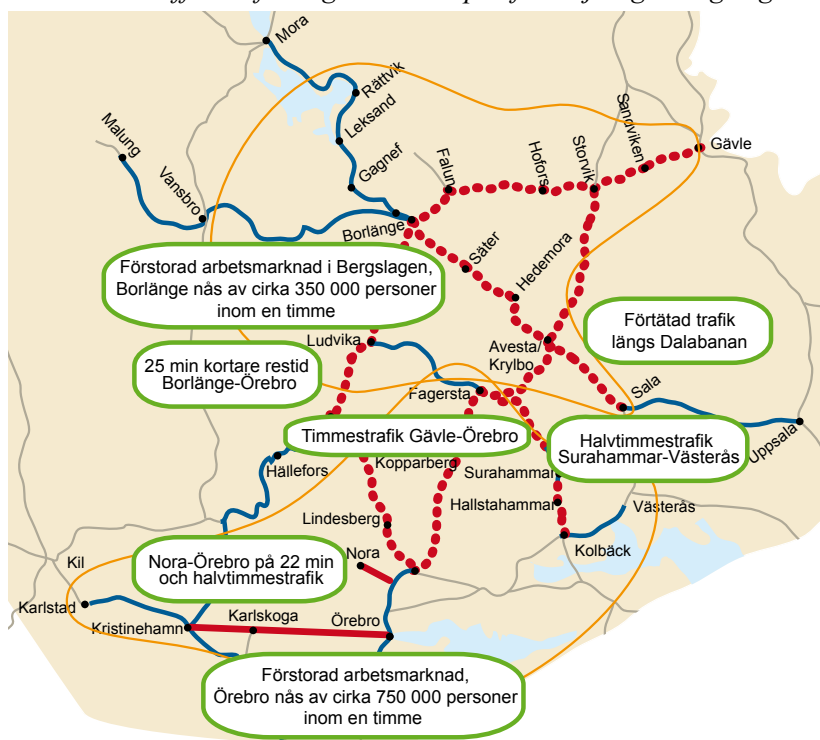
2.5 Örebro län

I Örebro läns regionala utvecklingsprogram (RUP) betonas att den regionala ekonomiska utvecklingsplaneringen (RUP / RTP) bättre har kopplats till kommunernas översiktsplanering (ÖP) så att ÖP kan sättas in i ett större regionalt och nationellt perspektiv. Länet beskrivs ha goda kommunikationer både inom och utom länet. Västerut saknas dock direkta järnvägsförbindelser, det stora pendlingsflödet mellan Karlskoga/Nora och Örebro kan därför inte ske med tåg. Flera kommuner liksom länsstyrelserna i Örebro och Värmlands län verkar därför aktivt för en ny järnväg Örebro – Karlskoga med fortsättning mot Karlstad. Arbetsnamnet på denna järnväg är Nobelbanan. Regionförbundet och Länstrafiken håller gemensamt på att ta fram en målbild för hur kollektivtrafiken i länet med omnejd bör utvecklas till åren 2015 respektive 2030, för att vara en regional utvecklingsfaktor. Arbetet planeras vara klart hösten 2007.

2.6 Sammanfattning

Bergslagslänen har som ambition att skapa förbättrade och förstörade arbetsmarknader. Bilens roll som regionförstorare anses till stora delar uttömd och dessutom talar miljö- och trafiksäkerhetsskäl mot en för stor tillväxt i vägtrafiken. I stora delar av Bergslagen finns därför en tilltro till att satsa på järnvägstrafik som ett medel att uppnå en hållbar utveckling (regional utveckling, god miljö, trafiksäkerhet). Figur 2.1 nedan visar utvecklingsmöjligheter med förbättrad regional tågtrafik.

Figur 2.1: Potentiella effekter för regional transportförsörjning i Bergslagen



3 Planering på kort sikt

3.1 Planerade utbyggnader i Bergslagen

På kort sikt ingår endast pågående utbyggnader samt sådant som är planerat att påbörjas år 2008 och 2009. Det innebär endast några mindre investeringsåtgärder, se figur 3.1. På Bergslagsbanan påbörjas arbetet med fjärrblockering och ökad kapacitet på delen Ställdalen – Kil. Längs Bergslagspendeln kommer det att genomföras en banupprustning mellan Virsbo och Fagersta. Dessutom kommer kontaktledningen att rustas upp mellan Brattheden och Ängelsberg. Längs Bergslagsbanan mellan Ludvika och Örebro pågår för närvarande en inventering av vilka mindre åtgärder som skulle krävas för att minimera tiden för tågmöten mellan TiB-tågen. Denna utbyggnad finns inte med i Framtidsplanen, men bedöms ändå kunna genomföras på kort sikt, eftersom åtgärden räknas som mindre marknadsåtgärder.

Figur 3.1: Utbyggnader på kort sikt i Bergslagen



3.2 Trafikering

På kort sikt planeras för en utökning till timmestrafik där det bedöms möjligt. Från sommaren 2007 har linjen Örebro – Mjölby integrerats i Tåg i Bergslagen. Dessutom har trafiken på delen Ludvika – Fagersta utökats från 4 till 7 dubbelturer/dygn och från 13 till 16 dubbelturer/dygn på Fagersta – Västerås. Längs Dalabanan finns ett stort intresse att utöka trafiken. SJ har i dagsläget dock företrädesrätt till trafiken, vilket innebär att andra än SJ endast kan använda tåglägen som inte används. Sommaren 2007 har trafiken utökats med en dubbeltur genom att SJ använder ett av TiBs fordon. Det innebär tio dubbelturer/dygn, varav åtta med IC och två med snabbtåg. På kort sikt antas denna trafik bestå, det antas dock en utökning till två dubbelturer/dygn med TiB på sträckan Avesta – Borlänge, se figur 3.2. Mellan Fagersta och Västerås förväntas restiderna minska något tack vare upprustning av spår och kontaktledning. I figur 3.2 visas endast tåg som är möjliga att åka med regionalt inom Bergslagen. Snabbtågstrafiken Stockholm – Dalarna ingår således inte, den beskrivs i långväga persontrafik. Den regionala trafiken mellan Uppsala och Sala visas i rapporten för Mälardalen.

Figur 3.2: Trafikering i Bergslagen på kort sikt, antal dubbelturer/dygn (exkl snabbtåg)



3.3 Effekter för den regionala transportförsörjningen

Upprustning av spår kontaktledning på sträckan Brattheden – Fagersta möjliggör en höjning av hastigheten från dagens 90 till 140 km/h på delen Virsbo – Ängelsberg och 120 km/h på delen Ängelsberg – Fagersta. Plankorsningar med dålig sikt och geometrisk standard medför dock hastighetsnedsättningar längs sträckan. Restiden mellan Fagersta och Västerås antas minska med några minuter. De mindre åtgärderna på sträckan Borlänge – Örebro förväntas leda till relativt stora effekter. Givet att tågen går varje timme, kommer dessa följaktligen att mötas varje halvtimme. Efter åtgärd förutsätts tågmöten ske i Ludvika, Kopparberg och Vedevåg, restiden mellan Ludvika och Örebro bedöms då minska med ca 20 min. Det medför samtidigt att andra relationer längs sträckan får kortare restid

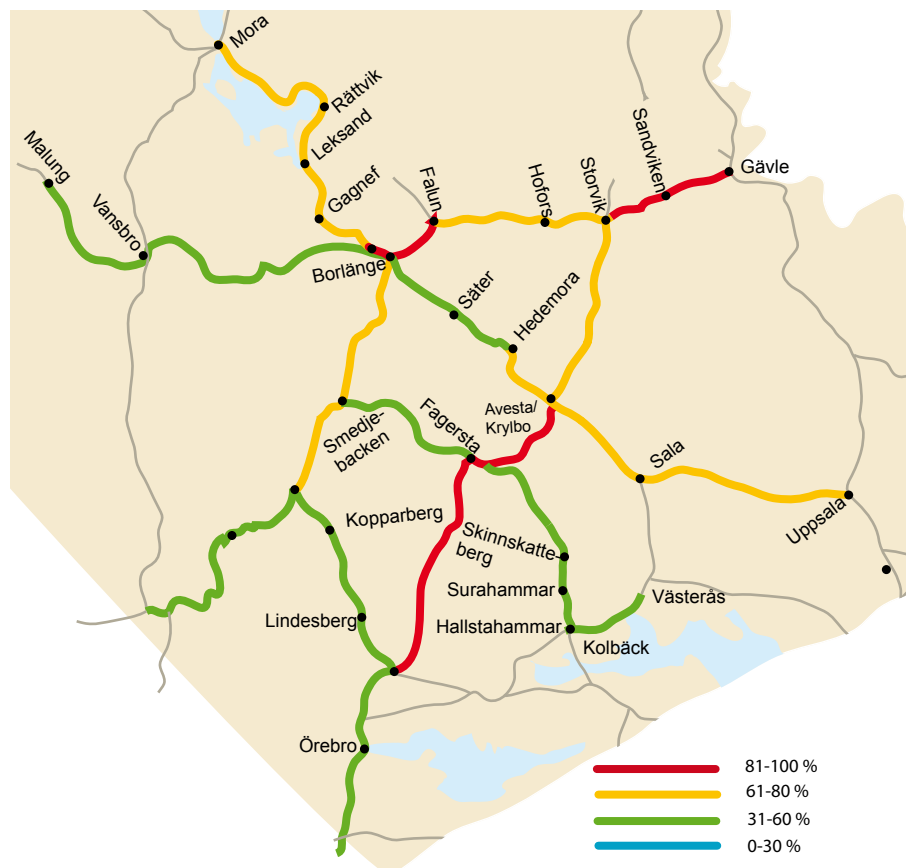
3.4 Företagsekonomiska effekter och fordonsinköp

För att klara den utökade trafiken behöver TiB ytterligare fyra fordon. Rikstrafiken har under de senaste åren kraftigt minskat åtagandet i Bergslagen. Trots detta har trafiken utökats, vilket medfört att länens kostnad för att täcka förluster har femdubblats. Det finns således en stark betalningsvilja, samtidigt bör det eftersträvas att tågtrafiken så långt som möjligt drivs utan underskott. Detta är dock svårt att klara med nuvarande infrastruktur. Intresseföreningen Dalabanan ser den regionala trafiken som ett komplement till den stomtrafik som till år 2010 drivs av SJ inom ramen för statens företrädesrätt. Man anser att det bör ställas krav på att SJ driver ett så stort trafikutbud som möjligt, även med låg lönsamhet. I annat fall vill föreningen att länsbolagen får överta en större del av den gränsöverskridande och relativt långväga trafiken med lönsamhet. För att kunna bedöma de företagsekonomiska effekterna behöver ansvar för trafiken klaras ut.

3.5 Kvarstående brister

På kort sikt kommer det att finnas ett flertal brister i järnvägssystemet utifrån förväntningarna i kapitel 2. Den mest trafikerade enkelspårssträckan kommer fortfarande att vara Storvik – Gävle. Idag är dock sträckan Avesta – Fagersta den med högst kapacitetsutnyttjande. Andra högt belastade sträckor är Fagersta – Frövi, Gävle – Storvik, Falun – Borlänge, Avesta – Borlänge och Uppsala – Sala. Uppsala – Sala är den mest belastade persontrafiksträckan, här går även regionala tåg utanför TiB-systemet. Mellan Falun/Borlänge och Stockholm samt Gävle – Borlänge finns en god potential för ökad resande om restiderna minskar. Långa restider finns framförallt på sträckorna Ludvika – Fagersta, Malung – Borlänge och Karlstad – Borlänge. Det är också en stor brist att järnvägen inte angör Nora, Norberg samt de centrala delarna av Hofors.

Figur 3.3: Kapacitetsutnyttjande på kort sikt



4 Möjliga strategier på medellång sikt

4.1 Allmänt

Detta kapitel beskriver den framtida utvecklingen inom det regionala resandet utifrån Banverkets tolkningar av de olika regionala önskemålen och planerna som beskrivits i kapitel 2. På medellång sikt antas att det genomförts kapacitetsåtgärder längs Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan och Dalabanan. Under perioden 2010-2015 förväntas kapaciteten byggas ut på Bergslagsbanan, vilket är en grundförutsättning för att påbörja nedan beskrivna strategier. Åtgärderna i den reviderade framtidsplanen är dock inte ensamt tillräckliga för att kunna inrymma tågmängderna på medellång sikt. Mycket återstår att åtgärda. Det finns starka önskemål om tåg till Nora, detta bedöms också kunna utföras på medellång sikt.

4.2 Trafikering

På medellång sikt förväntas trafikeringen i Bergslagen öka på flera sträckor. TiB:s önskemål om timmestrafik i de viktigaste stråken kan i högre grad blir tillgodosedda. Med minskade restider och förbättrad kapacitet längs Dalabanan skapas förutsättningar för att utöka trafiken. På medellång sikt antas därför att trafiken på Dalabanan söder om Borlänge utökas till elva dubbelturer/dygn med IC-tåg och tre dubbelturer/dygn med snabbtåg. På delen Fagersta – Västerås antas att trafiken utökas till 16 dubbelturer/dygn, med förtätning till 20 på delen Surahammar – Västerås. Järnvägen Nora – Ervalla saknar idag trafik, på medellång sikt antas denna trafikeras med halvtimmestrafik i högt trafik, se figur 4.1.

Figur 4.1: Trafikering i Bergslagen på medellång sikt, dubbelturer/dygn (exkl snabbtåg)



4.3 Utbyggnader på medellång sikt

För att klara förväntningarna på medellång sikt krävs att hela nuvarande Framtidsplanen är genomförd inklusive objekt som endast påbörjas i planen. Det innebär bland annat ökad kapacitet på Dalabanan mellan Sala och Borlänge och Godsstråket genom Bergslagen. För delen Nora – Ervalla har det gjorts en förstudie av Länstrafiken i Örebro län.

Figur 4.2: Utbyggnader på medellång sikt i Bergslagen



4.4 Effekter för den regionala transportförsörjningen

Med de föreslagna åtgärderna på medellång sikt kan vi öka turtätheten och erhålla måttliga restidsvinster, vilket i sin tur öppnar upp för en regional utveckling inom regionen och gentemot angränsande regioner. Regionens arbetsmarknader förväntas kunna vidgas och invånarnas tillgänglighet till universitet, högskolor och större sjukhus att förbättras.

Restiden mellan Nora och Örebro bedöms bli 22 min, vilket är 20-25 snabbare än dagens busstrafik. Utbyggnaden medför också att restiden mellan Hällefors och Örebro (via byte mellan buss och tåg i Nora) kan minska med 10-15 min. Upplägget beräknas ge en ökning från 1300 till 2000 resenärer/dag, jämfört med dagens bussar på sträckan Nora – Örebro.

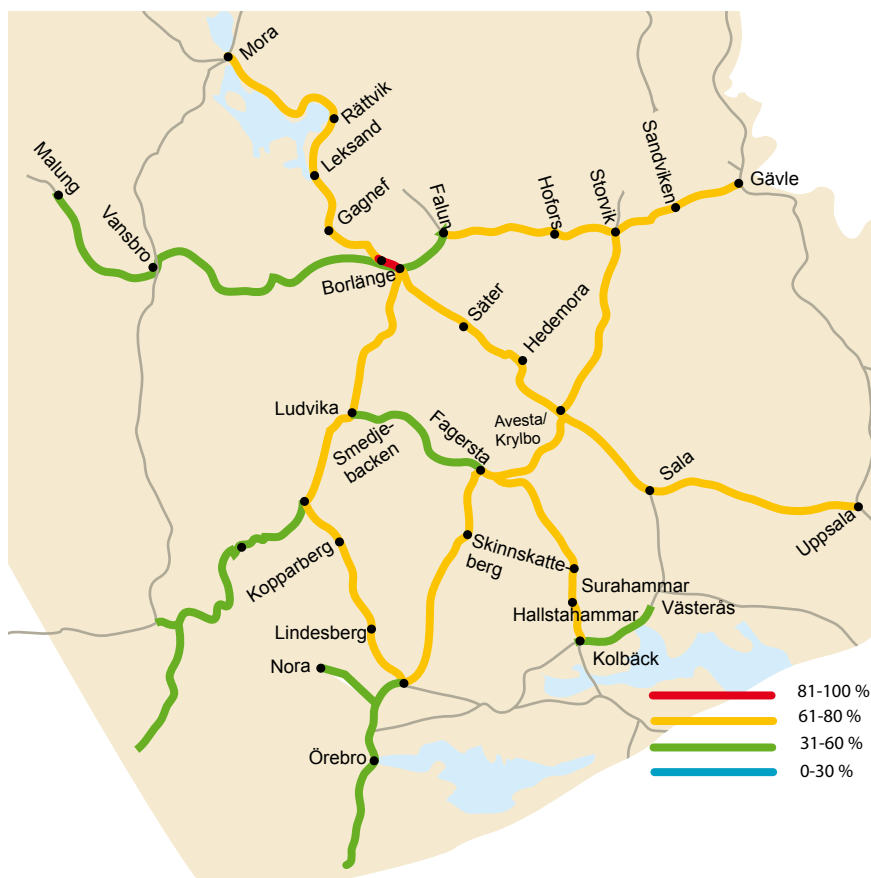
4.5 Fordonsinköp och företagsekonomi

Inom TiB måste fler Reginatåg köpas in. Trafiken mellan Nora och Örebro kräver extra medel. Enligt förstudien bedöms nettokostanden öka med 3-8 Mkr/år, jämfört med nuvarande buss- trafik. Intervallet beror på osäkerheter om statsbidrag för nya fordon.

4.6 Kvarstående brister

Även med ovanstående investeringar och trafikeringsplaner kommer det att finnas vissa brister i den regionala transportförsörjningen. Det gäller dels avsaknad av vissa länkar eller långa restider och dels rena kapacitetsproblem. Dalabanan och Bergslagsbanan har fått förbättrade restider, men med hänsyn till resandeunderlag är det fortfarande relativt långa restider. Dubbelspår Falun – Borlänge och kapacitetsutbyggnader längs Bergslagsbanan och Godstråket genom Bergslagen har förbättrat situationen. På delen Gävle – Storvik är dock tågantalet alltför stort för en enkelspårig bana. Sämst standard finns på Västerdalsbanan och Ludvika – Fagersta. Det är även en brist att Norberg och centrala Hofors ligger utanför järnvägsnätet.

Figur 4.3: Kapacitetsutnyttjande på medellång sikt



5 Möjliga strategier på lång sikt

5.1 Allmänt

Det långsiktiga målet att nå en hållbar transportförsörjning innefattar tre olika perspektiv, sociala (målet), ekologiska (ramen) och ekonomiska (medlet). En ökad ekonomisk tillväxt förutsätter fortsatt mobilitet i samhället samtidigt som transporterna måste ske på ett långt mer hållbart sätt. Ett av de viktigaste sätten att nå en ekonomisk utveckling är att arbetsmarknaderna kan fortsätta att växa, för att klara kompetensförsörjning, klusterbildning och produktivitet i näringslivet. Berörda län i Bergslagen ser även långsiktigt en stor potential i järnvägstrafiken som ett medel för regional utveckling. På lång sikt framåt 2030-2040 kan järnvägen bidra till att skapa större arbetsmarknader kring de fyra kärnorna Örebro, Västerås, Borlänge/Falun och Gävle, samt få en bättre koppling mot Uppsala och Stockholm. Det är då angeläget att de sårbara arbetsmarknaderna i inre Bergslagen knyts närmare de fyra kärnorna. För den långväga trafiken är det viktigt att från stora delar av Bergslagen nå Stockholm på ca två timmar. För att få bättre trafikekonomi är det angeläget att få till starka målpunkter i båda ändarna.

I en långsiktig målbild för bör ambitionen vara att flera orter knyts till de större målpunkterna och helst blir en del i någon av de större LA-regionerna. För att detta skall kunna ske, krävs vissa förbättringar av infrastrukturen. Bergslagen har också en omfattande godstrafik på många banor. För att uppnå så god nytta som möjligt bör därför utbyggnaderna ske så att de både gynnar persontrafik och godstrafik. När Botniabanan är utbyggd, kommer de sk Grandstandabackarna på Bergslagsbanan mellan Storvik och Hofors att begränsa tågvikterna. En ny linjesträckning kan då både förbättra kapaciteten, få bort vagnviktsbegränsningen och minska restiden. Motsvarande resonemang gäller för Godsstråket genom Bergslagen och Dalabanan delen Borlänge – Sala, dessa delar har redan idag stora kapacitetsproblem längs. Ett partiellt dubbelspår kommer på sikt att krävas. Om dubbelspårssträckorna förläggas på delar med låg hastighetsstandard och där det finns få mötesmöjligheter kan både persontrafik och godstrafik dra nytta av detta.

5.2 Trafikering på lång sikt

För att nå de förstörade arbetsmarknaderna i Bergslagen enligt ovan, krävs att restiden och turtätheten ytterligare förbättras. För att tågtrafiken skall kunna ta större delen av trafikökningen på de starka stråken, måste den anpassas till krav som finns på olika resemarknader, givet att det finns en efterfrågan för detta. Det är också viktigt att bytestider förkortas.

Med kortare restider och bättre kapacitet finns underlag för en del större trafikökningar. På delarna Falun – Borlänge – Ludvika Nora – Örebro, och Fagersta – Västerås antas då halvtimmestrafik i högtrafik. På delarna Gävle – Falun, Mora – Borlänge och Ludvika – Fagersta har det antagits timmestrafik i högtrafik, se figur 5.1.

Figur 5.1: Trafikering i Bergslagen på lång sikt, antal dubbelturer/dygn



5.3 Utbyggnader på lång sikt

För att klara trafikeringensönskemålen på lång sikt, krävs relativt omfattande åtgärder. Tre stora projekt är linjeomläggningar med partiella dubbelspår på delarna Gävle – Falun, Storvik – Frövi och Borlänge – Sala. Mellan Ludvika och Fagersta samt Fagersta – Västerås antas upprustning i befintlig sträckning. Ett projekt som länge diskuterats är en förlängning av Västerdalsbanan till Sälen. Det kommer dock att vara svårt att få ett rimligt utnyttjande av banan, eftersom resandet är så säsonsberoende. Ett annat problem är att det ändå kräver stora förflyttningar inom det stora området där Sälenfjällen ligger. Även på lång sikt är det därför svårt att se en utbyggnad till Sälen.

För att kraftigt minska restiderna mellan Karlstad och Örebro, finns sedan tidigare ett förslag på ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn via Karlskoga som går under benämningen Nobelbanan. Nobelbanan behandlas i rapporterna Västsverige och Mälardalen.

Figur 5.2: Utbyggnader på lång sikt i Bergslagen

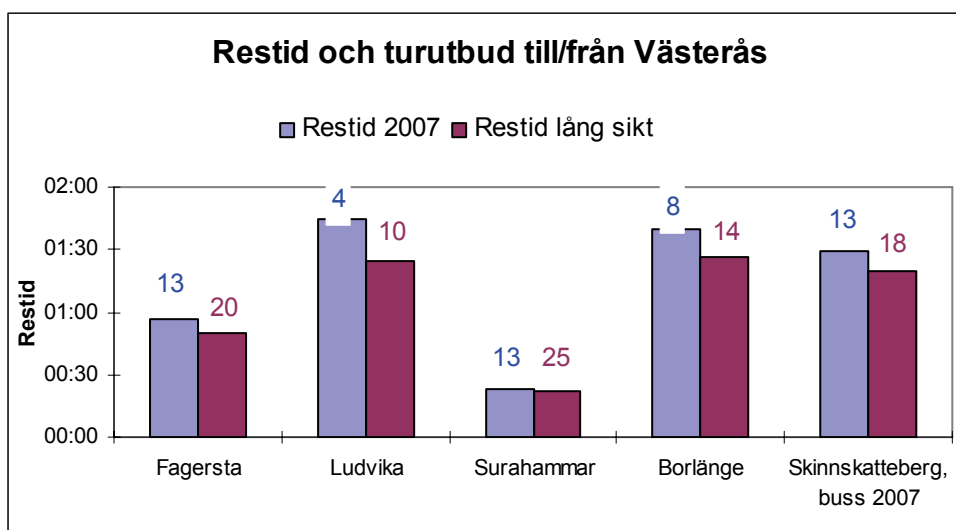
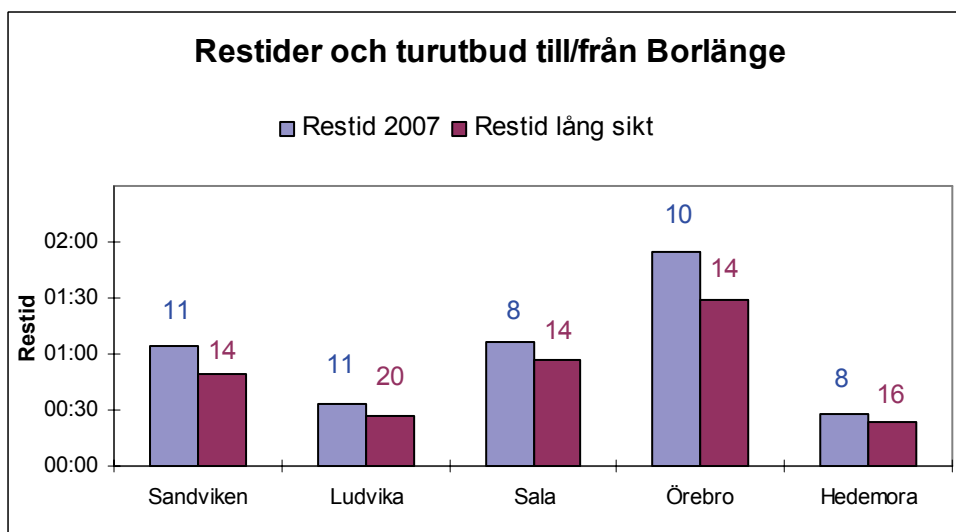


5.4 Effekter för den regionala transportförsörjningen

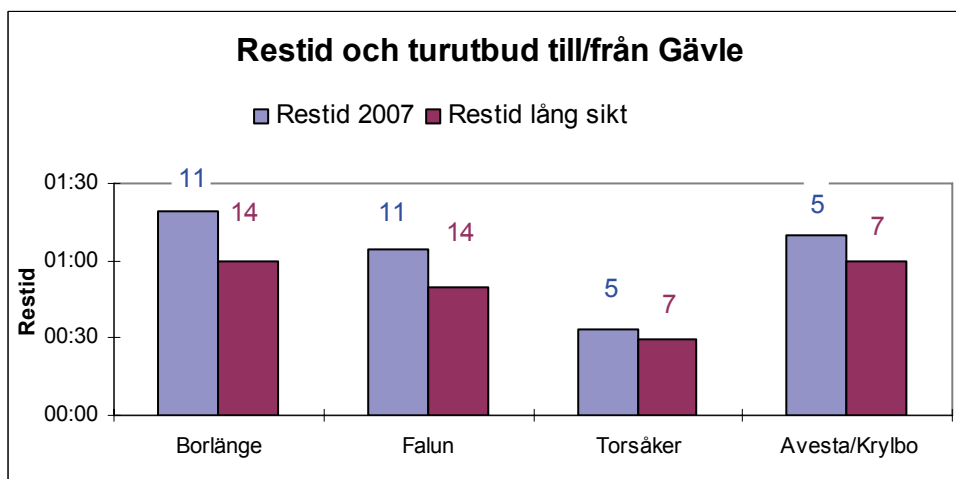
Med föreslagna utbyggnader och skissad trafikering, kommer restider och resmöjligheter till arbetsmarknaderna i Örebro, Västerås, Borlänge/Falun och Gävle att ytterligare förbättras. Det innebär samtidigt att invånarnas tillgänglighet till universitet och högskolorna kommer att bli väsentligt bättre och kollektivtrafiken kommer att kunna ta betydande marknadsandelar från biltrafiken. Därmed kan miljö- och trafiksäkerhetsmålen bättre nås. Nedanstående bilder visar exempel på restid (staplar) och turutbud (antal dubbelturer/dygn) till de fyra stora målpunkterna våren 2007 jämfört med lång sikt. På vissa relationer uppnås stora effekter, här kan nämnas Ludvika – Västerås, Borlänge – Gävle och Örebro – Borlänge.

Borlänges och Faluns arbetsmarknad kommer att bli betydligt tillgängligare än idag. Halvtimmestrafik med kring 30 minuters restid till Borlänge kan klaras från Hedemora och, Ludvika. Restiden från Leksand blir dock något längre. Falun kommer att kunna nås från Hedemora och Ludvika på under 45 min.

Västerås arbetsmarknad blir tillgängliga inom bekvämt pendlingsavstånd från fler orter. För Fagersta och Surahammar är det framförallt turutbudet som förbättras. För Skinnskatteberg antas både kortare restid och fler turer. Borlänge och Ludvika hamnar fortfarande på en restid över en timme, men både utbud och restid förbättras rejält.

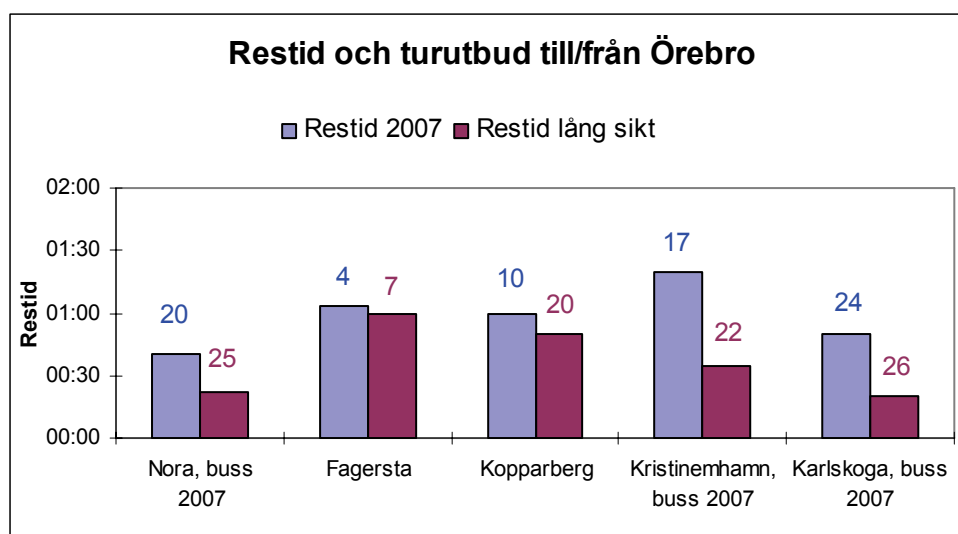


Gävles arbetsmarknad blir betydligt mer tillgänglig för fler Bergslagskommuner. Det relativt befolkningstäta stråket Borlänge-Falun-Hofors-Sandviken-Gävle med ca 250 000 personer kommer att kunna integreras påtagligt mycket bättre. Med restider mellan ändpunkterna på under en timme finns förutsättningar för mycket bra samspel. Även Avesta/Krylbo kan hamna på ca en timmes restid från Gävle.



Örebros arbetsmarknad kommer också att bli betydligt mer tillgänglig. På medellång sikt hamnade Nora inom bekvämt pendlingsavstånd. På lång sikt utvidgas arbetsmarknaden betydligt längre norrut. Industriorter som Fagersta, Kopparberg och Skinnskatteberg får tillgång till den bredare arbetsmarknaden i Örebro. Lindsberg som idag till stora delar försörjs med buss och långa restider får halvtimmetrafik med och en restid på ca 25 min.

Störst effekt fås dock genom Nobelbanan. Restiden mellan Karlskoga och Örebro som idag är nästan en timme med buss kommer att minska till ca 20 min. Mellan Karlstad och Örebro minskar restiden från två till under en timme och från Kristinehamn blir restiden ca 35 min. Genom detta kommer även kollektivtrafiken att kunna ta betydande marknadsandelar från biltrafiken och därmed kan miljö- och trafiksäkerhetsmålen bättre nås.



6 Slutsatser

Mycket talar för att järnvägstrafiken har en stor roll att spela i framtidens transportssystem. Denna rapport visar att inte minst den regionala tågtrafiken i Bergslagen har en mycket stor potential för framtiden. Inom Bergslagen finns en stor förväntan på järnvägens möjligheter att bidra till minskad trängsel, minskade avgasemissioner, minskat antal olyckor genom en ökad andel tågtrafik. Järnvägstrafiken förväntas dessutom kunna bidra till fortsatt förstorade arbetsmarknader (regionförstoring) vilket skapar en hållbar tillväxt.



Banverket
Jussi Björlingsväg 2
781 85 Borlänge

Tel 0243-44 50 00
Fax 0243-44 50 09
banverket@banverket.se
www.banverket.se