

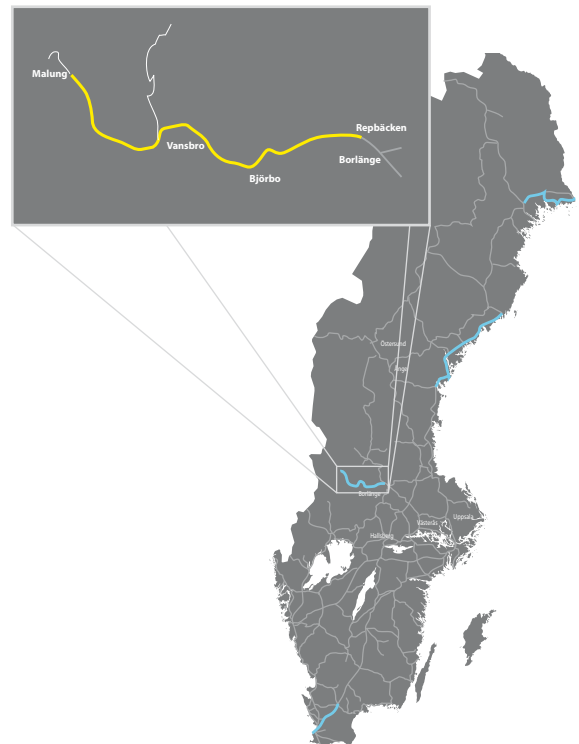


ERTMS på Västerdalsbanan

Västerdalsbanan sträcker sig från Repbäcken till Malung, via Vansbro. Sträckan är pilotbana för ERTMS Regional.

ERTMS (European Rail Traffic Management System) är ett gemensamt trafikstyrningssystem för Europa. Systemet förenklar gränsöverskridande tågtrafik och förbättrar järnvägens konkurrenskraft. Att Västerdalsbanan är pilotprojekt innebär att hela sträckan utrustas med ERTMS Regional, ett nivå 3-system som införs på de banor där trafikstyrningen sker manuellt med telefonkontakt mellan lokaltågklararna, en så kallad TAM-bana (Tåganmälan). Inga optiska signaler krävs utan all grundläggande information fås istället via GSM-R, som är järnvägens eget radiosignalsystem. Baliser i marken uppdaterar tågets kilometerräknare. På tåget finns en funktion som kontrollerar att alla vagnar är med.

I maj 2007 startade Banverket anpassningsarbeten på Västerdalsbanan för att kunna införa det nya trafikstyrningssystemet. Västerdalsbanan lämpar sig mycket väl för detta system, bland annat för att banan är lågtrafikerad och utan genomgående trafik. Dessutom behöver ett flertal signalställverk längs banan bytas ut. Anslutningspunkten vid Repbäcken är trafikalt okomplicerad och mottaglighet för systemet finns på tågledningscentralen i Gävle.



ERTMS på Västerdalsbanan

- 6 teknikiosker
- 3 mötesstationer
- 3 enkelspårsstationer
- 11 SIR-master

Fakta om Västerdalsbanan

- 5 stationer
- 33 plankorsningar
- 16 tåg/dygn

Kontakt och information

Tommy Samuelsson, projektledare
070-592 48 55

Lars-Olov Jonsson, bygglédare
026-14 48 03

Ulf Östlund, informatör
026-14 47 21

www.banverket.se

Arbeten kommer att ske löpande längs hela den drygt 13 mil långa banan, från Repbäcken till Malung. Västerdalsbanans nuvarande signalutrustning är både dyr och svår att underhålla. En vinst med det nya signalsystemet är att man ökar kapaciteten och tillgängligheten på banan. Maxhastighet för banan är 90 km/h.

Banan beräknas kunna tas i bruk hösten 2010.

Övriga pilotprojekt



Ådalsbanan är en bana för såväl person som godstrafik, innefattar 100 plankorsningar och löper mellan Sundsvall och Västeråsby. Banan mäter 180 km, varav 50 km är nytt spår (Härnösand – Mörtsal).

Ådalsbanan utrustas med ERTMS nivå 2 och när banan står klar kommer detta att innebära en kapacitetsökning från 8-10 tåg/dag till 50-60 tåg/dag.



Haparandabanan, som löper mellan Boden och Haparanda beräknas ha sin trafikstart 2012. Haparandabanan

utrustas med ERTMS nivå 2. Sträckan är 156 km (42 km av dessa är nytt spår, Kalix – Haparanda) vilken innefattar 17 järnvägsbroar, 40 plankorsningar och är huvudsakligen avsedd för godstrafik.



Botniabanan löper mellan Umeå och Ångermanälven norr om Kramfors, är 190 km lång och innefattar 25 km tunnlar och hela

140 broar. Botniabanan utrustas med ERTMS nivå 2, och hela sträckan beräknas öppnas för trafik i augusti 2010.



Citytunneln är en 17 km lång elektrifierad järnvägsförbindelse som går genom Malmö. Sträckan Malmö C till Öresundsbanan består av 14 km

dubbelspår, varav sex km i parallella tunnlar under Malmö. Resterande tre km är enkelspårig järnväg, österut mot Trelleborg och Ystad. Arbetet kommer även att innefatta nya stationer vid Triangeln och Hyllie. Citytunneln utrustas med ERTMS nivå 2. I december 2010 beräknas sträckan vara trafikklar och 2012 driftsätts ERTMS-systemet.



Malmö C byggs om för att anpassas till Citytunneln. Cirka sex km järnväg och 60 växlar rivs upp.

Tillgängligheten förbättras genom nya gång- och cykelvägar, utbyggd bussterminal och bättre parkeringar. Malmö C utrustas med ERTMS nivå 1. 2011 är ombyggnationen färdig och 2012 driftsätts ERTMS-systemet.