

Underlag till kompletterande faktaunderlag till gällande regional systemanalys

Inledning

Regeringen har uttryckt att det finns ett behov av att analyser och underlag inför kommande åtgärdsplanering/planrevidering i ökad utsträckning samordnas med regionala strategier och planer. Underlag har redovisats till Trafikverket 31 augusti 2020 som underlag för arbetet med inriktningsunderlaget inför infrastrukturpropositionen.

Trafikverket erbjuder regionerna att lämna in ytterligare underlag som kan vara av väsentlig betydelse inför Trafikverkets framtagande av förslag till att ta fram en ny nationell transportplan för perioden 2022-2033/2037. Det kan handla om underlag i form av regionala systemanalyser eller motsvarande samt angelägna åtgärder inom transportområdet för att bidra till mål i regionala utvecklingsstrategier länets transportsystem.

Region Dalarna har valt möta detta erbjudande med denna komplettering av gällande Regionala systemanalys Dalarna (december 2016).

Bakgrund

Gällande Regionala systemanalys Dalarna (december 2016) är en del i arbetet inom transportinfrastrukturplaneringen. Den bygger på gällande regionala utvecklingsstrategi (RUS), Dalastrategin - Dalarna 2020.

Regional systemanalys är en politiskt förankrad utvecklingsstrategi för länets transportsystem. Den regionala systemanalysen är det främsta underlaget inom den långsiktiga transportinfrastrukturplaneringen för att lyfta prioriterade åtgärder på nationell och regional nivå.

Den ständigt pågående samhällsutvecklingen föranleder att inom ramen för transportinfrastrukturplaneringen 2022-2033 alt 2037, komplettera den gällande regionala systemanalysen. Det görs främst utifrån industrins

ständiga och allt snabbare utveckling och omstrukturering samt besöksnäringens växande betydelse i länet, med beaktande av kommande regionala utvecklingsstrategi (RUS), Dalastrategin.

Kompletteringen avser främst uppdatering av den befintliga regionala systemanalysens avsnitt "3.2 planeringsförutsättningar – nuläge och utvecklingstendenser".

Dalarnas prioriteringar av väg- och järnvägsstråk i gällande regionala systemanalys

Åtta funktionella gods- och persontrafikstråk på väg och järnväg har pekats ut i gällande regionala systemanalys för Dalarna. Dessa funktionella stråk utgör grunden för **Dalarnas två starka ben/viktigaste näringsgrenar; exportindustri och besöksnäring.**

- E16/Västerdalsbanan/Gävle hamn
- E45/Inlandsbanan
- Riksväg 50 (Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan/Gävle hamn/Göteborgs hamn
- Riksväg 70/Dalabanen/Vasaloppsvägen/Dala Airport/Mora–Siljan flygplats
- Riksväg 26 (Halmstad–Kristinehamn–Mora)
- Riksväg 66/Bergslagspendeln/väg 311
- Riksväg 68/Godsstråket genom Bergslagen/Gävle Hamn/Skånehamnar
- Riksväg 69 (Fagersta–Falun–Rättvik)

REMISSVAR

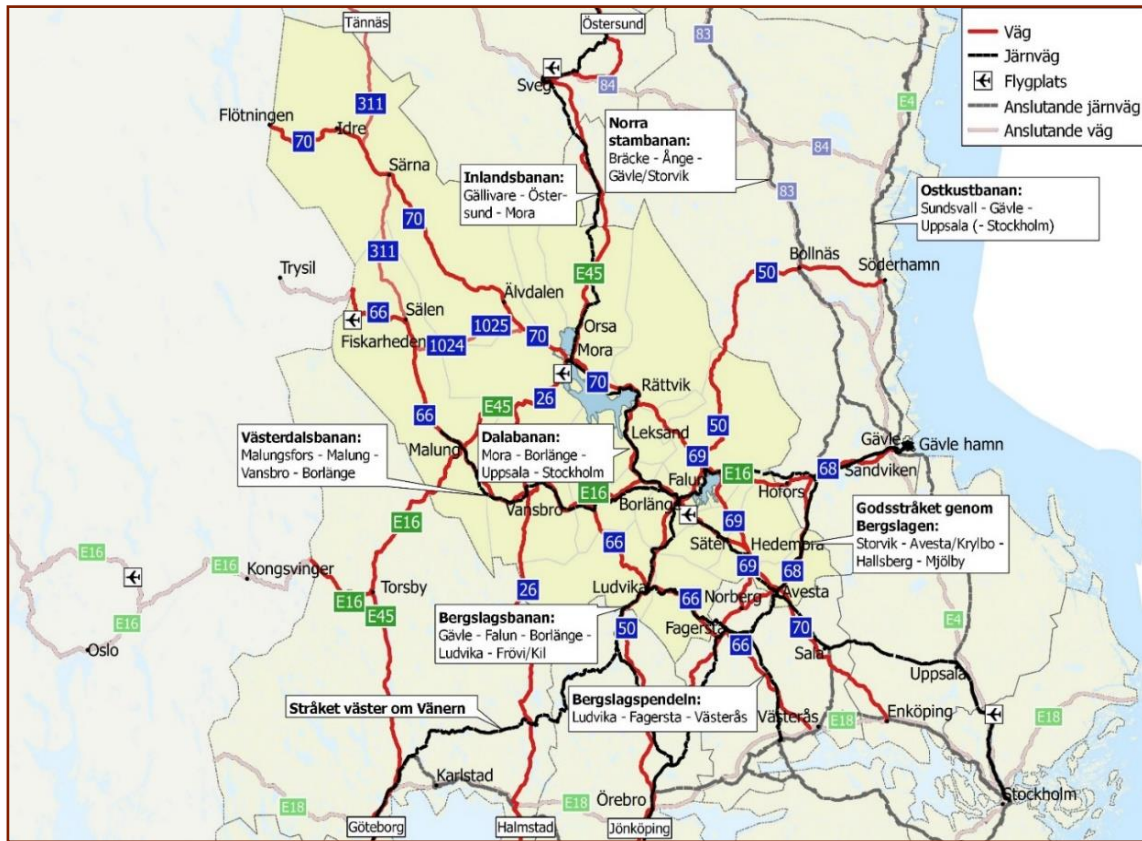
Regional Utvecklingsnämnd

Region Dalarna

Samhällsbyggnadsenhet

Datum 2021-02-24
Dnr RD20/05403

Sida 3 (24)



Dalarnas funktionella stråk, ur "Regional systemanalys Dalarna" (2016)

Region Dalarna har utifrån utpekade funktionella stråk gjort följande prioriteringar av väg- och järnvägsstråk

- Riksväg 70 Enköping–Mora/Vasaloppsvägen/Dalabanan
- E16 Gävle–Malung–Torsby/Kongsvinger/Riksväg 66 Malung–Sälen
Objekt: E16 Borlänge–Djurås (ingår i gällande nationell plan)
- E45 objekt: Genom Mora och Mora–Orsa (Vattnäs–Trunna) (ingår i gällande nationell plan)
- Riksväg 50 Falun/Borlänge–Örebro (Bergslagsdiagonalen) /Bergslagsbanan inklusive väster om Väneren Gävle hamn–Göteborgs hamn
Objekt: Genom Ludvika (ingår i gällande nationell plan)
- Godsstråket genom Bergslagen Gävle/Storvik–Avesta–Hallsberg–Skånehamnar.

Dessa prioriteringar preciseras i samband med åtgärdsplaneringen för planperioden 2022-2033/2037.

Dalarna och den regionala geografin

Dalarnas kommande regionala utvecklingsstrategi, Dalastrategin, föreslås bygga på tre målområden för regional utveckling; ett Klimatsmart, Konkurrenskraftigt och Sammanhållet Dalarna, **för ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet.**

Den kommande Dalastrategin lyfter behovet av samhällets robusthet och god resiliens vid klimatförändringar, ett konkurrenskraftigt Dalarna där näringslivet är livskraftigt och bidrar till hållbar tillväxt, och ett Dalarna som upplevs nära mellan såväl människor som platser, i nära samspel med omvärlden.

Dalarna har 2020 strax under 300 000 invånare och består av 15 kommuner. Länet präglas av en flerkärnighet och är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i EU och Sverige och har stora inomregionala skillnader med både växande och krympande befolkning på olika orter. Dalarnas största regionala kärna är Falun och Borlänge, som också utgör den största arbetsmarknadsregionen. En positiv utveckling och tillväxt i Falun-Borlänge är viktigt för utvecklingen i hela Dalarna. Länets förhållandevis täta struktur, med Mora, Avesta och Ludvika som delregionala noder, ger möjligheter att utveckla sammanhållna marknader för arbete, studier, boende och service.

Infrastrukturåtgärder i de utpekade funktionella gods- och persontrafikstråken i avsnittet ovan är viktiga för att bidra till genomförandet av Dalastrategin. God infrastruktur i kombination med goda livsmiljöer blir viktiga delar i arbetet för en hållbar regional utveckling och tillväxt. Regionen behöver skapa goda livsvillkor både på större och mindre orter. Tillgång till vidgade arbetsmarknadsregioner inom och utom länsgränsen är speciellt viktigt. Goda pendlingsmöjligheter och korta restider är avgörande och infrastrukturen bygger sammanhållningen såväl inom länet som med övriga delar av landet. Här är noden Falun-Borlänge central för pendlingsmöjligheter med sitt läge efter både Dalabanan och Bergslagsbanan med kopplingar såväl inomregionalt som över länsgräns mot tex Gävle, Örebro, Uppsala och Stockholm.

Det geografiska läget ger **närhet till nationella och internationella marknader** och med flera viktiga godsstråk är Dalarnas infrastruktur inte bara viktigt för utvecklingen inom länet utan också för hela Sverige.

De långa avstånden kommer alltid vara en del av Dalarnas geografi, digitaliseringen och innovativa transportlösningar kan göra en stor skillnad

för att öka tillgänglighet och delaktighet i samhället. Geografiskt kommer vi dock fortsatt behöva transportera gods och personer. Dalarnas utsträckta geografi utgör en särskild utmaning ur hållbarhetssynpunkt där insatser för ökad fysisk tillgänglighet och ökade flöden kan leda till negativ klimatpåverkan. En regional utmaning för Dalarna är således att möjliggöra stärkta arbetsmarknadsregioner och god fysisk infrastruktur samtidigt som klimatpåverkan minskar.

I de delar av länet där tillgängligheten på järnväg och väg inte räcker till vare sig i restid eller i utbyggnad är flyget en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv och därför är omställningen till klimatneutralt flyg avgörande. En elektrifiering av flyget har potential att bidra till att i huvudsak på kortare distanser minska flygets utsläpp och kan på sikt spela en viktig roll för inrikesflyget, och en satsning på elflyg är särskilt lämplig i Dalarna. Dalarnas tre flygplatser i Borlänge, Mora och Sälen ligger alla tre på en mycket lämplig distans för elflyg till såväl Arlanda som Gardemoen med direkt koppling till internationella marknader. Den mindre passagerarkapaciteten i de elflyg som är under utveckling är tillräcklig för det lokala näringslivets behov av flyg på dessa distanser. I Trafikverkets senaste beslut om allmän trafikplikt ansågs inte skälen vara tillräckliga för att Sälen-Mora-Arlanda skulle omfattas av trafikplikt. Detta är bekymmersamt för näringslivet i norra och västra Dalarna som har en betydande internationell marknad, och en översyn av bedömningen för trafikplikt bör ses över i en helhetslösning för transportinfrastrukturen mot bakgrund av framsteg inom elektrifiering och framtida möjligheter till fossilfritt flyg.

Befolkningsutveckling, arbetspendling och kompetensförsörjning

Trafikverkets basprognoser avseende relativ befolkningsutveckling med stor befolkningsökning i södra Sverige och storstadsregioner på bekostnad av befolkningen i de nordliga länen kan bara uppfattas som en tydlig signal om att kraftfulla beslut måste fattas på politisk nivå för att motverka denna utveckling. Det gäller beslut avseende såväl elektrifiering och utveckling av fossilfria drivmedel som investeringar av ny infrastruktur i norra och mellersta Sverige, för att möta upp den starka utveckling som finns i länet inom besöksnäring och exportindustri. Den framtida transportinfrastrukturen måste ta hänsyn till **regionernas bidrag och platsers betydelse** för landets konkurrenskraft.

Det har under en tid funnits en planeringslogik som gått ut på att främst göra investeringar på den plats som växer snabbast. Förhoppningen har varit att dessa investeringar sedan ska sippra ner till övriga delar av landet och komma alla till godo. Denna planeringslogik har kanske tydligast materialiserats i begreppet tillväxtmotor. Själva begreppet tillväxtmotor har en svag teoretisk underbyggnad men ett starkt symbolvärde, och indikerar felaktigt att tillväxt skapas på den plats som definieras som tillväxtmotor.

Stockholm skapar inte all tillväxt i Sverige, liksom länens regioncentra inte skapar all tillväxt i länen. De är viktiga platser i samhällsekonomin men bilden av att tillväxt endast skapas här upplevs som exkluderande av övriga delar av Sverige eller länet. Den är alltså felaktig i ett ekonomiskt perspektiv och bidrar negativt till den sociala hållbarheten och där specifikt samhällets sammanhållning. Denna planeringslogik har därför alltmer börjat ersättas av en planeringslogik som utgår från **varje plats förutsättningar**. Att befolkningen växer mest i södra Sverige innebär inte att den krymper i alla delar av norra Sverige. Av de sex nordligaste länen förväntas fyra – Dalarna, Gävleborg, Jämtland och Västerbotten – ha en större befolkning om tio år. Om infrastrukturen i dessa län inte ges samma resurser som i södra delen av landet kväver man den positiva utveckling som finns i denna del av Sverige. Ser man till hur de naturresurser och företag som finns i de två län som förväntas ha en mindre befolkning om tio år (Norrbotten och Västernorrland) bidrar till hela landets utveckling torde reaktionen snarare vara att vända denna utveckling än att förstärka den. Dalarna har i större utsträckning än många andra län en **flerkärnig orts- och arbetsmarknadsstruktur**.

Det kan förvisso vara vissa fördelar med en stark regional kärna, som utgörs av en stor tätort, särskilt utifrån planeringslogiken med tillväxtmotorer (se föregående stycke). Samtidigt finns en **robusthet** i att ha flera starka arbetsmarknadsregioner där näringslivsstrukturen ser olika ut, **när en del av näringslivet går dåligt kan en annan gå bra**.

Besöksnäringen är viktig i hela länet men särskilt kan dess relativa betydelse för länets glesaste delar lyftas fram. En stark besöksnäring i nordvästra Dalarna bidrar till en starkare arbetsmarknad, konkurrenskraft, framtidstro och därmed en social sammanhållning som hade varit svår att åstadkomma utan besöksnäringen. Det flerkärniga Dalarna har starka delregionala kärnor runt Mora, Falun-Borlänge, Ludvika och Avesta men det

finns också relativt små arbetsmarknadsregioner i Vansbro och Malung-Sälen. De små arbetsmarknadsregionerna utgör en särskild utmaning, främst inom kompetensförsörjning.

En del av denna kan lösas genom digitala lösningar och en flexibel hållning till distansarbete, men man kommer inte ifrån att man också behöver ha möjligheten att med rimlig restid ta sig till och från dessa fysiskt. Både Vansbro och Malung ligger dessutom längs E16, ett av de stora stråken till Sälenfjällen, vilket innebär att infrastrukturinvesteringar i detta stråk bidrar på flera sätt. Att bättre kunna koppla länets två minsta arbetsmarknadsregioner till länets större skulle innebära mycket för dessa platsers framtida utveckling.

När arbetspendlingen mellan tätorter analyseras, framhålls ibland mindre tätorters beroende av större tätorter som har en stor andel av den lokala arbetsmarknadens sysselsättning. Man menar att de mindre tätorterna är beroende av den stora tätortens arbetsmarknad. Detta är dock en väldigt förenklad och enkelriktad analys. På samma sätt som de mindre tätorterna är beroende av den större tätortens arbetsmarknad, är den större tätorten beroende av de attraktiva boendemiljöerna i de mindre omgivande tätorterna. Om man ser till hela bilden, dvs om man antar ett systemperspektiv, framträder ett behov av en väl fungerande arbetsmarknad, en väl fungerande bostadsmarknad med ett utbud av bostäder i en mångfald av miljöer samt goda möjligheter till kommunikation – fysiskt och digitalt – mellan dessa.

Dalarnas starka ben – exportindustri och besöksnäring

Näringslivets exportindustri och dess transportbehov

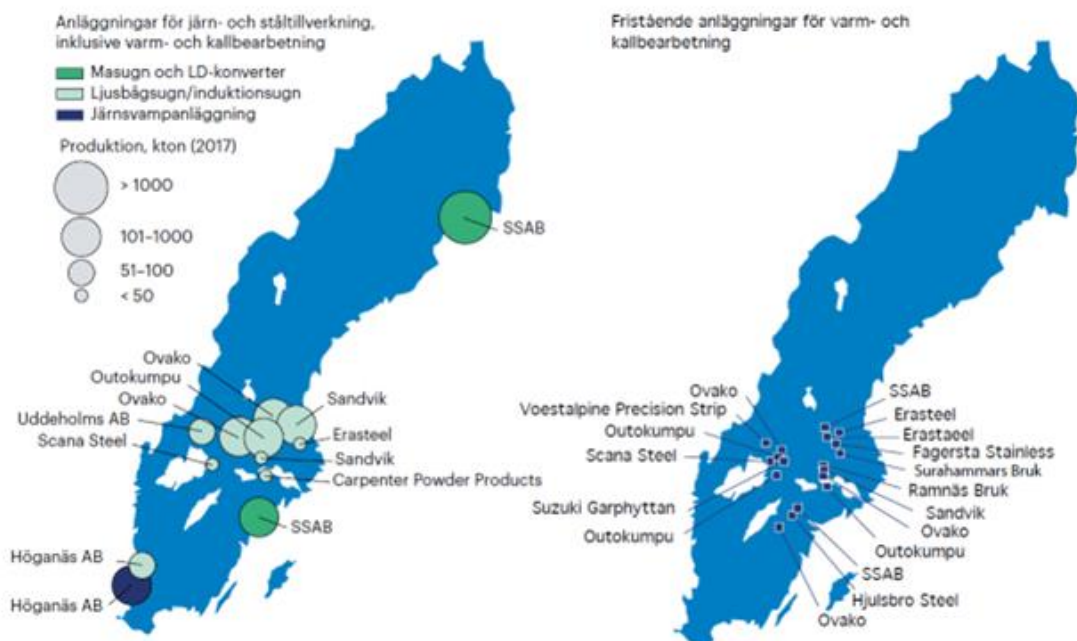
Dalarna bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi genom att vara ett av landets viktigaste exportlän. Dalarna inrymmer stora och viktiga världsledande exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Var fjärde godsvagn som idag rullar genom Sverige har Dalarna som slutdestination eller ska rulla genom länet. **Borlänge bangård** är härvid en stark och **central nod** där **Bergslagsbanan** och **Dalabanan** möts tillsammans med **E16, Rv50** och **Rv70**.

I Dalarna finns världsledande stål-, trä- och elkraftindustri; globala företag vars konkurrenskraft bygger på innovation, forskning och utveckling, och dessa näringsgrenar ger ett betydande bidrag till Sveriges export och ekonomi. Enligt Mellansvenska Handelskammarens rapport "Dalarnas och Gävleborgs betydelse för Sveriges export" (2020) är Dalarnas bidrag till Sveriges samlade exportvärde dubbelt så stort som den officiella statistiken redovisar. **Platsens betydelse är givetvis avgörande för denna del av Sveriges export**, då råvaran finns där den finns och ej går att flytta, därför måste möjligheter till kompetensförsörjning och pendling till dessa platser säkerställas, och infrastrukturen för utförelse av varor till Europa förstärkas. En utmaning är således att möjliggöra stärkta arbetsmarknadsregioner och god fysisk infrastruktur samtidigt som klimatpåverkan minskar.

Av Dalarnas tillverkande företag finns ett flertal större företag som har huvudsäte utanför Dalarna. I syfte att belysa hur stor del dessa företag bidrar till den regionala handelsbalansen har Mellansvenska Handelskammaren genomfört en undersökning där man bl.a. intervjuat Boliden Mineral, Hitachi ABB Power Grids, Outokumpu Stainless, SSAB och Stora Enso Paper. Underlaget som Handelskammaren redovisar uppger att för dessa företag isolerat är exportvärdet för 2019 ca 31,4 miljarder. I samma rapport påvisas att Dalarna regionala handelsbalans (import-export) påvisar ett mycket stort överskott.¹

¹ För Sverige ligger handelsbalansen kring ungefär noll.

Kartorna nedan stärker Bergslagsregionens betydelse inom järn- och stålindustrin:



Källa: Mellansvenska Handelskammaren

För Dalarnas exportindustri är det avgörande att de gränsöverskridande och godsbärande järnvägstransporterna stärks ytterligare genom fortsatt utveckling av det europeiska TEN-T-nätet i vår del av Europa. En naturlig utveckling för Sveriges exportnäring är att förstärka det övergripande TEN-T-nätet genom att inkludera **Bergslagsbanan** som **via Borlänge** förbinder **Gävle hamn med Göteborgs hamn**. Samfinansiering via EU-medel är en viktig del i en långsiktig utvecklingsplan för alla järnvägsstråk i Sverige. **Godsstråket genom Bergslagen** som en del av **Botniska korridoren** går i TEN-T-nätets kommande förlängning av stomnätskorridoren ScanMed, som förbinder södra Italien med Luleå och passerar genom södra delen av länet. För Dalarna innebär Godsstråket genom Bergslagen, förutom transittrafik av gods mellan norra och södra Sverige, att vissa stora industrier längs banan alstrar en stor del godstrafik såsom Stora Enso Fors och Outokumpu i Avesta. Även **Dalabanen** är viktig för godstrafiken. Detta gäller särskilt godstransporter från norra Dalarna, med anslutning till **Bergslagsbanan** i

Borlänge och till Godsstråket genom Bergslagen (Botniska korridoren) i Avesta/Krylbo.

Botniska korridoren - förlängningen av EUs stomnätskorridor ScanMed från Hallsberg till Haparanda via Godsstråket genom Bergslagen i Dalarna

Den Botniska korridoren utgör en viktig fast förbindelse för exportindustrin i norra Sverige och de exportberoende tillverkningsföretagen i Dalarna. 2029 kommer den sk. Fehrman Bält-förbindelsen att vara färdigbyggd vilket innebär att det finns en fast förbindelse hela vägen från Dalarna ner till kontinenten. För Dalarnas exportberoende företag är detta tillsammans med förlängningen av ScanMed-korridoren (Botniska korridoren Örebro/Hallsberg-Haparanda-Finland)) av yttersta vikt och betonar såväl Dalarnas som norra Sveriges exportberoende industris förutsättningar för god tillgänglighet till den europeiska marknaden.

sannolikt att göra med att branschen sysselsätter allt färre. Såväl produktion som förädlingsvärde har dock ökat under den senaste 20-årsperioden. Det finns flera skäl till denna till synes motsägelsefulla utveckling. En stark produktivitet utveckling, för att fortsatt kunna vara konkurrenskraftiga globalt, och en överflyttning av en del av verksamheten till tjänsteföretag är två viktiga förklaringar.

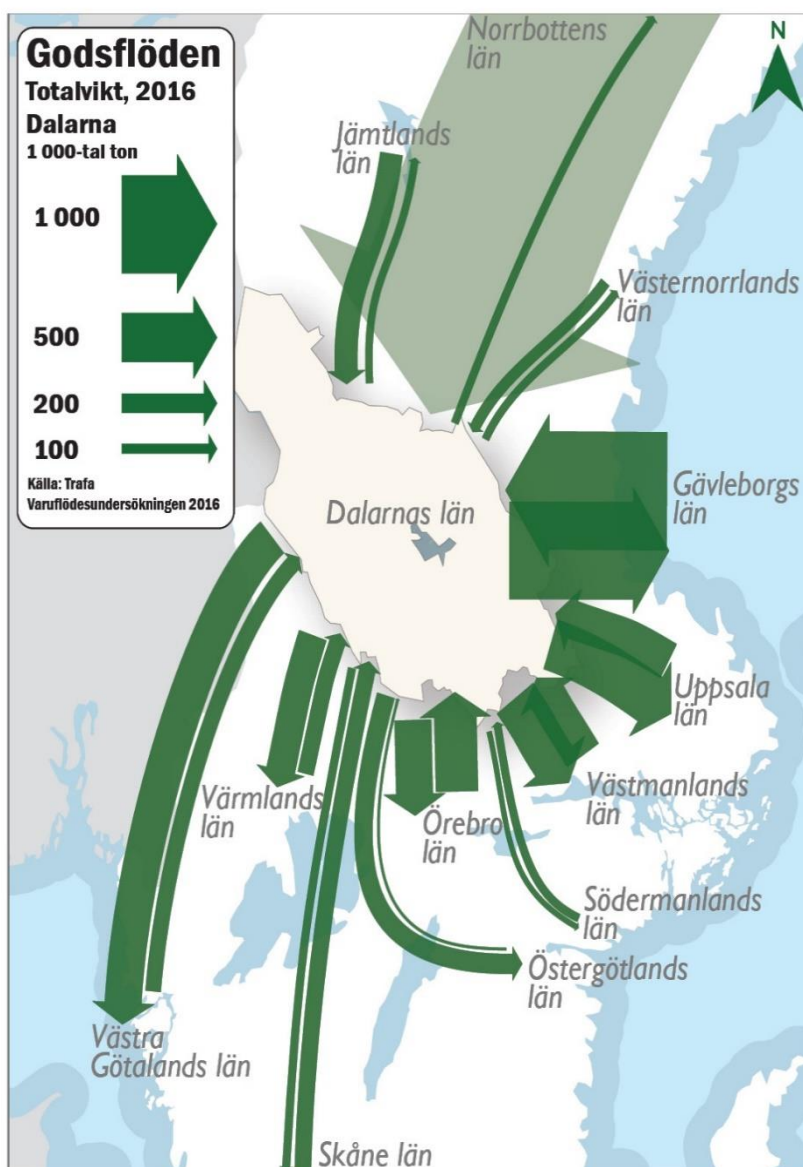
Med en stigande levnadsstandard för svenska hushåll ökar deras efterfrågan på tjänster mer än på varor vilket förklarar att industrin växer långsammare än BNP. I rapporten analyseras tillverkningsindustrins spridning i landets regioner, och här har de valt funktionella arbetsmarknadsregioner (FA-regioner) som analysnivå. I analysen syns att majoriteten av industriarbetsställen med fler än 50 anställda finns i storstadsregionerna eller i stora regioner (> 150000 invånare), men där finns också 80 procent av befolkningen. Relaterar man till befolkningen i regionerna syns att tillverkningsindustrins betydelse är större i medelstora (50000-150000 inv.) och små regioner (< 50000 inv.).

I de flesta regioner, stora som små, är industrin diversifierad. Bilden av en enda stor industri som en hel bygd är beroende av kommer förmodligen från analyser på kommunnivå, men ser man till hela arbetsmarknadsregioner – dvs. inom vilken människor är beredda att pendla - är bilden falsk. En analys av växande industriföretag visade att de flesta finns i storstadsregioner och större regioner men relaterat till regionernas storlek fanns flest tillväxtföretag i de små och medelstora regionerna. Sammantaget konstateras i utredningen att livskraftiga och växande industriföretag finns i regioner av olika storlekar, stora som små. För att fortsatt kunna ge industriföretag förutsättningar att vara livskraftiga och att växa betonar Industrins ekonomiska råd vikten av goda förbindelser mellan storstadsregionerna och landets övriga regioner, och de menar att dessa måste prioriteras före bättre förbindelser mellan storstadsregionerna.

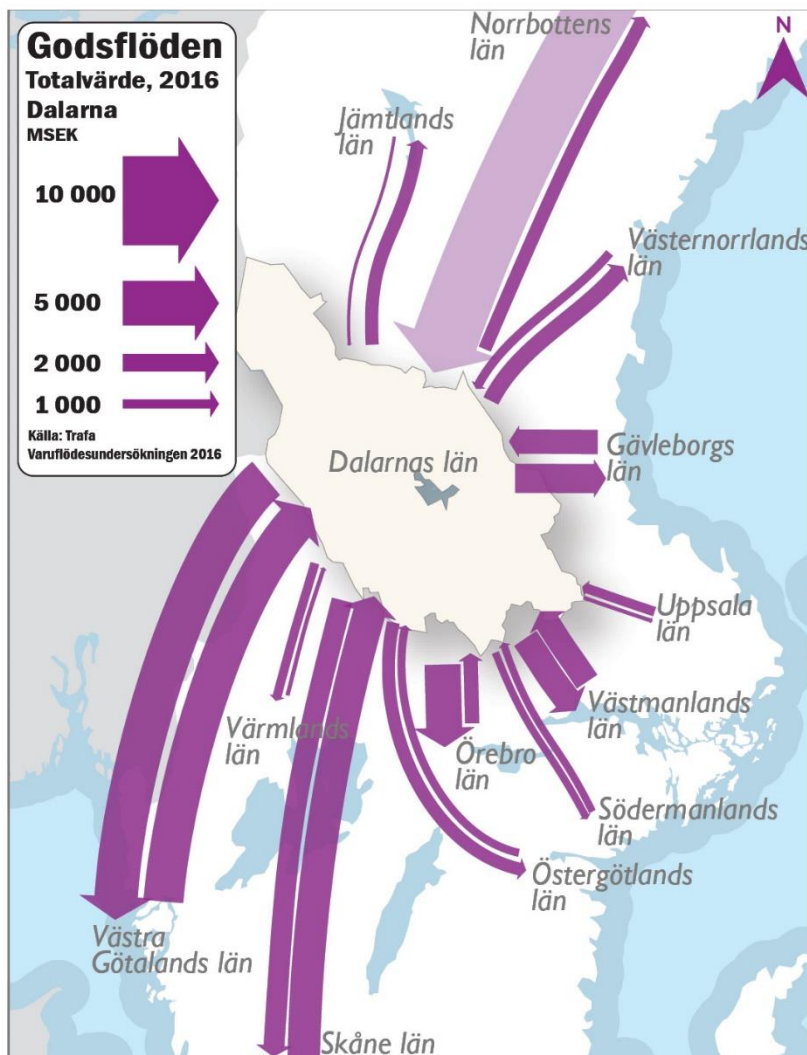
Godsutbytet med övriga Sverige och Internationellt

Av figurerna/kartorna nedan redovisas Dalarnas godsutbyte med övriga Sverige (förutom angränsande län) och import och export. Av materialet kan utläsas den stora andelen export som Dalarnas tillverkningsindustri genererar. Detta befäster betydelsen av robusta och rätt dimensionerad

infrastruktur i form av järnväg till kontinenten och god tillgänglighet till Östersjöhamnar och Göteborgs hamn.



Godsflöden för Dalarna gällande totalvikt till och från övriga landet



Godsflöden för Dalarna gällande totalvärde till och från övriga landet

I figuren nedan åskådliggörs sysselsättning (antal anställda) inom tillverkningsindustrin i Dalarna. Materialet är uppdelat i två delar för att beskriva Dalarnas historiskt sett stora variation i struktur avseende de tillverkande företagen. Det ena klustret utgörs av de klassiska Bergslagskommunerna och det andra klustret är övriga kommuner i den norra och västra delen av Dalarna.



Källa: Statistik: IUC Dalarna. Bearbetning AFRY.

I figuren nedan åskådliggörs tillverkningsindustrins omsättning i Dalarna 2016 uppdelat i Bergslagskommunerna och kommunerna i norra och västra Dalarna. Det ska uppmärksammas att en tydlig majoritet av de redovisade siffrorna utgörs av export inom skog, stål, verkstad och högteknologi. En granskning av underlagsuppgifterna till figuren indikerar att stål, högteknologi och skog utgör en klar majoritet av omsättningen i båda delregionerna.



Källa: Statistik: IUC Dalarna. Bearbetning AFRY.

För området som definieras som Bergslagen ligger tyngdpunkten på stål och högteknologi men även i Bergslagen utgör skogsindustrin en viktig komponent. För den norra delen av Dalarna utgör olika skogliga näringar en majoritet av omsättningen.

När det handlar om behov av infrastruktur för tillverkningsindustrin i Dalarna så skiljer sig behoven lite åt mellan Bergslagsregionen och norra Dalarna. För den förstnämnda regionen sker idag intransporter antingen på järnväg

(Stålpendeln Luleå-Borlänge eller annan järnväg) alternativt så går mycket av inleverans av insatsvaror med lastbil. Orsaken till den relativt sett höga andelen lastbilstransporter för insatsvarorna är att dessa oftast är heterogena produkter med olika avsändarorter. Detta bedöms även i framtiden utgöra grunden för intransporter till Bergslagen. För uttransporter av färdiga eller förädlade produkter är järnvägen av stor betydelse, framförallt till hamnar i Östersjön eller Göteborg. Järnvägen nyttjas även hela vägen till slutkunder ner på kontinenten.

För norra och västra Dalarna där skogsindustrin dominerar sker mycket av intransporter/råvarutransporter både på det perifera vägnätet och på det statliga vägnätet. Efter förädling skickas färdiga produkter ofta med järnväg på Dalabanan eller Västerdalsbanan söderut och vidare i de godsstarka järnvägsstråken på samma sätt som för företag i Bergslagsregionen.

Reinvesteringen av Västerdalsbanan mellan Malung och Malungsfors, inklusive timmerterminalen i Malungsfors, har öppnat för omfattande godstransporter på järnväg från norra och västra Dalarna, främst för Fiskarhedens träindustri. Dessa transporter bedöms innebära en minskning av Fiskarhedens lastbilstransporter, främst på väg E16, med cirka 3000 lastbilar per år. Utvecklingspotentialen bedöms vara stor för ytterligare godstransporter från norra och västra Dalarna via Västerdalsbanan och vidare längs stråken Dalabanan, Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

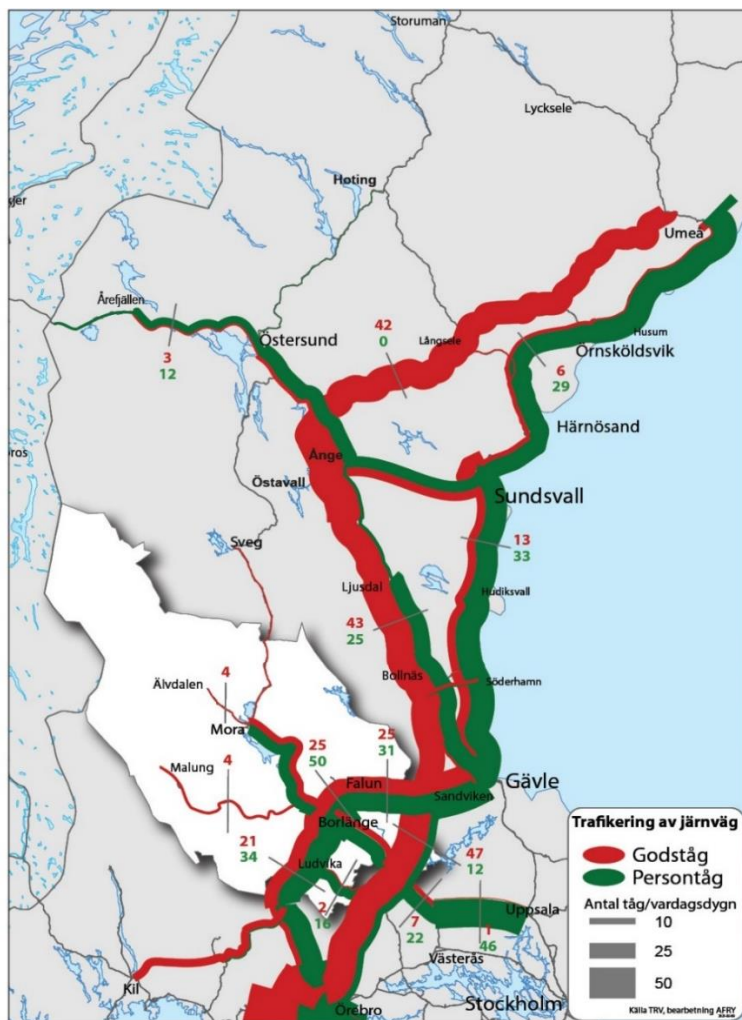
Tillverkningsföretagen i Dalarna är framgångsrika i att använda järnvägstransporter för uttransporter och det är av yttersta vikt att dalaföretagen i framtiden ges rimliga förutsättningar till starka och robusta järnvägsstråk till hamn och kontinenten.

Inom framförallt skogsindustrin har järnvägstransport med heltåg till kontinenten ökat det senaste decenniet. Det beror till stor del på att logistikföretag arbetat aktivt för att finna balans i ut- respektive intransporter via Öresundsbron. Denna utveckling förväntas fortsätta och efter 2029, då Fehmarn Bält-förbindelsen är färdigställd, finns möjlighet till både fler, snabbare och tillförlitligare järnvägsförbindelse med kontinenten.

Beroendet förväntas dock kvarstå av god tillgänglighet till framförallt Göteborgs hamn och Östersjöhamnarna för de exportberoende företagen i

Dalarna. Detta beror delvis på att företagen verkar på en global marknad med kunder utanför Europa. Exempel på Östersjöhamnar som är viktiga för Dalarna är Gävle hamn, Norrköpings hamn och Oxelösunds hamn. Tillgängligheten till Gävle hamn är viktig såväl per järnväg som per väg. Gällande Norrköping och Oxelösund så är stråket Bergslagsbanan/Godsstråket genom Bergslagen-Hallsberg-Norrköping/Oxelösund viktiga för framförallt SSAB i Borlänge och Hitachi ABB Power Grids i Ludvika.

Kartan nedan (nästa sida) visar på betydelsen av Dalarna både som en viktig transitregion men också att den förädling som sker i regionen genererar godstrafik, framförallt söderut via stråken Dalabanan, Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen. Kartan visar även dessa stråks stora betydelse för persontrafiken i Dalarna och omliggande regioner.



Kartan visar antal person- och godståg (inte antal resenärer och godsvärde)

Besöksnäring

Besöksnäringen är en platsbaserad basnäring som är viktig för Sveriges ekonomi. Dalarna har en stark och växande besöksnäring och är idag den största besöksdestinationen i landet utanför de tre storstadsregionerna, med åtta miljoner gästnätter per år. Besöksnäringen omsätter 7,6 miljarder per år i 1000 företag med drygt 6 100 sysselsatta.

Upplevelsesektorn, dit besöksnäringen räknas, är globalt en av de mest snabbt växande av alla deekonomier. I Sverige (år 2019) står sektorn för 2,5% av BNP, omsätter 306 miljarder kronor och sysselsätter 126 000 personer. Upplevelsesamhället som begrepp allt mer hamnat i fokus i

diskussioner om ekonomiskt värdeskapande och som konkurrensmedel. Upplevelser har blivit något som produceras, paketeras och säljs.

Utifrån SKR:s rapport var skatter och avgifter från besöksnäringen tar vägen (Sweco fallstudie november 2019), konstateras bland annat att staten erhåller 51 procent av skatteintäkterna från besöksnäringen.

Besöksnäringen har haft en mycket gynnsam sysselsättningsutveckling de senaste åren och har potential till en fortsatt stark tillväxt. 2018–2019 uppgick antalet skiddagar till 3,74 miljoner i hela Dalarna varav 2,4 miljoner i Sälenfjällen och ca 0,54 miljoner i Idre.

Den nya flygplatsen i Sälenområdet (Scandinavian Mountains Airport) invigdes i december 2019 och bedöms i prognoser kunna öka kapaciteten avsevärt för att ta emot långväga besökare till området. Biltransporterna kommer dock även fortsatt vara avgörande för denna viktiga näring, där den stora besöksmassan kommer från Stockholm/Mälardalen. Transportpolitiken måste utformas så att dessa infrastrukturstråk kan förbättras och förstärkas hela vägen oavsett om det är nationellt stamvägnät eller regionalt vägnät. Utbyggnaden av infrastruktur för elfordon och fossilfria drivmedel behöver påskyndas och är av nationellt intresse.

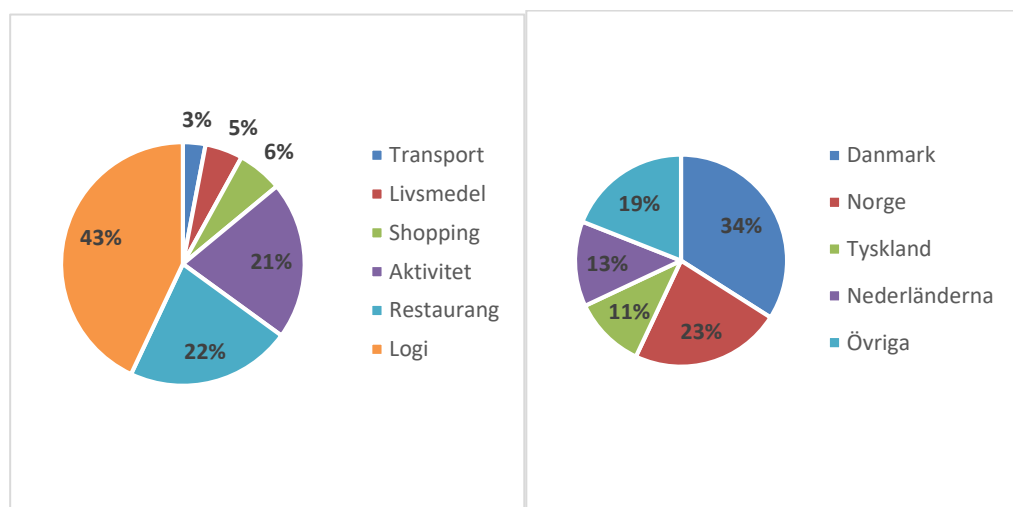
De investeringar på tio miljarder som planerades inom besöksnäringen för perioden 2010-2020 har förverkligats. Detta har resulterat i ca 35 000 nya bäddar varav ca 27 000 i Dalafjällen. De nya bäddarna har i stora drag skapat 3 miljoner gästnätter, en ökad omsättning på 2,2 miljarder och 2 200 nya arbetstillfällen.

Inom ramen för kommande planeringsperiod (2022-2033/37) planeras investeringar i Sälenfjällen (2020-2030) för 4,7 miljarder och med den starka kopplingen till Trysil där det planeras investeringar för 3,7 miljarder. Idre-/Grövelsjöområdet planerar investeringar för cirka 9 miljarder till 2032. Planerade investeringar kan sammantaget i jämförelse med tidigare period (2010-2020), bland annat innebära ytterligare ca 2000 nya arbetstillfällen.

Det pågår en stor Out-door trend i världen, så även i Sverige, där vandring och cykling är de viktigaste aktiviteterna under barmarksperioden. Trenden påbörjades innan coronapandemin, men har förstärkts i och med pandemin. Detta känner även Dalarnas besöksnäring av. Denna efterfrågan kan mötas med tanke på det stora utbud av bäddkapacitet under barmarksperioden som inte är fullt utnyttjad i Dalafjällen. Här kan beläggningen öka markant och därmed omsättning och sysselsättning.

Satsningar på ledutveckling både för vandring och cykling sker i hela Dalarna.

Detta sätter ett ytterligare stort tryck på vägtransportsystemet i Dalarna vilket utvecklas i nedanstående skrivningar.



Årssysselsatta i besöksnäringens delbranscher i Dalarna, 2019

Hemvist för utländska besökare i Dalarna

Beskrivning av dagens Vägtransportsystem

Dalarna har flera nationella stamvägar (E16, E45, Rv50, Rv70) som sträcker sig genom länet och som interagerar med övriga prioriterade regionala stråk. Dalarna är bland annat därför unikt vad gäller en omfattande belastning på vägtransportsystemet särskilt för långväga personresor och godstransporter. Vidare torde etableringen av ett nytt regemente i Falun generera ytterligare tunga transporter längs det nationella och regionala vägnätet i Dalarna, vilket främst kan komma att öka belastningen på Rv69 och Rv70 för tunga vägtransporter till Älvdalens (Trängslet) nationella (och internationella) militära övningsområde. Den omfattande turisttrafiken har en påtaglig påverkan på transportsystemets kapacitet i hela Dalarna, varav en stor del på det regionala vägnätet. Trafikflödet för turistströmmarna som uppgår till cirka 14 000 ÅDT (Fiskarheden) vid trafiktoppar, vilket under högtrafiktimmarna på väg 66 och Vasaloppsvägen motsvarar 5 gånger respektive 15 gånger större trafik. Detta ställer höga krav på vägstandard och vidare hastighetsanspråken för såväl den nationella som regionala tillgängligheten

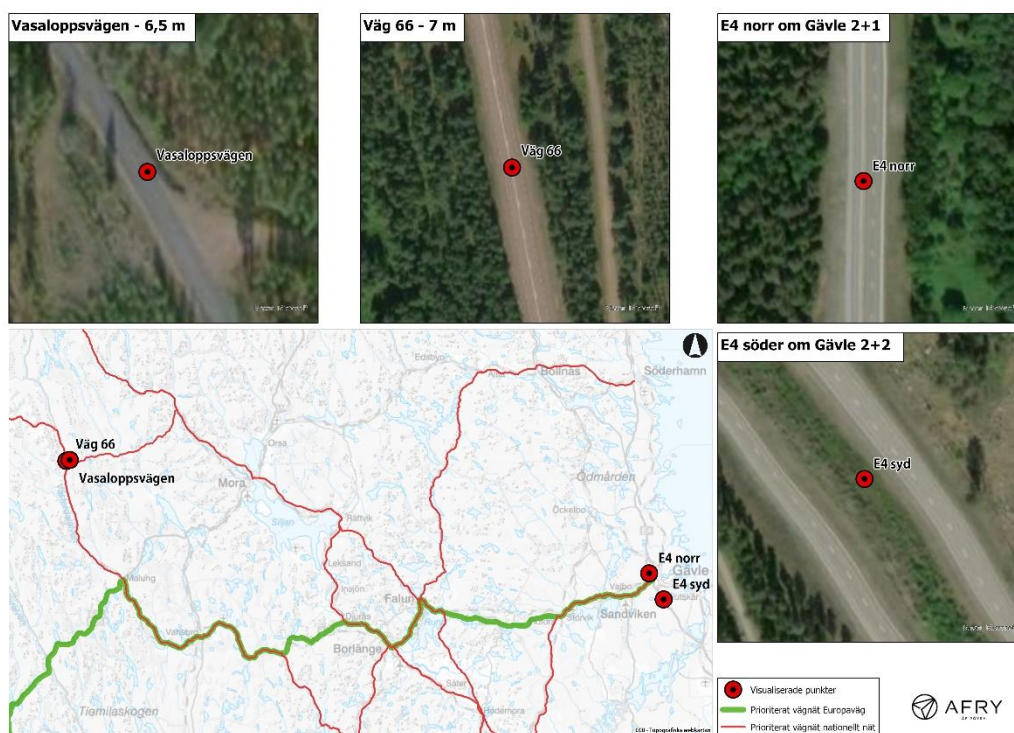
i det funktionellt prioriterade vägnätet. I praktiken uppstår därför trafikinfarkter även i den här delen av landet, det vill säga utanför storstadsregionerna, när vägstandarden inte svarar mot de faktiska trafikflödena.

Under högsäsong har Sälenfjällen och Idre-/Grövelsjöfjällen över 100 000 besökare och man brukar tala om en "stad på fjället" - ett "Västerås" som förflyttar sig varje vecka till och från Sälen-/Idreområdet. Dalarnas omfattande vägtransportsystem belastas även av trafik till andra starka besöksmål inom länet såsom Siljansområdet, Romme Alpin (Borlänge) och Säfsen (Ludvika/Fredriksberg) liksom av transittrafik genom länet till besöksmål utanför Dalarna.

Säsongsvariationen i trafiken innebär stora trafikvolymmer längs vägar som inte är dimensionerade för detta. Sambandet mellan maxtimme och ÅDT beräknas normalt vara cirka 10%, dvs en tiondel av dygnets trafik sker under maxtimmen. För väg 66 och Vasaloppsvägen är dessa 5 gånger respektive 15 gånger större. För Vasaloppsvägen innebär det att maxtimmen under högsäsong har fler fordon under denna timme än vad som ska passera under ett årsmedeldygn.

För att illustrera detta har Region Dalarna beräknat dessa vägars ÅDT utifrån det normala sambandet, vilket ger ett ÅDT strax under 14 000 fordon. I bilden nedan visas de två vägarna tillsammans med E4 norr respektive söder om Gävle längs sträckor som idag har cirka 12 000

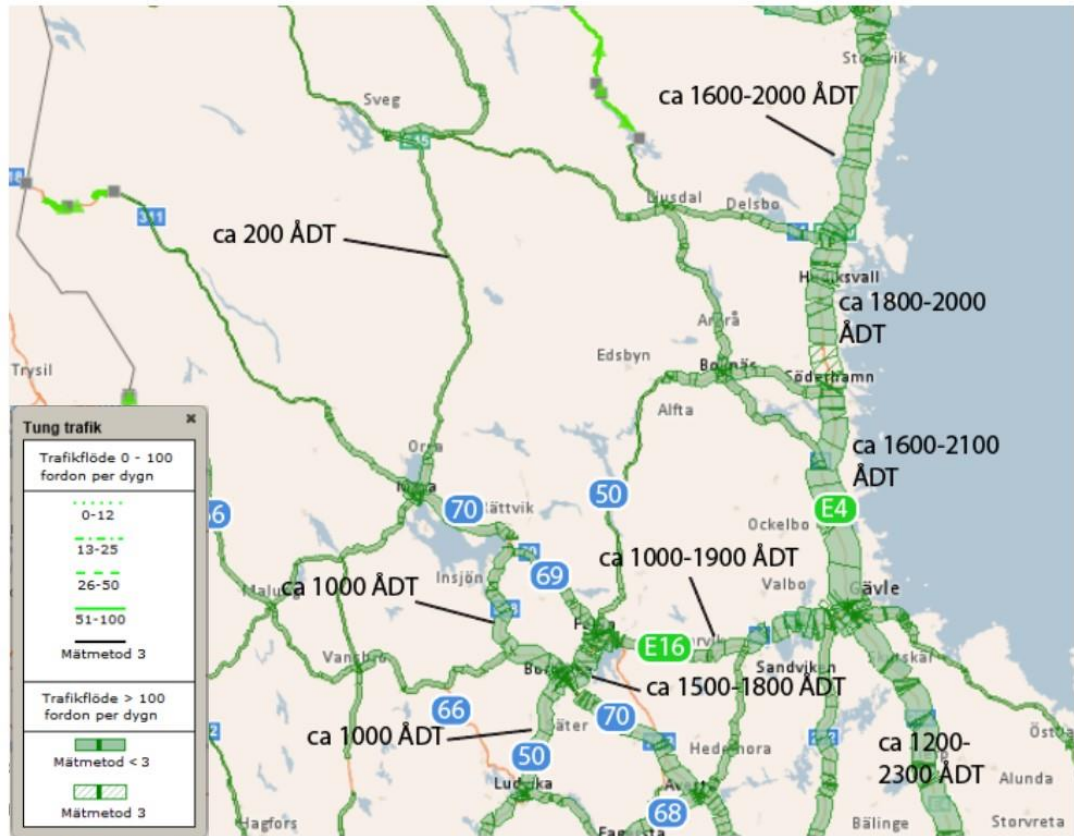
respektive 13 000 i angiven ÅDT (2018), sträckor som idag är mötesseparerade 2+1/2+2-vägar.



Vägdimensionering (4 bilder ovan i karta) baserat på ÅDT. Vänsterstapel Vasaloppsvägen /Väg 66 och högerstapel E4 norr respektive söder om Gävle.

Analogt med resonemanget ovan gällande järnvägsstråk, är Dalarnas funktion relativt motsvarande när det kommer till godstransporter på väg.

I figuren nedan redovisas ÅDT för den tunga trafiken på Dalarnas vägnät. Av figuren framgår att väg 50, väg 68, väg 70 och E16 utgör de tyngsta godsstråken. En orsak är att Dalarna utgör ett viktigt transitlän för trafik till norra Sverige. Ett annat är att tillverkningsindustrin tar in mycket insatsvaror på väg och att den skogliga näringen nyttjar vägsystemet för sina råvarutransporter. Det framgår även väldigt tydligt att ÅDT mot Gävle på E16 är högt för den tunga trafiken vilket till stor del har kopplingar till den närmaste hamnen för Dalarna, Gävle hamn.



Källa: Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart i Region Mitt, Trafikverket - TRV 2020/100617