

ÄLVDALSBANAN 2009-07-01

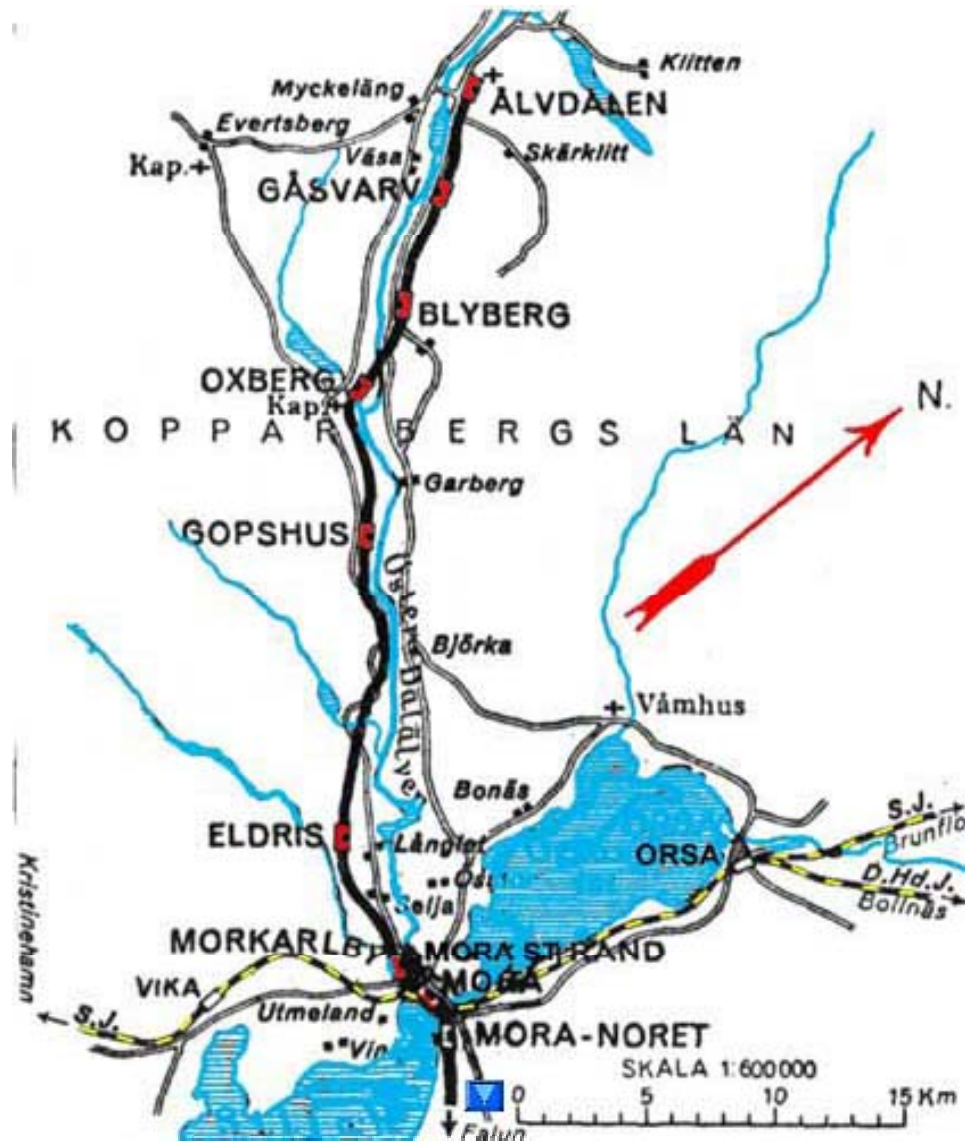
- Mora –Älvdalens Järnväg AB
- Byggtid 1898 – 1900
- Trafik MVJ t o m 1909
- Broförbindelse över Österdalälven i Mora år 1896. FRMJ
- Trafikerades av GDJ under åren 1909 – 1948.
- Banan förstatligades 1948 – SJ
- Persontrafiken lades ner 1961.
- Nedläggning (Märbäck) – Älvdalen 1989

Tekniska förutsättningar m m

- Banlängd idag = 38 km
- Spårvidd 1435 mm
- Största tillåtna hastighet 40 km/tim.
- STAX Mora – Oxberg = 22,5 ton
- STAX Oxberg – Märbäck = 20 ton
- Största linjelutning är 15 promille.
- Manuell tågledning från Mora
- Plankorsningar c:a 60 talet varav 25 % har någon form av vägskydd.

STATUS OCH ÖVRIGA FÖRHÅLLANDEN

- Klassad av Banverket, som "lågtrafikerad".
- Banan är inte att anses, som ett "Riksintresse".
- Långsiktig verksamhetsplan saknas.
- Banans utformning mellan Gopshus - Oxberg
- Gemensam lands- och järnvägsbro i Oxberg.
- Förstudie över bangårdsutbyggnad i Blyberg



Lands- och järnvägsbro i Oxberg



NOLLALTERNATIVET

- Innebär att man inte vidtar några åtgärder förutom säkerhetsrelaterat underhåll på banan t v.
- Innebär att begränsningar i STAX för vagnslaster kvarstår.
- Innebär konkurrensbegränsningar för befintliga företag och försvårar nyetableringar av företag, som behöver järnvägen för sina transporter.



Byggande av järnväg

- Järnvägsprojekt, såsom "byggande av järnväg" i den mening, som detta begrepp har, regleras i "Lagen (1995:1649) om byggande av järnväg".



Planeringsprocess för järnvägsbyggande

Vedertagen arbetsmodell:

- **IDÉSTUDIE**
- **FÖRSTUDIE**
- **JÄRNVÄGSUTREDNING**
- **JÄRNVÄGSPLAN**
- **SYSTEMKRAV**
- **FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG**
- **UPPHANDLING ENLIGT LUF**



ALTERNATIV 1

Alternativet bygger på att en underhållsplan för banan och de närmaste tre åren (2009 -2011) tas fram för att säkerställa en bibehållen trafik på banan med nuvarande kapacitet och standard.

Följande åtgärd, som möjliggör fortsatt trafik med minst sth 40 km/tim, men med en STAX som tillåter 22,5 ton, innebär, att den kombinerade väg- och järnvägsbron över Österdalsälven i Oxberg (km 28) behöver bytas ut.

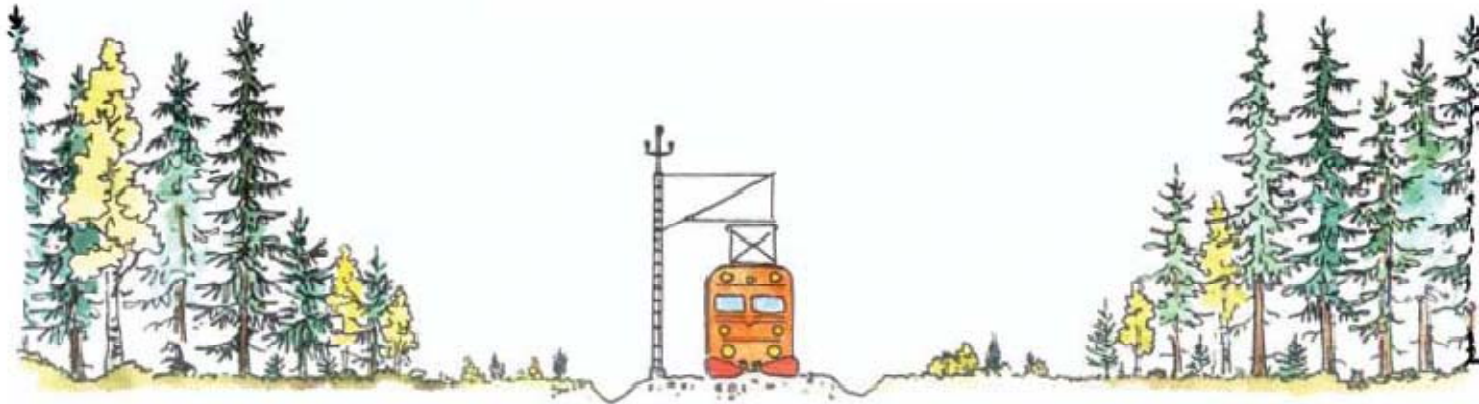
ALTERNATIV 1 forts

- **Inom ramen för detta alternativ bör även en separat geoteknisk utredning genomföras på sträckan mellan Gopshus och Oxberg (km 22 – 26) där banan följer älvkanten och går uti Spjutmodammen med vatten på båda sidor om banvallen. Detta bör göras i samråd med berört vattenregleringsföretag och Banverket innan en eventuell höjning av STAX till 25 ton tillåts.**

ALTERNATIV 2

- Ett planeringsförslag, som måste ses på lång sikt, men som ändå bör ingå i den framtida verksamhetsplaneringen för järnvägar i norra Dalarna, är en elektrifiering av banan, samt en utbyggnad av och inrättande av ett signalsystem t ex. Ertms för effektiv tågledning. Det är även viktigt att studera och utreda framtidens järnvägsförbindelser till de fjällnära turistanläggningarna och en eventuell utbyggnad till Norge. Älvdalsbanan är definitivt ett alternativ som utgångspunkt för en sådan framtida järnvägsförbindelse.

Markbehov inför ev. elektrifiering



Plan- och planeringsfrågor.

- Vid ny och eller väsentlig ombyggnad av järnväg upprättas järnvägsplan för säkerställande av kommande markbehov.
- Det kommunala planeringsmonopolet är styrande.
- Det är därför viktigt att regionala och kommunala översiktsplaner och upprättade detaljplaner inte utförs så att de blir till ett hinder för järnvägens utbyggnad eller kapacitetshöjning.



Fortsatt arbete

- Nästa steg i detta arbete blir, att genomföra en Förstudie enligt "lagen om byggande av järnväg" för detta projekt och baserat på denna idéstudie. Detta arbete bör bedrivas i samråd med Banverket och Vägverket, samt kommunen och Region Dalarna och påbörjas snarast.
- 1. Arbetsplan för utbyte av den kombinerade lands- och järnvägsbron i Oxberg.
- 2. Geoteknisk utredning av banans bärighet på sträckan Gopshus – Oxberg.

Framtida mål för banan

- Säkerställa fortsatt järnvägstrafik för godstransporter.
- Genom brobyte i Oxberg höja STAX till 22,5 ton.
- Genom grundförstärkningar höja STAX till 25 ton.

- Att de kommunala översikts- och detaljplanerna utformas i beaktande av banans framtida markbehov vid en eventuell upprustning/ombyggnad eller elektrifiering.
- Utföra en Förstudie enligt lagen om byggande av järnväg för banans utveckling åren 2015 – 2020.