

Utvecklingsplan för Regional Persontågtrafik i Dalarna

2025
med utblick mot 2050

Datum 2024-10-01 Giltigt t.o.m XXXX-XX-XX	Diarienummer KTN2024/56 Versionsnummer 1.0	I samarbete med
Godkänt av Kollektivtrafiknämnden 2024-10-10 §70		



Sammanfattning

Dalarnas utvecklingsplan för regional persontågstrafik ska ses som ett kunskapsunderlag. Den betonar kollektivtrafikens betydelse för regional utveckling och syftar till att beskriva det långsiktiga behovet av persontågstrafik, vilket möjliggör att invånare samt näringar i Dalarna kan tillgodose sitt resbehov. I förlängningen ämnar planen peka på de infrastrukturella satsningar som krävs i järnvägsanläggningen. Målet är att tydliggöra vilken tågtrafik Dalarna ska bedriva 2025 med en utblick mot 2050, samt till att bidra till de övergripande mål som finns för ett hållbart och utvecklande län.

Dalarnas geografi och diversifierat näringar kräver en effektiv transportinfrastruktur. Utvecklingsplanen tar hänsyn till flera faktorer som påverkar järnvägssystemet, inklusive de nuvarande infrastrukturella begränsningarna och ekonomiska ramarna för järnvägsutveckling. Planen kartlägger de befintliga järnvägsstråken i, men även utanför, länet och lyfter fram identifierade behov för att uppnå en positiv utveckling i tågsystemet. Ett tydligt identifierat mål är att tillförlitligheten för persontågstrafikeringen behöver förbättras, för att bidra till ett ökat kollektivt resande. En utvecklad kollektivtrafik möjliggör tillgänglighet, vilket i sin tur kan bidra till ett mer attraktivt Dalarna.

Planen utgår från rådande politiska beslut och prioriteringar samt beskriver beslutade utvecklingsmål, inklusive nulägesbeskrivningar och insatser som krävs i vidare arbete. Det krävs dock vidare analyser, utredningar och förstudier för att konkretisera målen, utpekade inriktningar och de infrastrukturella investeringar som behövs, för att förverkliga dem. Något som denna plan avslutningsvis belyser.



Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
2.	Syfte och mål	2
2.1	Strategiska utgångspunkter och avgränsningar	2
3.	Mål, riktlinjer och strategier	3
3.1	Nationella mål	3
3.2	Regionala mål, riktlinjer och strategier	3
3.3	Regionala mål, riktlinjer och strategier – kollektivtrafik	7
3.4	Behov av utvecklat tågtrafiksystem	9
4.	Principer för utveckling av stationer och trafikering	10
4.1	Principer för utveckling av stationer	10
4.2	Principer för tågtrafikering	11
5.	Nuläge - Befolkning, tillgänglighet, reseutveckling och näringar	12
5.1	Befolkningen i Dalarnas län	13
5.2	Tillgänglighet	16
5.3	Pendling och relationer inom och utom Dalarnas länsgräns	18
5.4	Restider i kollektivtrafiksystemet	20
5.5	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet	22
5.6	Resvanor/resandeutveckling	23
5.7	Näringens nuläge och behov	23
6.	Dagens tågtrafiksystem i Dalarna	25
6.1	Transportsystemet - järnväg	25
6.2	Trafikering på järnvägen	27
6.3	Dalabanan	32
6.4	Bergslagsbanan	33
6.5	Bergslagspendeln	33
6.6	Västerdalsbanan	34
6.7	Inlandsbanan	34
6.8	Godsstråket genom Bergslagen	35
6.9	Övriga tågbanor/stråk	35
7.	Beslutad och planerad utveckling av den regionala persontågtrafiken	36
7.1	Beskrivning och status av beslutade utvecklingsmål	37
7.2	Omvärldsfaktorer som påverkar järnvägssystemets utveckling och kapacitet	39
8.	Behov av utvecklad infrastruktur	41
8.1	Beslutad och förväntad utveckling fram till 2030	41
8.2	Behov för att nå utvecklingsmål till 2040 och 2050	42

9.	Målbilder för regional persontågtrafik.....	43
9.1	Analys av kommunala inspel.....	43
9.2	Målbilder.....	44
10.	Identifierade insatser för utvecklad persontågtrafik	44
10.1	Insatser för beslutade utvecklingsmål.....	45
10.2	Insatser för identifierade utvecklingsbehov.....	47
10.3	Slutsatser	50
Bilaga A.....		

1. Inledning

Kollektivtrafik i allmänhet och persontågtrafik i synnerhet är en viktig förutsättning för regional utveckling. Genom snabba förbindelser minskar de tidsmässiga avstånden mellan orter. En av Kollektivtrafikens främsta uppgifter är att knyta samman studie- och arbetsmarknadsorterna inom samt över länsgränsen, i syfte att skapa förutsättningar för effektiva pendlingsmöjligheter, god tillgänglighet till utbildning och till såväl fritids-, vård- och andra serviceinrättningar. Med starka stråk bidrar kollektivtrafiken till ett konkurrenskraftigt och sammanhållet Dalarna i enlighet med målsättningarna som finns i Dalastrategin. Det finns ett positivt samband mellan tillgången till högutbildad arbetskraft och ett breddat näringsliv vilket gör det lättare att matcha tillgång och efterfrågan av arbetskraft. Tåget kan genom sina produktfördelar, som möjliggör att många kan använda restiden till arbete eller avkoppling, förkorta det upplevda tidsavståndet ytterligare.

Dalarna är ett län med stora naturtillgångar, där basindustrin finns sida vid sida med besöksnäringen, världsledande företag samt kulturella och kreativa näringar. Ett gott företagsklimat kräver väl fungerande infrastruktur vare sig det gäller vägar, tåg eller flyg. Region Dalarnas viktigaste prioriteringar för kollektivtrafiken i länet är: fler resenärer i länets kollektivtrafik, bättre dialog med kommuner och resenärer samt en långsiktig hållbar ekonomi med en ökad effektivitet i trafiken.

Utvecklingsplanen för regional persontågtrafik i Dalarna bidrar till att kunna fastställa ett nutida basutbud för länets tågtrafik samt peka ut hur en framtida trafikering av persontåg bör utvecklas. Dessutom ämnar planen ligga till grund inför revidering av Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen (TiB).

Region Dalarna har fått uppdraget att ta fram denna plan dels i och med sitt delägarskap i TiB och dels för att ett liknade underlag för att kunna belysa de utmaningar och förutsättningar som finns för en välfungerande kollektivtrafik i länet saknas. Det är därmed av vikt att denna utvecklingsplan kan tydliggöra vilka insatser som behövs för att uppnå beslutade utvecklingsmål samt identifierade målbilder. Planen bör ses som ett viktigt kunskapsunderlag för vidare strategiskt arbete och som en grund för politiskt beslutsfattande.

2. Syfte och mål

Denna plan för utveckling av den regionala persontågtrafiken ämnar vara vägledande och utgöra underlag för Region Dalarnas planering av tågtrafiksystemet. Det huvudsakliga syftet med planen är att beskriva det långsiktiga behovet av persontågtrafik som möjliggör att invånare i Dalarna kan tillgodose sitt resbehov och i förlängningen peka på de infrastrukturella satsningar som krävs i järnvägsanläggningen, för att möta identifierade behov. Dalarnas utvecklingsplan bör ses som en grund samt ett underlag för att fastställa ett basutbud för länet, framtida persontågtrafikering och för arbetet med revidering av det långsiktiga programmet för TiB.

Den utveckling som Region Dalarna vill se kopplad till tågtrafiken ska stödja de mål med transportsystemet som finns i Trafikförsörjningsprogrammet, den regionala utvecklingsstrategin samt planer för kollektivtrafikens utveckling. Därtill ska planen även fungera som underlag för respektive kommuns bostads- och näringslivsutveckling, samt för framtida regionala transportstrategier. Den ämnar fungera som ett verktyg för att presentera Region Dalarnas viljeriktning inför kommande planperioder för nationell plan samt länsplan för regional transportinfrastruktur. Målet med utvecklingsplanen för regional persontågtrafik i Dalarna är att kunna indikera vilken tågtrafik Dalarna ska bedriva 2025 med utblick mot 2050. Den ska påvisa vilken regional tågtrafik som behövs för att tågtrafiken ska bidra med sin del för att nå Region Dalarnas övergripande mål för ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet.

2.1 Strategiska utgångspunkter och avgränsningar

Utvecklingsplanen för regional persontågtrafik tar sin utgångspunkt i Dalastrategins övergripande mål och andra strategiska dokument som har beslutats inom Region Dalarna. Målen kommer från de etablerade strategier och planer som finns för utveckling av Dalarna, och är antagna av Region Dalarna genom beslut i politiska organ. Därmed har inga nya mål arbetats fram i framtagandet av denna plan.

Utvecklingsplanen har sin utgångspunkt i persontågtrafik på järnväg, med fokus på regionaltåg. Planen förhåller sig dock till kommersiell persontågtrafik, godstrafik i viss utsträckning och andra kollektiva färdmedel, då dessa påverkar utvecklingen samt förutsättningarna för den regionala persontågtrafiken. I Dalarna är det fortsatt SJ som utgör stommen i den kommersiella trafiken och den regionalt upphandlade trafiken ämnar fungera som komplement. Utöver de nämnda transportslag behöver denna plan även beakta andra faktorer som påverkar järnvägssystemet, så som Dalarnas idag infrastrukturella begränsningar för järnvägen samt de ekonomiska ramar som finns tilldelat för järnvägsutvecklingen i länet.

Planen fokuserar på ett antal målår i tioårsintervaller, med en sträckning till 2050. Dessa årtal passar väl med planering av stora infrastrukturprojekt och när dessa kan förväntas vara klara. Denna kategorisering ger planen ett tjugofemårsperspektiv, vilket är rimligt att överblicka då det sträcker sig över en period där ett antal kända behov och målsättningar finns samt större infrastrukturåtgärder att relatera till.

Då denna plan syftar till att ligga som grund för TiBs fortsatta planeringsarbete avgränsar den sig i att ha ett visst geografiskt fokus på regional nivå. Däremot finns det viktiga reserelationer även utanför Dalarnas länsgräns, vilket medför att hela TiBs upptagningsområde samt ett utökat storregionalt perspektiv tas i beaktning. Det är med andra ord Dalarnas resande- och trafikbehov som ligger till grund för framtagandet av denna plan och som delägare av TiB ingår den i länets ägardirektiv för fortsatt strategiska planering.

3. Mål, riktlinjer och strategier

Utvecklingsplanen för regional persontågtrafik ska ligga väl i linje med regionens övriga utveckling samt den nationella transport-, klimat- och regionala utvecklingspolitiken. Med utgångspunkt i de strategier och mål som finns på såväl regional nivå som storregional och nationell stärks planens långsiktiga hållbarhet. De tre nationella målsättningar och strategier som främst berör Region Dalarnas plan för utveckling av den regionala persontågtrafiken är de nationella klimatmålen, den nationella strategin för hållbar regional utveckling och de nationella transportpolitiska målen. Andra regionala riktlinjer och strategier som planen förhåller sig till är Dalarnas regionala systemanalys, Dalastrategin, Trafikförsörjningsprogram samt kollektivtrafikens basutbud som redovisas i efterföljande avsnitt 3.2.

3.1 Nationella mål

Sveriges transportsektor står inför en omfattande omställning för att nå klimatmålen och stärka regional utveckling. Klimatmålen kräver en drastisk minskning av växthusgasutsläpp, särskilt inom transportsektorn. Järnvägen har en central roll i denna omställning, då den kan bidra till att öka kollektivtrafiken och godstransporter, samtidigt som den möjliggör mer energieffektiva transporter. Målet är att minska transportsektorns utsläpp med 70 % till 2030 (2017:720) och öka energieffektiviteten inom järnvägen med 50 % till samma år.

Samtidigt syftar den nationella strategin för hållbar regional utveckling till att stärka lokala och regionala ekonomier genom att förbättra tillgängligheten mellan olika platser. Järnvägen spelar en viktig roll här genom att möjliggöra konkurrenskraftiga resor mellan orter som kan bilda gemensamma arbetsmarknadsregioner. De nationella transportpolitiska målen kompletterar dessa strävanden genom att fokusera på en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning för alla. Målen omfattar både funktionsmål, såsom grundläggande tillgänglighet och likvärdighet, och hänsynsmål, som rör trafiksäkerhet och miljöhänsyn.

3.2 Regionala mål, riktlinjer och strategier

Planen förhåller sig till regionalt framtagna strategier som syftar till att ge indikatorer, riktlinjer och målbilder för Dalarnas utveckling. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet tillsammans med regionplan och budget är grunden för utveckling av kollektivtrafiken. Till det tas hänsyn till andra framtagna måldokument och strategier. I följande avsnitt redovisas de strategier som har en stark koppling till Dalarnas utveckling av den regionala persontågtrafiken.

3.2.1 Regional utvecklingsstrategi - Dalastrategin 2030

Dalastrategin är Dalarnas regionala utvecklingsstrategi (RUS). Den har sin grund i det uppdrag som Region Dalarna har från regeringen och riksdagen att utarbeta och fastställa en regional utvecklingsstrategi för länet, samt samordna genomförandet och uppföljningen av strategin. Det övergripande och långsiktiga målet för Dalastrategin är ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet.



Figur 1 Visar hur trafikförsörjningsprogrammet samt utvecklingsplanen för regional persontågtrafik förhåller sig i ett sammanhang. Källa: Dalastrategin 2030 - Tillsammans för ett hållbart Dalarna.

Genom ett utmaningsdrivet angreppssätt med hållbarhet i fokus bidrar Dalarna till genomförandet och måluppfyllelsen av Agenda 2030.

För att nå målen i Dalastrategin finns tre målområden som kopplar an till de olika dimensionerna av hållbarhet – miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Målområdena formuleras som:

› Ett klimatsmart Dalarna

Ett klimatsmart Dalarna är ett resurseffektivt Dalarna utan klimatpåverkande utsläpp. Resande sker på ett enkelt och miljömässigt hållbart sätt. I ett klimatsmart Dalarna är samhällets robusthet och resiliens vid klimatiförändringar god.

› Ett konkurrenskraftigt Dalarna

I ett konkurrenskraftigt Dalarna är näringslivet livskraftigt och bidrar till hållbar tillväxt. En väl utvecklad och hållbar infrastruktur skapar värden för näringsliv, boende och besökare. [...]

› Ett sammanhållet Dalarna

I ett sammanhållet Dalarna finns goda livsmiljöer som skapar en känsla av närhet. Det är ett inkluderande, jämställt, och jämlikt Dalarna där människor mår bra och där alla ges möjlighet att utvecklas. [...]

Dessa målområden är nära sammanlänkande med varandra och insatser inom ett område kan ofta bidra till målpuppfyllelse även inom andra områden.



Figur 2 Utvecklingsplanen för regional persontågtrafik beröringspunkter Dalastrategin 2030.

3.2.2 Regional systemanalys Dalarna

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. Åtta funktionella gods- och persontrafikstråk på väg och järnväg har pekats ut i gällande regionala systemanalys:

- E16/Västerdalsbanan/Gävle hamn.
- E45/Inlandsbanan.
- Rv50 (Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan/Gävle hamn/Göteborgs hamn.
- Rv70/Dalabanen/Vasaloppsvägen/Dala Airport/Mora-Siljan flygplats.
- Rv26 (Halmstad–Kristinehamn–Mora).

- Rv66/Bergslagspendeln/väg 311.
- Rv68/Godsstråket genom Bergslagen/Gävle Hamn/Skånehamnar.
- Rv69 (Fagersta–Falun–Rättvik).



Figur 3 De åtta utpekade funktionella gods- och persontrafikstråken.

3.2.3 Länsplan för regional transportinfrastruktur

Investeringar i det statliga järnvägsnätet planeras och finansieras via medel i den Nationella planen för transportsystemet. Historiskt har ekonomiska resurser i länsplanen för regional transportinfrastruktur generellt inte lagts på järnvägsåtgärder då de finansieras genom Nationell plan. Planperiod 2004-2022 finansierade emellertid Region Dalarna, genom samfinansiering från länsplan till Nationell plan, åtgärder på Dalabanan och Bergslagsbanan för totalt 110 miljoner kronor. Detta gjordes för att tydligt påvisa de regionalt prioriterade stråken i Dalarna samt fanns det, under den planperioden, möjlighet att avvara ekonomiska medel för järnväg från länsplanen.

Den stundande planperioden 2026-2037 är i dagens läge upparbetad i den mån att de förmodade medel som tillkommer från väntande direktiv troligtvis inte finns att läggas på de regionala järnvägsbanorna i länet. Det ska dock understrykas att länsplanen fungerar som ett av flera verktyg för att implementera länets principer och målsättningar för utveckling, varav åtgärder för regional persontågtrafik kan inkluderas. Medel från länsplanen kan därmed användas för att samfinansiera åtgärder i Nationell plan.

3.3 Regionala mål, riktlinjer och strategier – kollektivtrafik

I följande avsnitt beskrivs de gällande mål, riktlinjer och strategier som har störst beröringspunkt till Dalarnas utveckling av kollektivtrafik. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga planen för hur kollektivtrafiken i Dalarna ska bedrivas och utvecklas över en längre tidsperiod för att bidra till ett hållbart Dalarna. Utifrån Trafikförsörjningsprogrammet har ett basutbud definieras och beskriver den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken med ett stort fokus på busstrafik. I basutbudsutredningen, som förväntas antas under 2024, framgår det dock att tåget, trots begränsningar i Dalarnas järnvägsnät, kommer att förbli en ryggrad för regionala resor och fortsatt erbjuda attraktiva restider för långväga resenärer. Kapitlet avslutas med att beskriva TiBs långsiktiga planering, med särskild fokus på fordonsbehov.

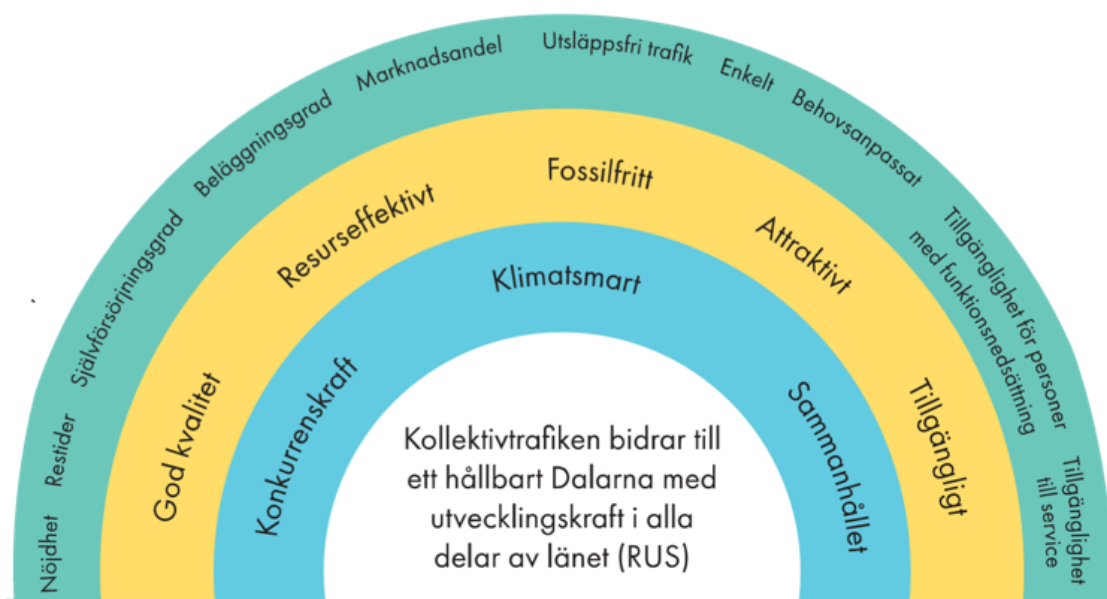
Baserat på gällande mål, riktlinjer och strategier för kollektivtrafiken går det att identifiera att persontågtrafiken behöver belysas i en större kontext för att kunna beskriva framtida trafikering på järnvägen. Denna plan syftar dels till att belysa detta med utgångspunkt i nedanstående dokument.

3.3.1 Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2023-2032

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som pekar ut den politiska viljeinriktningen och utgör den långsiktiga planen för hur kollektivtrafiken i Dalarna ska bedrivas och utvecklas under perioden 2023 till 2032, för att bidra till ett hållbart Dalarna. Tillsammans med regionplan och budget utgör det underlag för strategiska och avgörande beslut, så som beslut om allmän trafikplikt, upphandling av trafik och trafikutbud. Programmet beskriver även kopplingen till den regionala utvecklingen inom Dalarna och mellanregionalt samt ur ett nationellt perspektiv. Trafikförsörjningsprogrammet är ett av länets styrande dokument för prioritering av infrastrukturåtgärder på både väg och järnväg.

Visionen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2022-2032 är:

En resurseffektiv, tillgänglig, attraktiv och fossilfri kollektivtrafik med god kvalitet som bidrar till ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet!



Figur 4: Mål och indikatorer för allmän och särskild kollektivtrafik i Dalarna. Källa: Regionalt Trafikförsörjningsprogram Dalarna 2023-2032.

3.3.2 Kollektivtrafikens basutbud i Dalarna

Basutbudet är ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken i Dalarna. Basutbudet utgör den standard av kollektivtrafik som kan erbjudas i olika delar av länet och som utgångspunkt för den framtida trafiken som ska upphandlas som allmän kollektivtrafik. Ett viktigt led för att utveckla Dalarnas kollektivtrafik är att erbjuda regionala tågresor, som är både attraktiva och snabba. Tågen utgör ryggraden i kollektivtrafiknätet, men medan vissa sträckor erbjuder ett tillräckligt utbud och motsvarar efterfrågan, finns det andra där tågutbudet är otillräckligt och inte kan möta efterfrågan. Vilket gör att parallell busstrafik fortsatt kommer att vara nödvändig.

Trots begränsningar i det befintliga tågutbudet på regionens banor, ses tåget som kollektivtrafikens ryggrad och kommer fortsatt att erbjuda attraktiva restider för långväga resor. Dock behöver tågtrafiken på sikt förbättras och det krävs ett stort arbete för att säkerställa att banorna får den kapacitet som krävs.

3.3.3 Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen 2019 – 2030

Tågtrafik är en viktig förutsättning för den regionala utvecklingen och kräver en långsiktig planering. Tåg i Bergslagens ägare har därför enats i ett program för att kunna förverkliga sina långsiktiga ambitioner och planer. TiB ägs av Region Dalarna tillsammans med Region Örebro län, Region Gävleborg och Region Västmanland.

Det långsiktiga programmet sträcker sig till 2030 och beskriver den planerade utvecklingen av tågtrafiken med fokus på fordonsbehov i det gemensamma trafikområdet. Programmet utgör en fördjupning av respektive ägares eget regionala trafikförsörjningsprogram.

I Tåg i Bergslagen ABs ägardirektiv återfinns följande mål:

Övergripande mål

- Medborgarnas tillgänglighet till arbetsmarknad, studier och vardagliga fritidsaktiviteter ska öka.
- Bolaget ska bidra till att öka det kollektiva resandet
- Bolagets trafik ska upplevas som trygg för alla
- Bolaget ska öka sin positiva påverkan på klimat och miljö

Strategiska mål

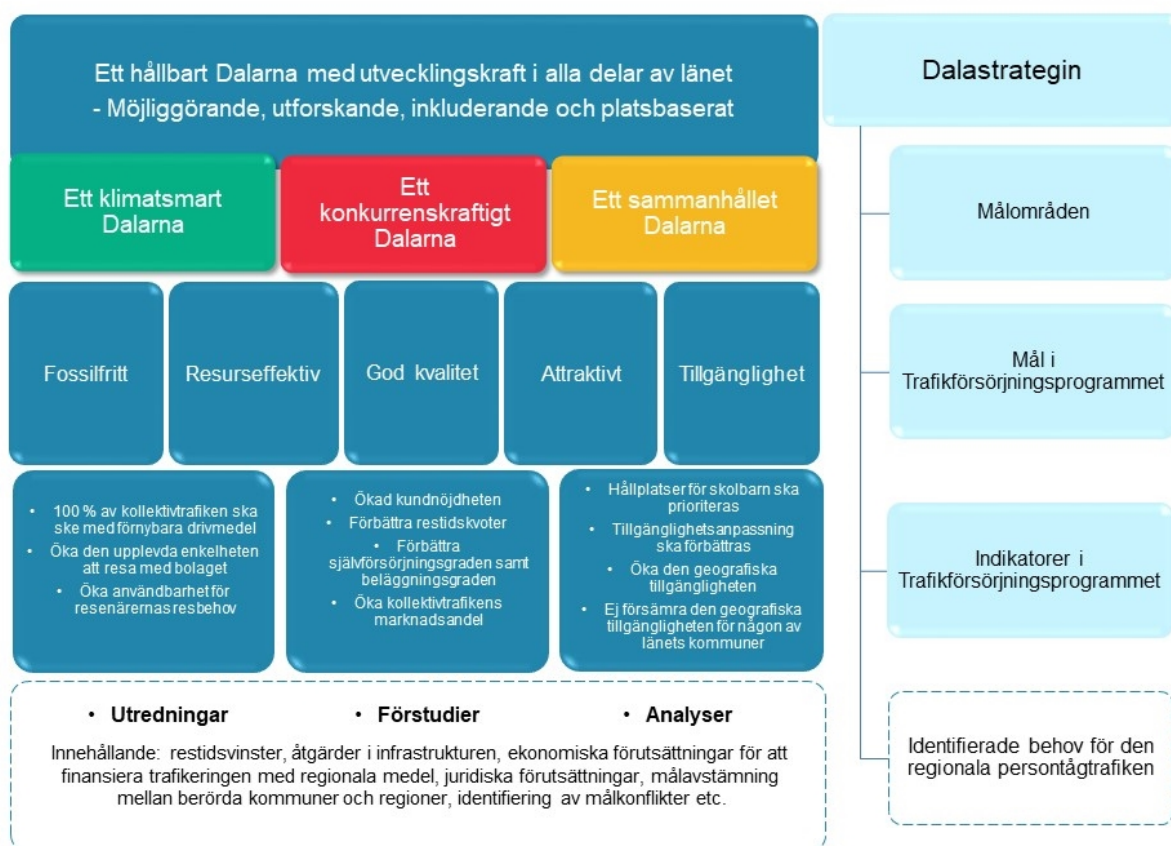
- Tågtrafiken ska nå fler människor och koncentreras därför till starka stråk
- Samarbete om trafikering ska eftersträvas med närliggande kollektivtrafiksystem
- Tågtrafiksystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsvariationer

För att uppfylla de målsättningar som ägardirektivet ger uttryck för och för att skapa en resurseffektiv trafik behövs omprioriteringar och förstärkningar av trafiken. Dels framgår det i programmet att fordonsflottan behöver utökas, förbättras och till viss del förnyas, för att möjliggöra ett utökat utbud och ett mer robust trafiksystem. Det är en målsättning att den trafik som bedrivs i Tåg i Bergslagens regi utförs med egna ordinarie fordonsresurser, vilket idag inte är fallet då fordonen hyrs in.

3.4 Behov av utvecklat tågtrafiksystem

I arbetet av planen för utveckling av den regionala persontågtrafiken har inga nya mål definierats, i stället går planen i linje med Region Dalarnas redan fastställda mål för kollektivtrafiken.

Planen fokuserar på att omsätta befintliga mål och strategier för att konkretisera *behov* för den regionala persontågtrafikens utveckling, så den stödjer både den övergripande målsättningen och mer detaljerade mål. Samspelet redovisas nedan.



Figur 5. Mål och indikatorer som berör den regionala persontågtrafiken.

Utifrån mål, indikatorer och övriga inspel till trafikeringen på järnvägen har regionala utvecklingsmål för persontågtrafiken beslutats, se kapitel 7. Identifierade behov för den regionala persontågtrafiken redovisas genom de föreslagna insatserna som behöver genomföras för att nå beslutade utvecklingsmål och målbilder. Behoven innefattar i största drag fortsatta utredningar, förstudier och analyser.

4. Principer för utveckling av stationer och trafikering

Inom ramen för planering av regional persontågtrafik ingår identifiering av behov av nya järnvägsstationer och ny trafikering.

4.1 Principer för utveckling av stationer

Med en järnvägsstation öppnas möjligheter i form av ökad tillgänglighet och potentiell tillväxt i stationens närhet. Införandet av nya stationsuppehåll medför fördelar för de som bor och verkar i stationens upptagningsområde. Fler uppehåll på en linje innebär samtidigt konsekvenser som längre restid för andra resenärer, ökade driftkostnader och kan medföra behov av investeringar i både fordon och infrastruktur, aspekter som behöver tas i beaktan.

Innan beslut om ett ökat antal stationsuppehåll längs en tåglinje kan fattas behöver nyttor och konsekvenser vägas mot varandra för att säkerställa att önskad effekt uppnås på bästa sätt.

Som stöd för beslut om nya stationsuppehåll bör principer och riktlinjer finnas. Nedan följer exempel på aspekter som bör beaktas i framtagandet av sådana principer och riktlinjer:

- Påverkan på restid för merparten av resenärerna
- Banans befintliga kapacitet i relation till nyttan av en ny station
- Befintligt eller potentiellt resandeunderlag
- Samplanering mellan kommun och region
- Principer för utformning och placering av station
- Förutsättningar för att förenkla för kombinationsresor (cykel, bytespunkter, kombinerad mobilitet, pendlarparkering, skyltning, trygghetsåtgärder etc.)
- Tågtrafikens lönsamhet/kostnadseffektivitet

I nuläget finns inga riktlinjer eller principer för utveckling av nya stationer för regional persontågtrafik i Dalarna. Under framtagandet av denna utvecklingsplan har det blivit tydligt att sådana riktlinjer och principer bör tas fram som stöd för fortsatt arbete mot önskad utveckling. Möjligen kan det vara relevant att ta fram ett sådant material gemensamt för alla regioner inom TiB. Det kan även vara relevant att formulera sådana principer för utveckling av befintliga stationer, t.ex. vid analys av plattformar, tillgänglighetsåtgärder och liknande.

4.2 Principer för tågtrafikering

En välfungerande tågtrafikering kan kännetecknas av en väl utnyttjad järnvägskapacitet med ändamålsenliga fordon på sträckor där efterfrågan finns, med avgångar dimensionerade utifrån resbehovet och god tillgänglighet över dygnet. Vid planering av persontågtrafik behöver därför hänsyn tas till tillgången på fordon, omloppstider och tillgång till personal. I likhet till principer för utveckling av stationer bör ambitionen vara att nyttan ska överväga kostnaden för att det ska vara samhällsekonomiskt lönsamt att trafikera en sträcka.

En generell princip som tillämpas i Dalarna är att regional persontågtrafik utgör stommen i kollektivtrafiknätet med kompletterande busstrafik där tåget inte kan uppfylla behovet. Undantag kan behövas med parallell busstrafik i de fall det krävs stopp vid fler prioriterade målpunkter till exempel för skolresor.

4.2.1 Olika roller för olika tåg

Olika typer av tåg trafikerar järnvägen med olika syften. Den kommersiella trafiken utgörs i huvudsak av SJs trafikering med lokdrivna tåg. Dessa tåg fyller en funktion såväl som långdistanståg för interregionala resor överstigande två timmar som för resor mellan mindre orter inom länet. I Dalarna finns inga kommersiella snabbtåg i nuläget, det vill säga tåg som endast stannar vid större orter och körs med tåg för 200 km/h samt har mycket hög komfort.

Den regionala persontågtrafiken i Dalarna utgörs enbart av regionaltåg som trafikeras med tåg för resor som är cirka 30-90 minuter. Till skillnad från vissa regioner där befolkningen och det kollektiva resandet är större så finns i Dalarna

inga pendeltåg eller regionexpresståg. Dels begränsas utbudet av lågt resandeunderlag, dels av kapacitetsbrister i infrastrukturen. Vid en mer utvecklad trafikering i framtiden kan det vara aktuellt att ta fram en klassificering av fler kategorier av regionaltåg för Dalarna.

Gemensamt för såväl kommersiell som regional persontågtrafik i Dalarna är den begränsade kapaciteten i järnvägsinfrastrukturen som idag är högt utnyttjad och inte medger en trafikering med fler tåg eller högre hastigheter i vissa stråk. Infrastrukturens kapacitetsbrister medför i sin tur begränsade möjligheter att nyttja den fulla kapaciteten av moderna fordon.

4.2.2 Behov som föranleder trafikutbudsutveckling

De behov som generellt kan sägas föranleda utvecklad regional persontågtrafik kan sammanfattas till:

- Ökad efterfrågan av att resa kollektivt
- Att förbättra tillgänglighet för invånarna i syfte att pendla till arbete, studier eller i fritidsärenden
- Att kunna förbättra restiderna och skapa förutsättningar för överflyttning från bil till kollektivtrafiken
- Utökat basutbud med längre trafikeringsdygn för att möjliggöra resande i olika syften
- Överflyttningseffekter mellan buss-tåg och bil-tåg

4.2.3 Sammanfattande principer för utveckling av tågtrafikering

När och hur tågtrafiken kan utvecklas kan sammanfattas till följande:

- En förändrad trafikering måste ta den befintliga kapaciteten på banan i beaktning och utvecklas i harmoni med denna
- De identifierade trafikeringsbehoven i form av resandeunderlaget och invånarnas resmönster bör styra utvecklingen och de åtgärder som krävs
- Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och investeringar sättas i relation till uppskattad nytta.

5. Nuläge - Befolkning, tillgänglighet, reseutveckling och näringar

Dalarna har år 2024 drygt 286 000 invånare och består av 15 kommuner. Sett till ytan är det Sveriges fjärde största län, med en stor variation av natur- och kulturlandskap, fjäll, sjöar, skog, jordbruksmark. Sammantaget bidrar denna geografi till länets karaktär, men även till transportinfrastrukturella förutsättningar. Dalarna präglas av en flerkärnighet med många kommuner varav flera med låg befolkningsgrad samt stora ytor som är mycket glest befolkade.

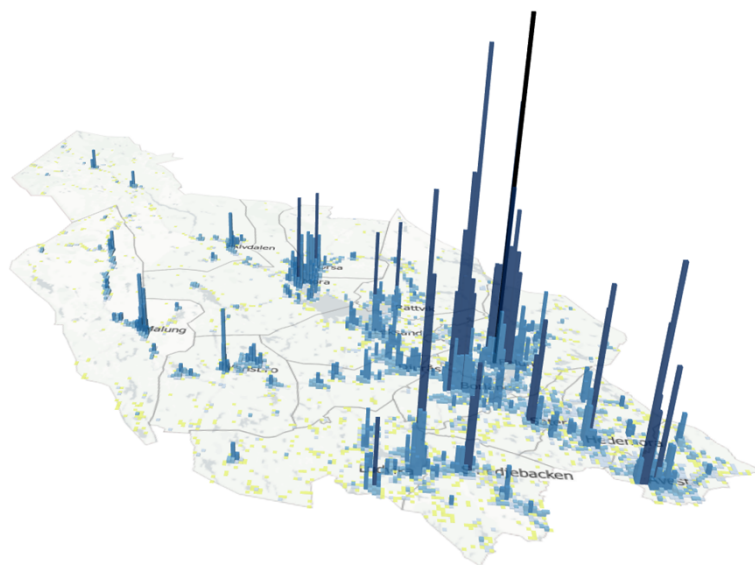
Dalarnas största regionala centrum är Falun och Borlänge, som också utgör den största arbetsmarknadsregionen. En positiv utveckling och tillväxt i Falun-Borlänge är viktigt för utvecklingen i hela Dalarna, men på samma sätt är Falun-Borlänge beroende av en god utveckling i hela länet. Här är flera länsgemensamma

funktioner lokaliserade, såsom exempelvis Högskolan Dalarna, länsstyrelsen, stora delar av länskulturen och regionsjukhuset.

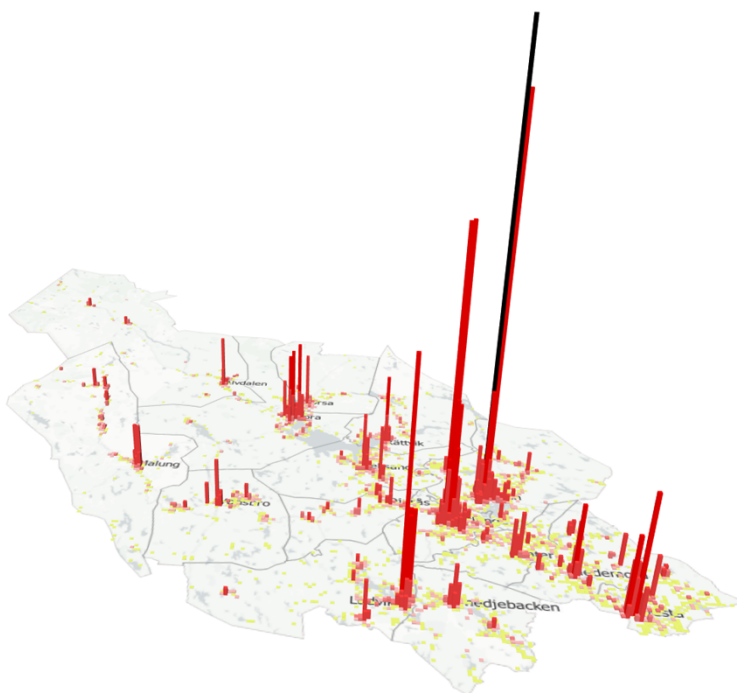
Det finns ett flertal olika aspekter att ta hänsyn till för att bedöma resandebehov med tågtrafik i framtiden. Befolkningsutveckling, arbetsplatsstrukturer och förändringar i pendlingslängd är till stor del grunden för att bedöma morgondagens behov.

5.1 Befolkningen i Dalarnas län

Dalarnas största regionala kärna är Falun och Borlänge, med nästan 40 procent av länets invånare (se figur 6). Dalarna är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i EU och Sverige. Det finns samtidigt stora inomregionala skillnader där södra och mellersta Dalarna har en tätare och yngre befolkning än de norra länsdelarna. Att befolkningen är yngre i tätare miljöer beror framförallt på födelseöverskott och inflyttning från andra länder. Detta innebär att urbanisering är starkare kopplad till platserns demografi än till flyttmönster inom landet. En regional utmaning är att få fler unga att välja att bo i hela Dalarna. Var befolkningen i Dalarna väljer att bosätta sig går även att härleda till var i länet det erbjuds flest arbetstillfällen. Som går att se i figur 7 är sysselsättningen främst koncentrerat till kommunerna Falun, Borlänge och Ludvika. Genom att tillgodose de behov som finns för att öka tillgängligheten, med bland annat kollektivtrafik, går det att anta att även fler unga kan tänka sig att bosätta sig i de nordligare delarna av länet. Att möjliggöra välfungerade arbetspendling med kollektiva färdmedel kan bidra till en större demografisk spridning i länet, då befolkningen inte behöver bo nära sin arbetsplats i lika stor utsträckning.

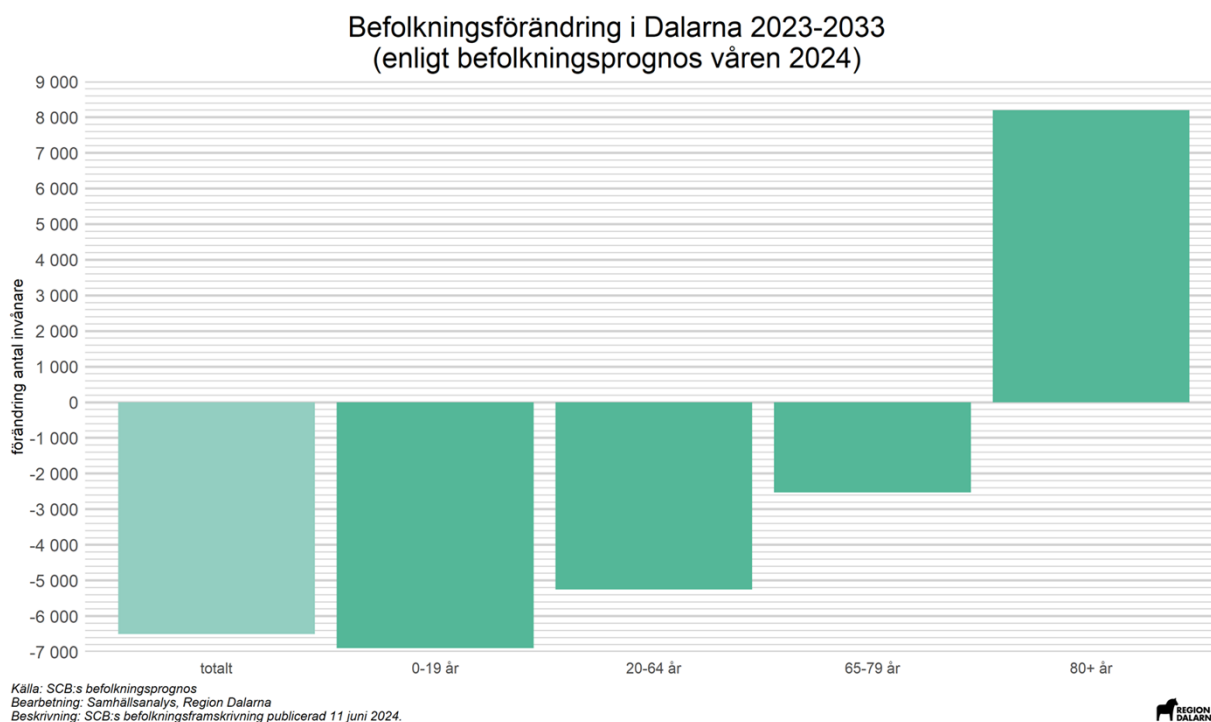


Figur 6 Befolkning per kilometerruta, Dalarna 2023



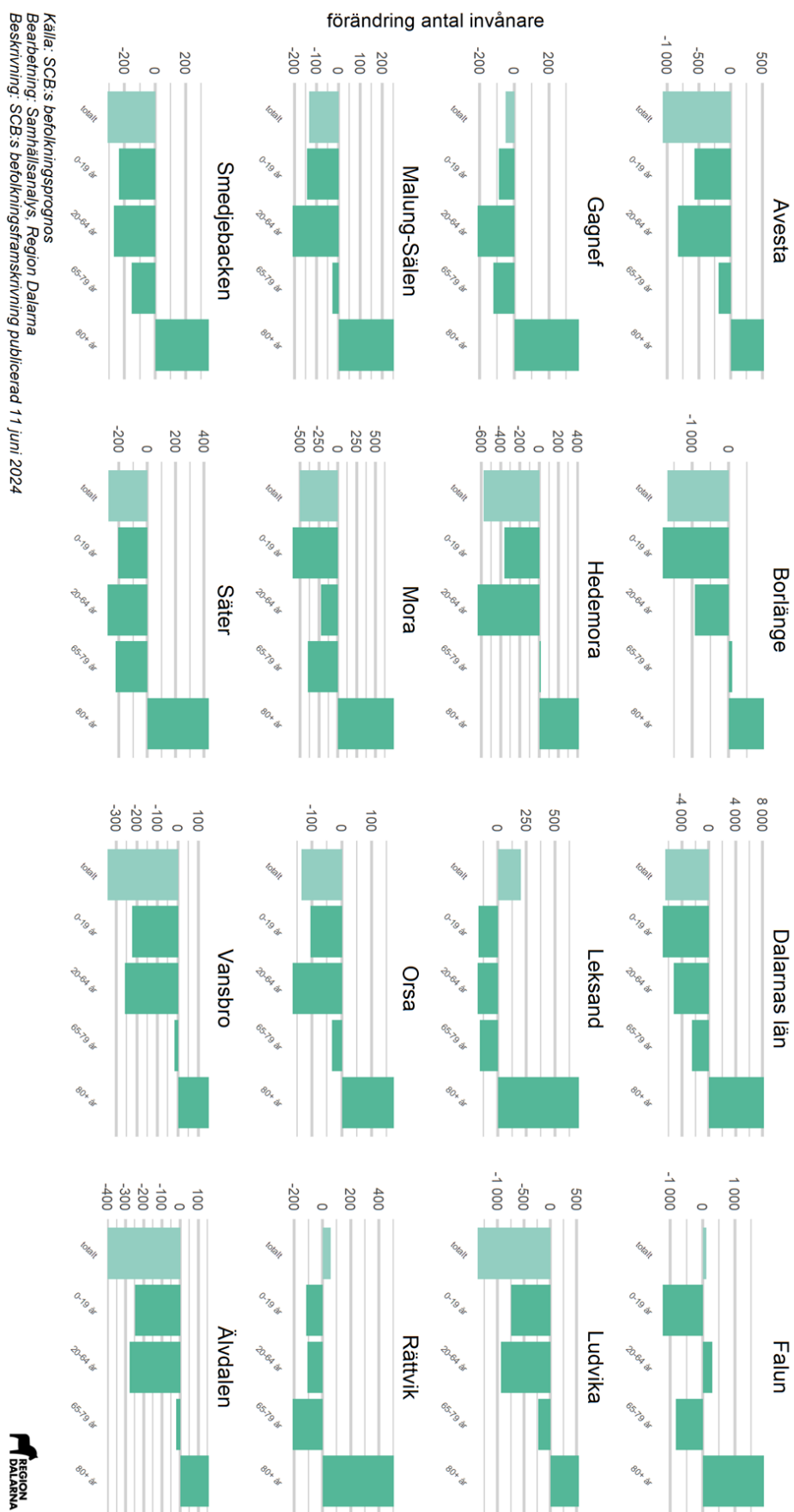
Figur 7 Sysselsättning per kilometerruta, Dalarna 2022

Som går att utsäga från befolkningsprognoserna, redovisas för i figur 8 och 9, minskar Dalarnas befolkning i generellt, med undantag för ålderskategorin 80+ år. Detta bör vara en faktor att ta hänsyn till i vidare analyser och prognoser för infrastrukturella satsningar samt stationsutveckling kring Dalarnas järnvägsnät. Den senaste prognosen för 2023-2033 visar en än mer negativ befolkningsutveckling än tidigare prognoser. Denna prognos kan bland annat bero på minskad invandring, ökad utvandring och historiskt låga födelsetal. SCB skriver dock fram utvecklingen utifrån hur det ser ut här och nu i de olika antagandena. De tar ingen hänsyn till etableringar, expansionsplaner eller för den delen nedläggningar, oavsett om detta kan påverka stort eller inte. Utveckling kan med andra ord bli mer positiv respektive negativ än de siffror som redogörs för nedan. En sådan kommun som visar på en mer positiv riktning för befolkningsökning är exempelvis Ludvika.



Figur 8 Befolkningsförändring i Dalarna på 10 års sikt

Befolkningsförändring i Dalarnas kommuner 2023-2033 (enligt befolkningsprognos våren 2024)



Figur 9 Befolkningsförändring i Dalarnas kommuner på 10 års sikt.

5.2 Tillgänglighet

Transportsystemets syfte är att bidra till tillgänglighet och ofta används det fysiska avståndet, eller restid, som mått på bra eller dålig tillgänglighet. Det finns dock flera faktorer som kan påverka tillgängligheten och det finns flera andra sätt än avståndet att beskriva tillgänglighet med. Vidare kan individens egna förutsättningar ha en kraftig påverkan på vad som upplevs som bra eller dålig tillgänglighet.

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 det dock fortsättningsvis att 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 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.

Den geografiska tillgängligheten beskriver möjligheten som länets invånare har att nå kollektivtrafik inom rimligt avstånd från sin bostad. I dagsläget bor cirka 71 procent av Dalarnas befolkning inom 400 meter från en busshållplats med tillgång till allmän kollektivtrafik, utan att tillgången försämras för övriga invånare i länets kommuner. Åtgärder som har införts under 2023 visar på att minskade restider kommer att öka den geografiska tillgängligheten baserat på avstånd mellan orter mätt i restid.

För att kunna ge en bild av befolkningens tillgång till en järnvägsstation har en liknande beräkning gjorts som för buss. Med en buffert på 1 km från varje station nås 54 724 invånare, motsvarande en täckningsgrad på 19 procent. Detta är en relativt låg siffra, då den endast omfattar gångavstånd. För resor med cykel, kollektivtrafik eller bil är upptagningen större, men det krävs ytterligare studier för att bedöma hur den kombinerade mobiliteten förbättrar tillgängligheten med tåg för Dalarnas befolkning.

I Trafikverkets värdering av nationell tillgänglighet har merparten av Dalarnas kommuner god tillgänglighet, dock klassificeras Malung-Sälen och Älvdalens kommuner som att ha en acceptabel tillgänglighet respektive på gränsen till dålig tillgänglighet. Trafikverkets systematiska anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard på det prioriterade vägnätet, kan komma att få betydande negativa konsekvenser för nationell och regional tillgänglighet i transportsystemet. Sänkta hastigheter minskar tillgängligheten genom att det tar längre tid att transportera sig mellan arbetsregioner, sjukvård och övrig samhällsservice. Den psykologiska effekten av att lägre hastigheter ökar det upplevda avståndet får inte heller underskattas.

Den upplevda tillgängligheten i de två kollektivtrafikslagen, tåg och buss, kan skilja sig åt utifrån flera aspekter. Resor med tåg har i Dalarna en lägre täckningsgrad än busstrafiken men har däremot en bättre restidkvot jämfört med bil- och busstrafiken. Det vill säga, majoriteten av alla tågresor går snabbare med tåg än med buss eller bil och kan därmed öka den upplevda tillgängligheten till andra platser på en regional, storregional samt nationell nivå. En viktig aspekt att beakta i detta är dock att busstrafiken har ett större upptagningsområde och resenärer behöver sällan ta bilen för den kollektiva resan. Busstrafiken kan, utifrån den aspekten, ha en större påverkan av den upplevda tillgängligheten även fast resan i sig kan ta längre tid. Hur detta påverkar valet av kollektivt färdmedel analyseras inte i denna rapport men bör beaktas i det fortsatta arbete för att se hur ett kollektivt färdmedel kan påverka den upplevda tillgängligheten för Dalarnas befolkning.

Dalarna behöver hitta en balans mellan att öka tillgängligheten, främja regional utveckling och samtidigt minska sin klimatpåverkan. Detta kräver innovativa lösningar inom både digitalisering, transport och hållbarhet.

5.2.1 Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsvariation

Ett mål för den regionala kollektivtrafiken är att kollektivtrafikens fysiska tillgänglighet ska öka, det omfattar resecentrum och hållplatser. Hur tillgängligheten ska öka bör utredas närmre för att möjliggöra en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Ett annat strategiskt mål som framgår i TIBs långsiktiga program är att tågtrafiksystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsvariationer. På respektive tågoperatörs hemsida går det att läsa mer om tillgänglighetsanpassningen ombord på deras fordon.

5.2.2 Kombinerad mobilitet

Utbyggd tågtrafik kombinerat med en genomtänkt regional busstrafik ger människor ökade möjligheter att välja bostadsort och arbetsplats. En regional målsättning är att kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik med ett tryggare resande.

Pendlarparkeringar i anslutning till större bytespunkter är en form av infrastruktursatsning som bidrar till att stärka kollektivtrafiken och minska biltrafiken i speciellt städer. Resenärer som har långt till närmsta hållplats får genom pendlarparkeringar möjlighet att enbart nyttja bil för en kort del av resan och fortsätta resan kollektivt. Satsningar på cykelställ i anslutning till stationer och hållplatser har samma funktion som pendlarparkeringar då det möjliggör för resenärer att antingen cykla till sin närmsta hållplats alternativt cykla från hållplatsen till arbete eller studier. Därtill kan alternativet att transportera sin cykel eller elsparkcykel på tåg, likt det går att göra på TIBs regionaltåg idag, bidra till ytterligare tillgänglighet. Det innebär att man även kan ta sig en något längre sträcka vid tågets slutdestination.

Alla dessa komplement kan även samlas i mobilitetshubbar på större knutpunkter, vilket möjliggör flertalet transportmöjligheter. För att undvika konkurrens mellan de olika transportmöjligheterna är det viktigt att samordna och sätta riktlinjer för hur de

olika transportslagen kan komplettera varandra. I Dalarna är det därför viktigt att identifiera vilka sträckor som bör trafikeras av tåg respektive buss som primärt kollektivtransportslag. I den framtagna basutbudutredningen, som förväntas antas under 2024, framgår det att tåget bör vara stommen i Dalarnas kollektiva trafiknät. Däremot där befolkningen saknar tillgång till tåg kan det krävas att busstrafiken utgör stommen, alternativt komplement, för det kollektiva resandet. Dalarna har geografiska utmaningar i sin storlek och med en, i framför allt norra länsdelen, gles befolkning. Det bör därför anpassas men tydliggöras hur olika trafikslag kan komplettera varandra, för att undvika att de istället konkurrerar med varandra.

Genom att möjliggöra en utökad kombinerad mobilitet där resenärerna smidigt kan skifta mellan olika trafikslag där det krävs för att nå sina destinationer ökar tillgängligheten och skapar en attraktivare kollektivtrafik.

5.3 Pendling och relationer inom och utom Dalarnas länsgräns

Tillgången till vidgade arbetsmarknadsregioner, både inom och utanför länsgränsen, är avgörande för att skapa goda livsvillkor, oavsett om det gäller större eller mindre orter. För detta är goda pendlingsmöjligheter och korta restider avgörande, där kollektivtrafiken knyter samman länet och kopplar det till övriga delar av landet.

I Dalarna dominerar den kortväga arbetspendlingen, som är koncentrerad till Falun och Borlänge, se figur 12. Borlänge är den största inpendlingskommunen i Dalarna och har ett positivt pendlingsnetto, även Falun har ett positivt pendlingsnetto men har en jämnare in- och utpendling. Borlänge är en central bytesnod för pendlingsmöjligheter på järnväg med sitt läge längs både Dalabanan och Bergslagsbanan samt på väg längs E16, Rv50 och Rv70 med kopplingar såväl inomregionalt som över länsgräns mot t.ex. Gävle, Örebro, Uppsala och Stockholm.

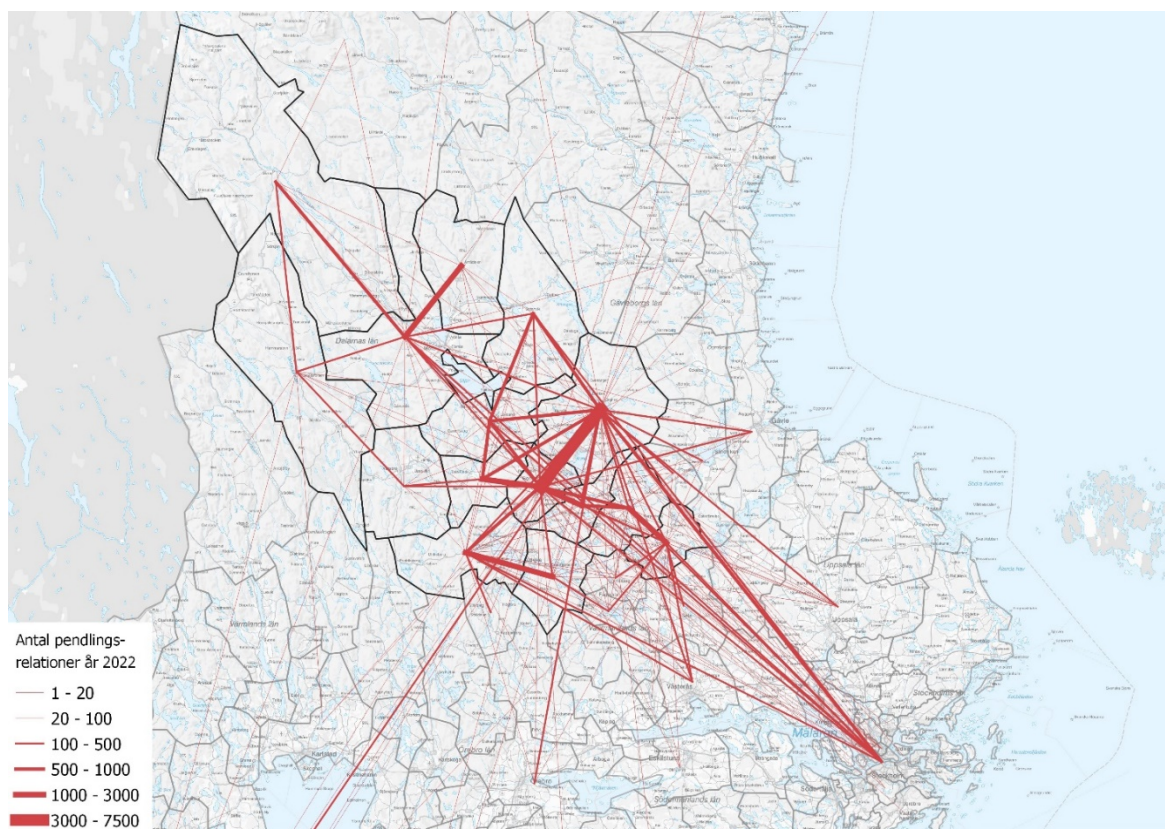
Andra korta sträckor med stort pendlingsflöde är mellan Mora och Orsa samt Ludvika–Smedjebacken. Det enda större pendlingsflödet (mer än 1000 pendlare) på mer än tre mil är Borlänge–Ludvika. Därefter kommer Borlänge-Leksand, Falun-Leksand, Borlänge-Hedemora och Falun-Rättvik som har mellan 500 och 700 pendlare/dygn.

Utöver Borlänge och Falun har även Ludvika, Avesta, Mora, Orsa, Rättvik och Malung-Sälen positivt pendlingsnetto till kommunerna. I norra delen av länet är Mora den tydliga inpendlingskommunen där inpendlingen från Orsa och Rättvik är stor. Länets delregionala noder Mora, Avesta och Ludvika har möjligheter att med en stärkt kollektivtrafik utvecklas ytterligare som orter för arbete, studier, boende och service.

I Dalarnas västra länsdel, är Vansbro och Malung relativt små arbetsmarknadsregioner som har en särskild utmaning främst inom kompetensförsörjning. De både orterna ligger längs E16 som är huvudstråket för såväl arbets- och studiependling som för besöksnäringen till Sälenfjällen. Pendlingsavstånden med buss till större arbetsmarknadsregioner, främst till Borlänge och Mora, är dock långa med långa restider. Regional persontågtrafik på

Västerdalsbanan är nedlagd sedan 2011, ett återinförande av persontågtrafik på banan skulle kunna stärka orternas tillgänglighet till andra arbetsmarknadsregioner. Liknande problematik finns för Älvdalen som endast har Mora som angränsande arbetsmarknadsregion inom en restid på en timme.

Utanför länet är de starkare pendlingsrelationerna till Gävle, Uppsala, Västerås och Stockholm. Med en utvecklad regional persontågtrafik på Bergslagsbanan och Bergslagspendeln skulle pendlingsrelationerna till Örebro respektive till Västerås potentiellt kunna stärkas.



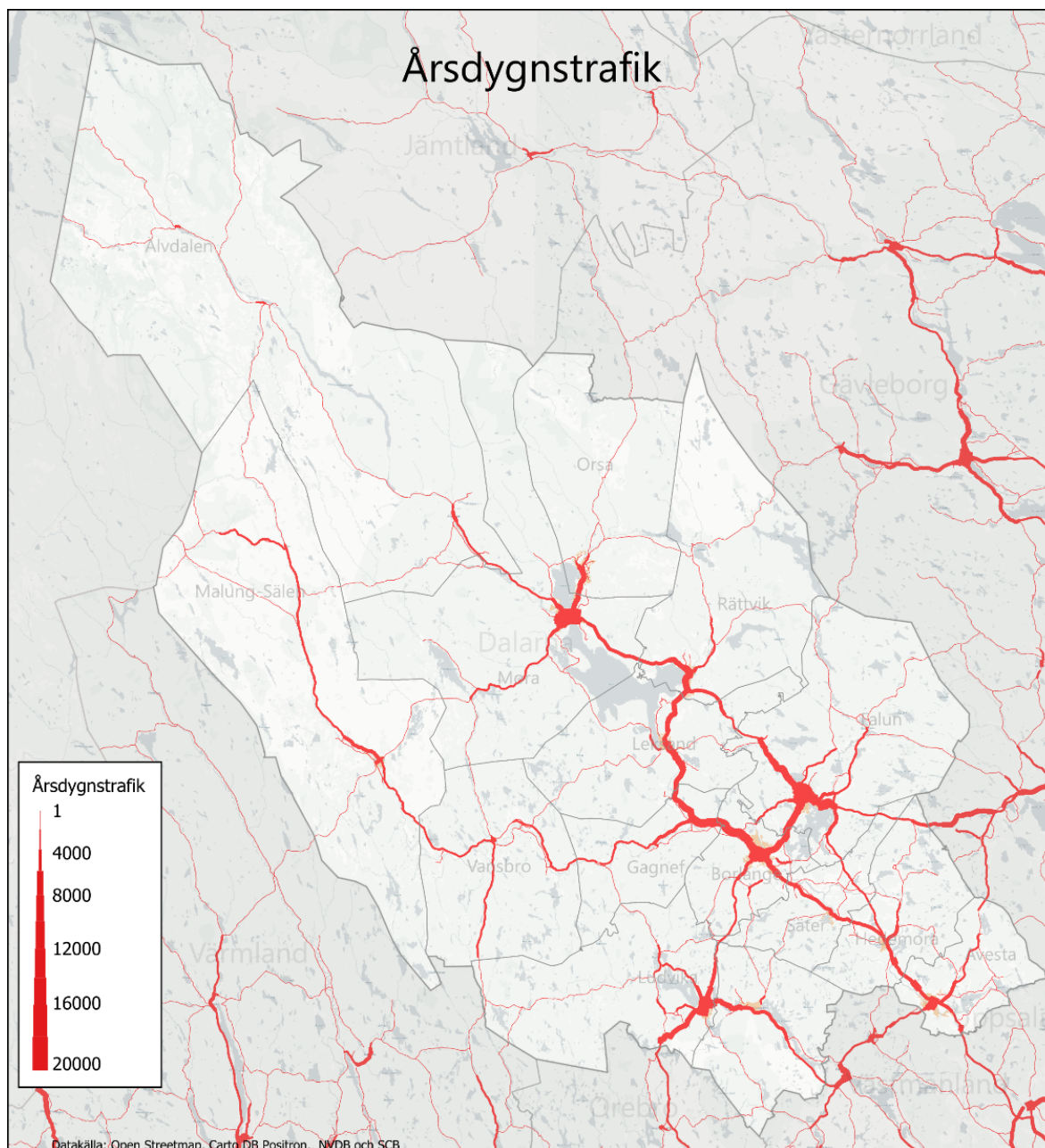
Figur 10. En pendlingsrelation innebär att en individ bor i en kommun och arbetar i en annan. I denna karta illustreras pendlingen åt båda håll, så kallad bruttopendling (ex. både de som pendlar från Älvdalen till Mora och de som pendlar från Mora till Älvdalen)

5.3.1 Årsmedeldygnstrafiken

Årsmedeldygnstrafiken, ÅDT, är ett mått som visar det genomsnittliga trafikflödet på vägarna per dygn för samtliga trafikslag, inhämtat under ett år på en specifik plats. Nedan redovisas trafikflödena i Dalarnas län där det går att utläsa att de största flödena är störst längs E16 mellan, samt inom, Falun och Borlänge tätort. Längs detta stråk finns det såväl 5 minuters trafik i peak med buss samt persontågtrafik där Bergslagspendeln bland annat trafikerar. Detta visar på att det finns en god potential för överflyttning från bil till kollektiva färdmedel likt buss eller tåg. Inom Mora tätort samt centrala delarna av Ludvika går det även att utläsa ett högre ÅDT.

Den omfattande turisttrafiken har en påtaglig påverkan på transportsystemets kapacitet i hela Dalarna, varav en stor del på det regionala vägnätet, särskilt väg 66

och Vasaloppsvägen, där trafikflödet under högtrafik är fem respektive femton gånger större än normalt. För Vasaloppsvägen innebär det att maxtimmen under högsäsong har fler fordon under denna timme än vad som ska passera under ett årsmedeldygn.

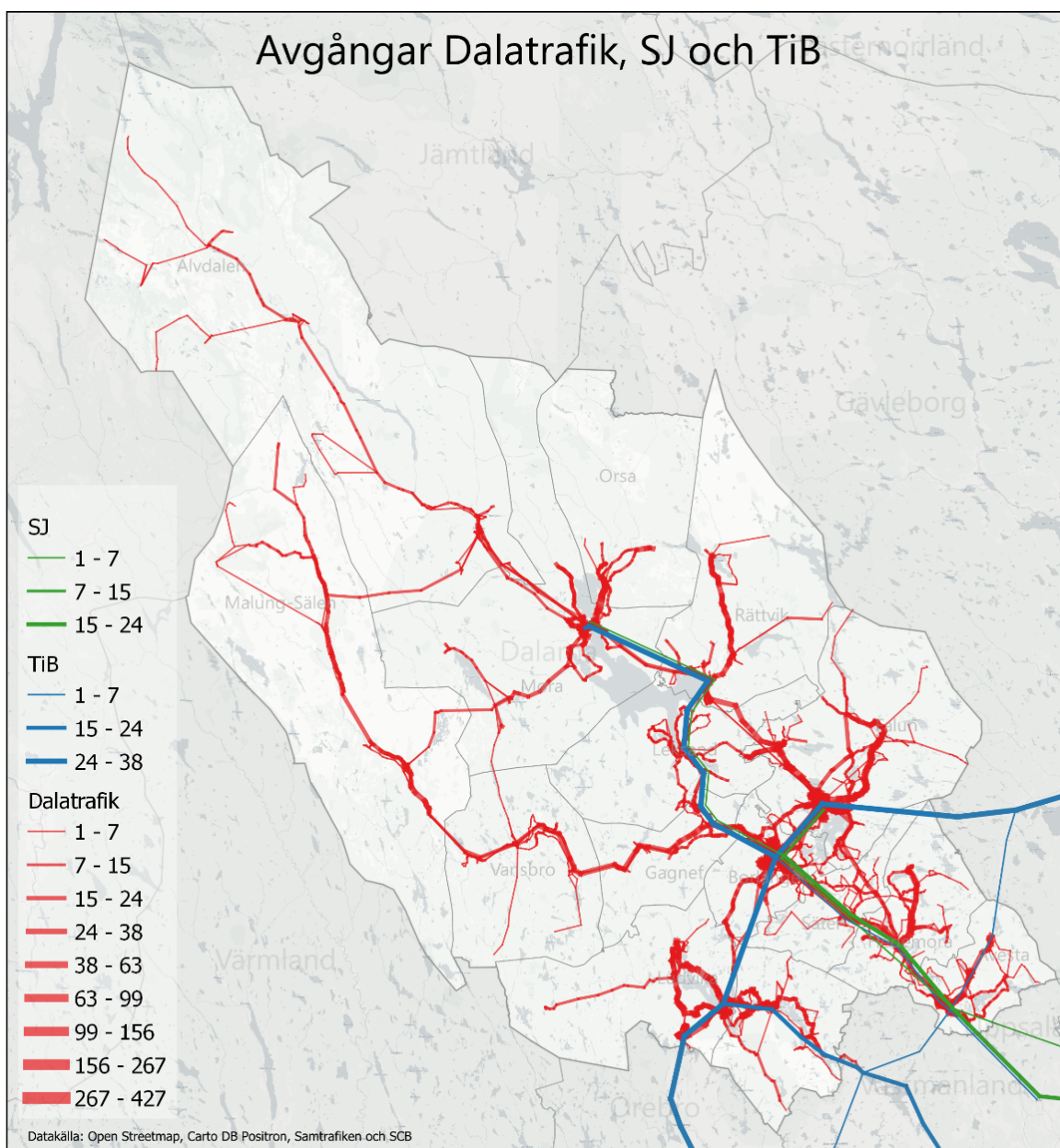


Figur 11. Årsdygnstrafik. Baseras på trafikmätningar som genomförs enligt en mätcykel på ca 23 000 trafikhomogena avsnitt av vägnätet. Mätcykeln är fyraårig för huvudvägnätet och 12-årig för sekundära och tertiära länsvägar. Källa: Nationella vägdatabanken/Trafikverket. Bearbetad av Region Dalarna.

5.4 Restider i kollektivtrafiksystemet

En viktig faktor för kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet är hur restiden i olika relationer förhåller sig till restiden med bil. Det finns studier som pekar på att restidskvoten för kollektivtrafik med buss inte bör överstiga 1,3 i landsbygdstrafik, det vill säga att bussen bör inte ha mer än 30 procent längre restid mellan två

punkter. För kollektivtrafik med tåg gäller att kvoten bör vara som högst 0,8, det vill säga att tåget bör vara 20 procent snabbare mellan två punkter. Målet är att öka antal relationer med restidskvot på 0,8 för tågtrafiken och 1,3 för busstrafiken i starka stråk. En basutbudsutredning för kollektivtrafiken i Dalarna förväntas antas 2024, vilket kan leda till justerade restider för kollektivtrafiken genom den kommande planeringen. Basutbudsutredningen fokuserar främst på bussutbudet i Dalarna, men visar även på riktningen för Dalarnas kollektiva resande, vilket även innefattar persontågtrafik. Figur 14 illustrerar Dalarnas samtliga avgångar under ett dygn med den regionala och kommersiella persontågtrafiken, samt busstrafik med Dalatrafik.



Figur 12. Avgångar med TiB, SJ och Dalatrafik under ett dygn (2024-11-11), vilka även visar frekvensen av trafikslagets trafikering. Bearbetad av Region Dalarna.

Dalarna har ett antal viktiga stråk mellan kommuncentra som trafikeras av 11 stråklinjer med buss och 5 linjer med tåg. I tabell 1 finns tåglinjerna redovisade tillsammans med ett ytterligare antal relationer som är viktig för arbets- och studiependling.

Regionens tåglinjer har en restidskvot under 1, vilket innebär att det går fortare att åka tåg än bil i på dessa sträckor. Leksand - Borlänge är den mest fördelaktiga tåglinjen med 24 procent kortare restid än bil. Övriga tåglinjer har mellan 15 och 23 procent kortare restider, vilket motsvarar 6 till 14 minuter. Under år 2023 nådde 3 av 5 studerade tåglinjer det konkurrenskraftiga riktvärdet för tågtrafik på en restidskvot av 0,8.

Skillnaden i restid med buss i stråktrafik jämfört med bil är mellan 9 och 56 procents längre restid. De starkaste relationerna finns mellan Rättvik och Falun respektive Hedemora och Falun och utgör de snabbaste resorna i stråktrafiken i Dalarna. Av de studerade busslinjerna når 15 av 17 det riktmärke på 1,3 för en konkurrenskraftig stråktrafik, medan endast 7 av 17 når riktmärket om det skärps till 1,2 vilket betyder att restiden med buss inte är mer än 20 procent längre än restiden med bil.

Restidskvoten har för tåg såväl för buss förbättrats från år 2022 till 2023. Anledningar till detta beror på bättre tågläget för tågtrafiken i Trafikverkets tågplan, för busstrafiken beror det på att körtiden med bil har ökat.

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet är restiden och restidskvoten väsentlig. För att minska restiderna behövs åtgärder som ökad framkomligheten, rakare körvägar med färre stopp och att väl fungerande bytesmöjligheter planeras och genomförs i samverkan med kommunerna och Trafikverket.

Sträcka	Hållplatser	Linjer	Restid Tabell (min)*	Restid Google (min)**	Restidskvot (Restid Kollektivtrafik/Bil)	Skillnad i Minuter	Skillnad i Procent
Mora - Borlänge	Mora resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	71	85	0,84	-14	-16%
Rättvik - Borlänge	Rättvik resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	47	55	0,8	-8	-15%
Leksand - Borlänge	Leksand resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	32	42	0,76	-10	-24%
Gagnef - Borlänge	Gagnef station - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	20	26	0,77	-6	-23%
Ludvika - Borlänge	Ludvika resecentrum - Borlänge resecentrum	53 (Tåg)	31	40	0,78	-9	-23%

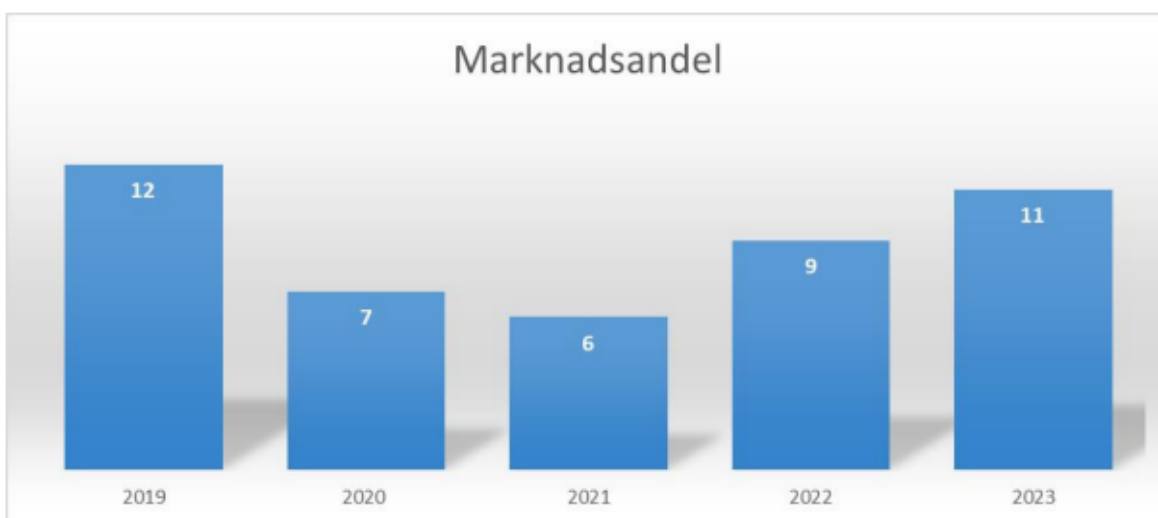
Tabell 1 Huvudlinjer och restidskvoter för tåg. Källa: Kollektivtrafikrapport 2023, Region Dalarna

5.5 Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet

Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon, tåg inkluderat, och mäts genom Kollektivtrafikbarometern. För att kunna nå visionen om att kollektivtrafiken ska vara

en grön, inkluderande grund för hållbara samhällen efter 2030 har ett nationellt mål satts, där 4 av 10 motoriserade resor ska vara kollektiva.

Under pandemiåren uppmanades allmänheten att inte resa kollektivt och marknadsandelen sjönk kraftigt. Efter pandemiåren har dock resandet med kollektivtrafiken och marknadsandelen ökat men är fortfarande inte tillbaka på samma nivå som innan pandemin. Region Dalarnas mål är att öka kollektivtrafikens marknadsandel under programperioden utifrån resultatet 2019. Marknadsandelen 2023 var 11 procent jämfört med 2019 då marknadsandelen var 12 procent.



Figur 13. Marknadsandel i Dalarna. Kolbar, Svensk Kollektivtrafik

5.6 Resvanor/resandeutveckling

Underlag för resvanor med regional persontågtrafik är för nuvarande begränsad, där avsaknaden av data är för stor för att kunna göra en lämplig bedömning och analys av reseutvecklingen.

I det fortsatta arbetet behöver underlag tas fram som bland annat redovisar antal resande med regionalt persontåg inom Dalarna med på- och avstigandestatistik för samtliga avgångar. Detta för att kunna föra diskussioner och analyser om framtida trafikering utifrån de befintliga reseunderlagen. En positiv riktning är att Tåg i Bergslagens nyare fordon ER1 är utformade för att registrera på och avstigande, däremot har dessa fordon en begränsad trafikering i Dalarna och är i trafik enbart på vissa avgångar och sträckor.

5.7 Näringens nuläge och behov

Dalarna har ett dynamiskt näringsliv med ett starkt företagsklimat och upplever just nu en högkonjunktur med rekordinvesteringar och nya etableringar i flera branscher. När det gäller specifika industriinvesteringar så tittar företagen ofta på en radie på två timmar från etableringsplatsen för att bedöma hur attraktiv en region är utifrån tänkt arbetskraft. Ska företaget dessutom bedriva verksamhet som kopplas till den gröna omställningen är fungerande, anslutande tågtrafik avgörande.

Framträdande näringar i Dalarna är skogs- och livsmedelsindustrin, tillverkningsindustrin (gruvor, stål, kraftöverföring) och besöksnäringen. Stora satsningar sker inom kraftindustri, utvecklingen av fossilfritt stål, modern gruvindustri och den växande besöksnäringen. Grön omställning möjliggörs av bl.a. elektrifieringen som i sin tur möjliggörs av företag som Hitachi Energys teknik. Världsledande aktörer hittar vi inom, energioverföring (Hitachi Energy), NKT, stål och gruvor (SSAB, Boliden, Outokumpu, Ovako).

Hitachi Energy i Ludvika-Smedjebacken fick förra året Sveriges enskilt största exportorder någonsin, värd 147 miljarder kronor, för överföring av el från vindkraftsanläggningar i nederländska delen av Nordsjön. I april 2024 fick de ytterligare en order på 50 miljarder för elöverföring från havsbaserad vindkraft i Frankrike. Deras orderböcker är nu fyllda nästan ett decennium framåt. Produktionen kommer till stor del att ske i Dalarna, i Ludvika och i den fabrik som öppnades i Smedjebacken 2022 och som kommer att fördubblas under 2024 som resultat av dessa ordar. Detta möts upp med investeringar motsvarande 2,7 miljarder kronor.

Ett annat exempel är investeringarna i besöksnäringen, som i antal gästnätter är den fjärde största i Sverige, efter storstadsregionerna Stockholm, Västsverige och Skåne. Här hittar vi de största satsningarna i norra och nordvästra Dalarna, särskilt i Idre- och Sälenfjällen. Sälenfjällen marknadsför sig som världens fjärde största vinterdestination, och 43 % av all alpin skidåkning i Sverige sker i Dalarna.

Under 2018–2019 registrerades 3,74 miljoner skiddagar i hela Dalarna, varav 2,4 miljoner i Sälenfjällen och cirka 0,54 miljoner i Idre. Under barmarksäsongen finns det för Dalafjällen stor potential att öka sin beläggning, omsättning och sysselsättning för att möta det ökade behovet av outdoor-aktiviteter, en trend som börjar bli allt mer framträdande i alpinanläggningarna.

Under högsäsong kan Sälenfjällen och Idre-/Grövelsjöfjällen ha över 100 000 besökare, vilket motsvarar en "stad på fjället" som förflyttar sig varje vecka. Infrastrukturinvesteringar är därmed nödvändiga dels för att öka trafiksäkerheten genom förbättrad vägstandard och hantera trafikvolymerna, dels för en utbyggd infrastruktur för alternativa drivmedel. Utifrån de planerade investeringarna går det att anta att besökarna kommer att öka i antal och således behovet av en transportinfrastruktur som kan hantera dess flöden på dels ett trafiksäkert och klimatanpassat sätt. Planerade investeringar i Sälenfjällen (2020-2030) är 4,7 miljarder kronor, med ytterligare 3,7 miljarder kronor i Trysil. Idre-/Grövelsjöområdet planerar investeringar på cirka 9 miljarder kronor till 2032, vilket förväntas skapa cirka 2 000 nya arbetstillfällen. Den nya flygplatsen i Sälen (Scandinavian Mountains Airport) öppnades i december 2019 och väntas öka kapaciteten för långväga besökare men där majoriteten av resorna till Sälenfjällen fortsatt sker på väginfrastrukturen.

Besöksmålen varierar generellt över året och kollektivtrafiken i Dalarna behöver vara följsam och erbjuda hållbara resor som ett alternativ till bilen för såväl

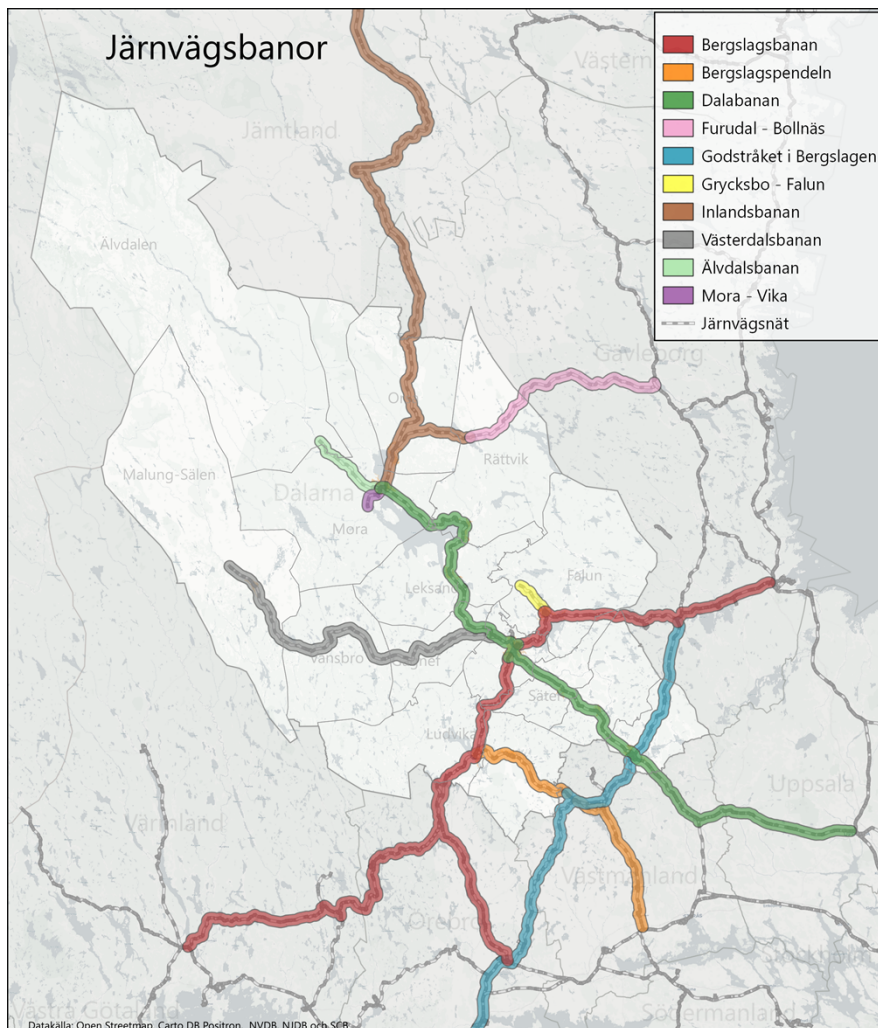
arbetspendlare som gäster. I övrigt finns det i Dalarna en rik besöksnäring som erbjuder bland annat mat- och kulturupplevelser, rekreation, sport- och musikevenemang året runt i vackra kulturmiljöer. Siljansbygden är ett exempel som lockar många besökare, främst under sommarhalvåret.

6. Dagens tågtrafiksystem i Dalarna

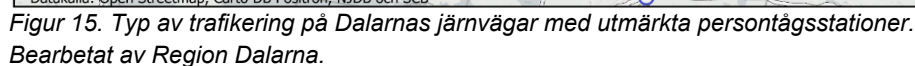
6.1 Transportsystemet - järnväg

Inom länet sträcker sig järnvägen i en sydöstlig riktning i form av Dalabanan mellan Morastrand och Sala med 14 stationer längs sträckan. I sydvästlig riktning går Bergslagsbanan som trafikeras mellan Gävle och Frövi samt Kil med stationer i bland annat Falun, Borlänge och Ludvika. Bergslagspendeln med startpunkt i Ludvika går i en sydöstlig riktning mot Västerås samt passerar Godsstråket genom Bergslagen, vilken sträcker sig mellan Storvik och Mjölby via Avesta. I nordväst finns Västerdalsbanan som trafikeras av godstrafik mellan Borlänge och Malungsfors, ingen persontrafik sker idag på denna bana. Utöver dessa stråk finns Inlandsbanan som trafikeras med turisttrafik under sommarmånaderna mellan Mora-Gällivare i en nordlig riktning, samt en järnväg mellan Falun-Grycksbo som inte har någon trafikering utöver de museitåg som tidigare har trafikerat sträckan under sommarmånaderna.

I figur 14 och 15 redovisas de banor som går igenom och inom Dalarna, samt de olika typerna av trafikering inklusive persontågsstationer.

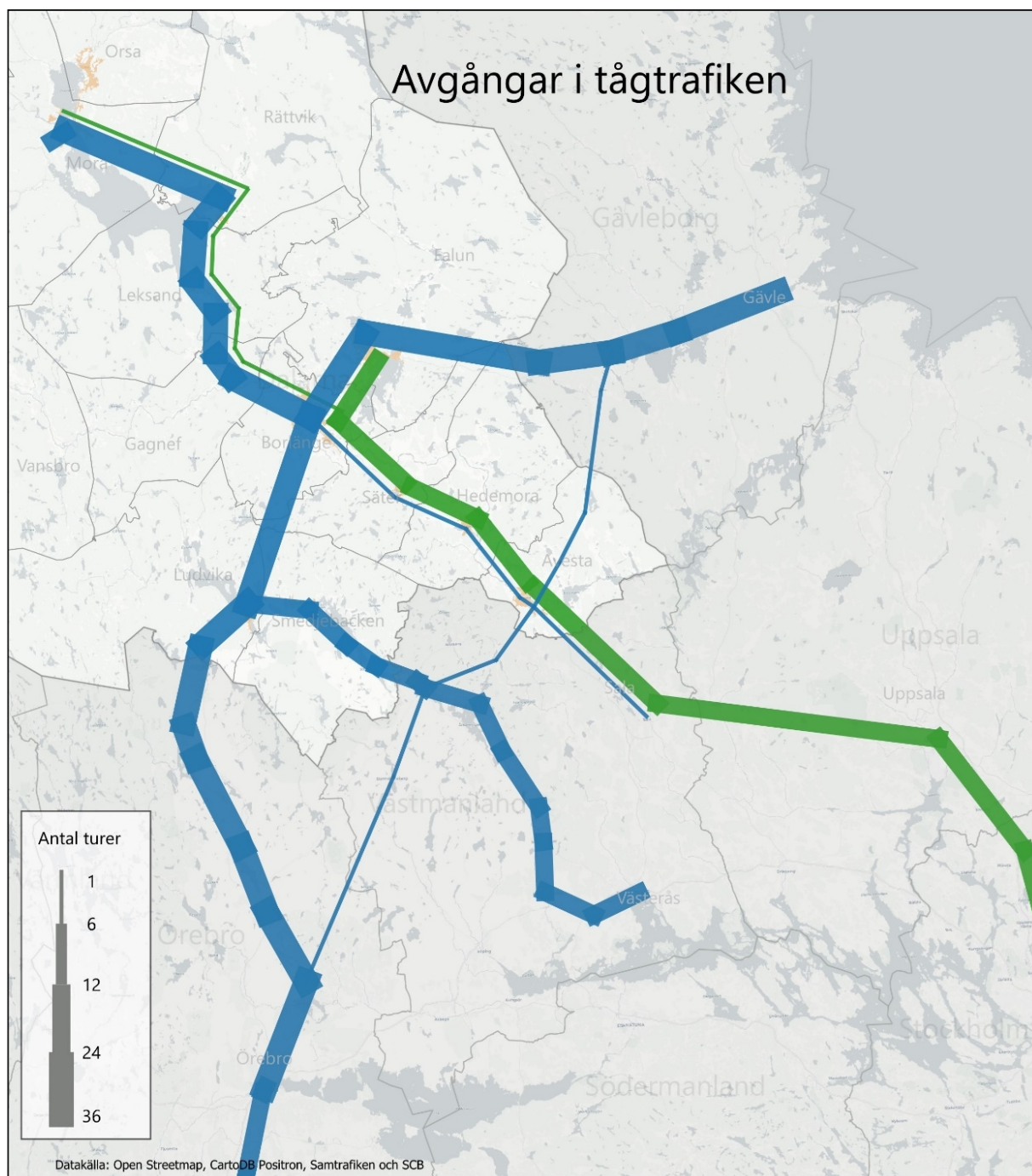


Figur 14. Järnvägsbanor, med namngivna sträckor. Bearbetad av Region Dalarna.



6.2 Trafikering på järnvägen

Dagens persontågtrafik inom Dalarnas län sker i huvudsak på Dalabanan, Bergslagsbanan, Bergslagspendeln samt Godsstråket genom Bergslagen, varav majoriteten av persontrafiken bedrivs i södra delarna av länet. Trafikeringen utförs av flera aktörer med en blandning av offentligt organiserad och finansierad samt kommersiell trafik. De största aktörerna som trafikerar Dalarnas persontågtrafik är TiB och SJ, vilka redovisas nedan i figur 16. I figuren visas avgångar under ett dygn samt dess frekvens.



Figur 16. Avgångar med tågoperatörerna TiB och SJ under ett dygn (2024-11-11), vilka även visar frekvensen av deras trafikering. Bearbetad av Region Dalarna.

Kommersiell tågtrafik bedrivs av SJ som trafikerar sträckan Mora respektive Falun till Stockholm samt av Tågäkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) som trafikerar sträckan Falun–Göteborg.

På samtliga beskrivna banor bedrivs också trafikering med godståg. Bergslagsbanan ingår bland annat i de utpekade strategiska godsnätet och utgör ett viktigt godsstråk mellan Bergslagen och Göteborgs hamn. Denna plan förhåller sig till godstrafiken, dess villkor och omfattning men behandlar inte vad som behövs för ökade transporter av gods på järnväg genom Dalarna.

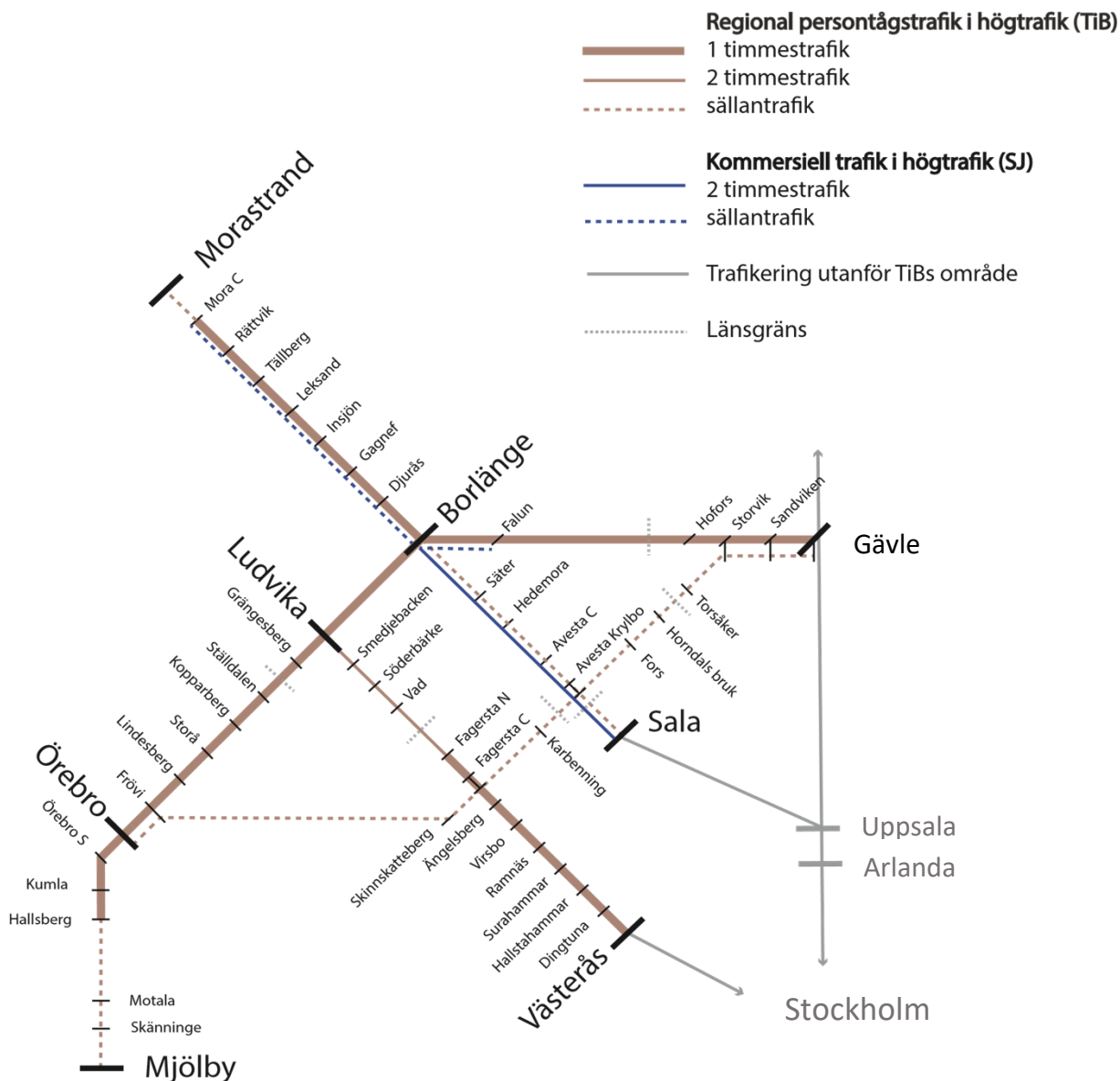
Utöver de linjekartor som TiB samt SJ tillhanda (se figur 17 och 18) har finns det aktörer som trafikerar andra delar av tågnätet under sommarmånaderna, som trafikeringen på Inlandsbanan mellan Mora–Gällivare. I dagsläget trafikeras sträckan endast med turisttrafik under sommarmånaderna mellan Mora–Gällivare som körs av Inlandståg rälsbussar på uppdrag av Destination Inlandsbanan.



Figur 17. Linjekarta Tåg i Bergslagen



Figur 18. Linjekarta för SJ



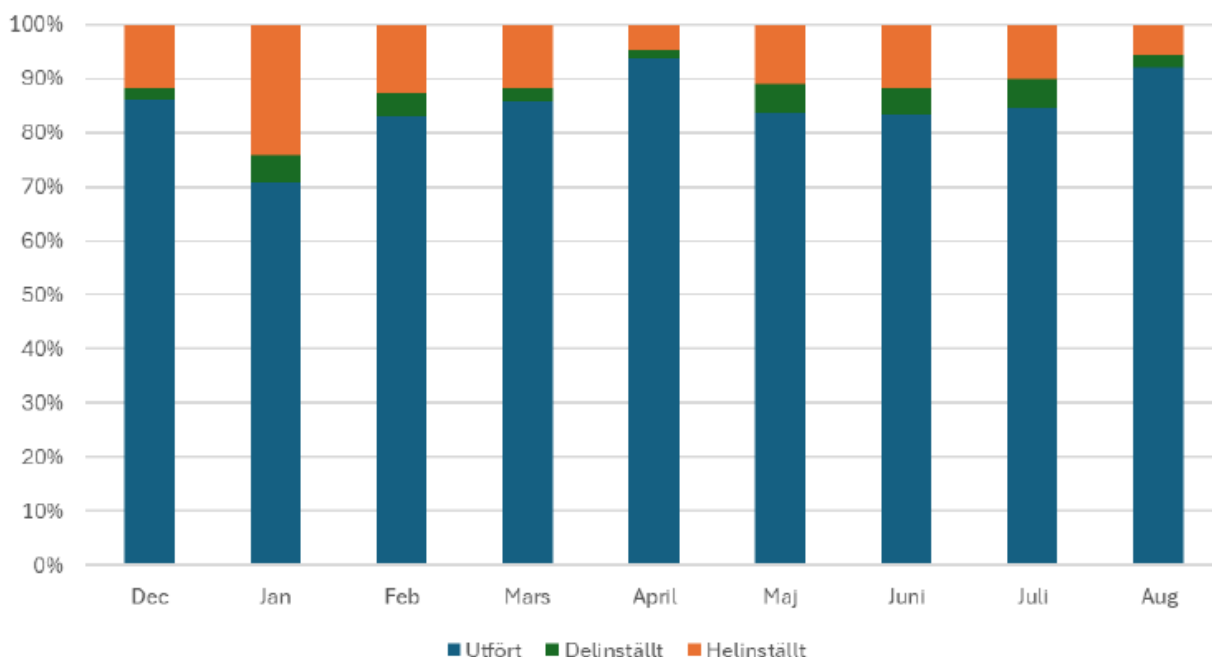
Figur 19. Planerad regional persontågtrafik under högtrafiktimmor (2024-11-11 kl.06.20-08.40 och 14.50-17.10) av TiBs och SJs persontågtrafikering. Bearbetad av Region Dalarna.

Figur 19 redogör för hur den planerade trafikeringen (principtidtabell) med persontåg ser ut i Dalarna vid högtidstrafik under ett utvalt dygn: 11 november 2024, klockan 06.20-08.40 samt 14.50-17.10. Detta för att visualisera huruvida det är timmes-, två-timmars- respektive sällantrafik i länets järnvägsbanor, samt för att påvisa relationen mellan den regionala och kommersiella persontågsoperatörerna (TiB och SJ). Urvalet med högtidstrafik visar inte den totala trafikeringen för dessa banor, men det finns vinning i att se till hur den ser ut de tider då flest personer bedöms nyttja systemet. För totalt antal avgångar se figur 16. Skulle redogörelse vara för den totala trafikeringen för ett dygn skulle t.ex. timmestrafiken inte uppnås i lika utsträckning.

Principtidtabellen går att likna vid en form av basutbud, men är inte alltid i korrelation med det faktiskt utfallet av trafikering. TiB hade under sommaren 2024 ca 15 % inställda avgångar, vilket motsvarar att 15 tåg per dag togs bort från den utsatta,

planerade tidtabellen. En tydlig anledning till de inställda avgångarna är den personalbrist TiB haft, men det berodde även på bland annat infrastrukturella orsaker och väderberoende händelser (framför allt på Bergslagspendel). Det vore därmed intressant att genomföra en jämförelse där planerad tidplan och utfall av trafikering presenteras. Något som bör beaktas i vidare arbete med Dalarnas persontågtrafik, för att ytterligare kunna påvisa var insatser i systemet bör ske. Det skulle även kunna ge en mer verklighetsförankrad tillgänglighetsbild över Dalarnas utbud.

Det blir tydligt utifrån presenterad schematisk karta (figur 19) att kombinationen av kommersiell och regional persontåg på Dalabanan mellan Mora och Sala, och i förlängningen Uppsala, Arlanda och Stockholm, kompletterar varandra. TiB uppnår under dessa timmar för högtidstrafik timmestrafik mellan Mora och Borlänge, där SJ då tar vid med utökad trafikering jämfört med TiBs utbud. Något som framträder i kartan är vikten av en välfungerande regionalt finansierad persontågtrafik, för att uppnå tillgänglighet i länet. Att regionala tågoperatörer samverkar med och kompletterar de kommersiella operatörerna är grundläggande för att Dalarna ska ha en välfungerande persontågtrafik.



Figur 20. Utförd trafik per månad, TiB. December = 231210–231231. Källa: Tåg i Bergslagen

6.2.1 Om Tåg i Bergslagen

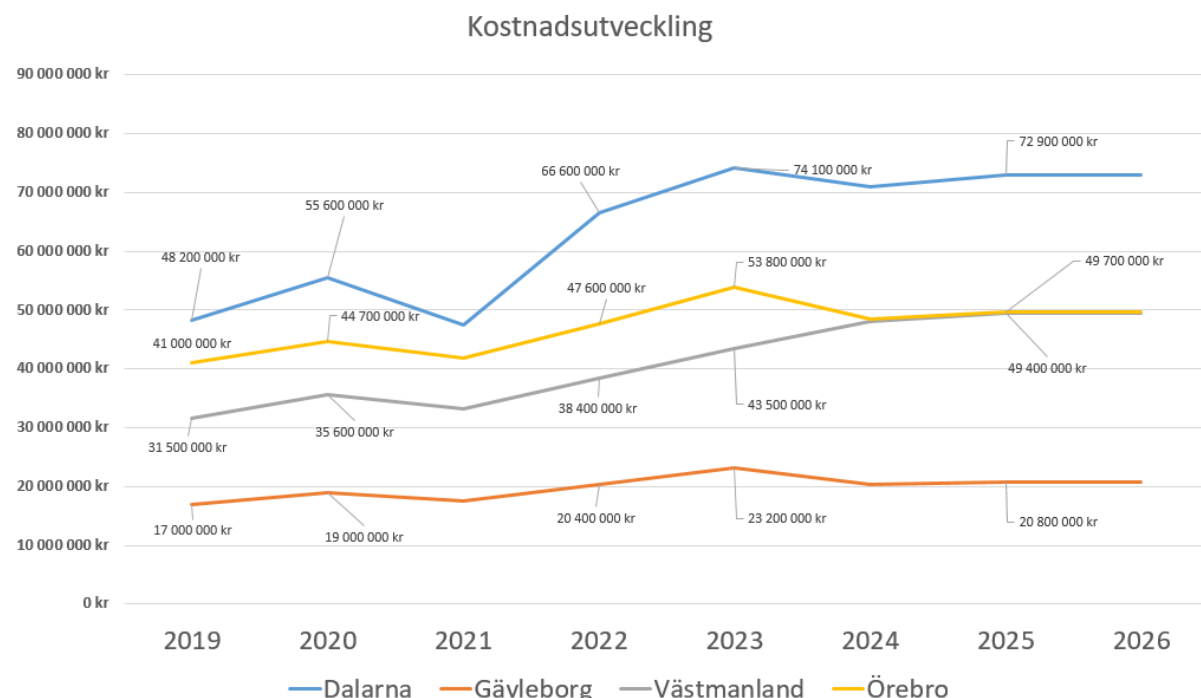
Den regionala persontågtrafiken i Dalarna utförs av Tåg i Bergslagen (TiB). Region Dalarna äger tillsammans med Region Örebro, Region Västmanland och Region Gävleborg Tåg i Bergslagen (TiB) som bedriver regionöverskridande tågtrafik och knyter samman länen. Dalarna har därmed direkta järnvägsförbindelser med Sala (Stockholm), Örebro (Hallsberg-Mjölby), Västerås och Gävle genom tågssystemet TiB. Från december 2023 tog VR Sverige AB över som ansvariga för trafiken och kör och underhåller tågen på uppdrag av TiB.

Trafikutbudet i TiB utgår från tänkta principitidtabeller i Långsiktigt program 2019-2030 utifrån tabell 2.

De fyra ägarregionerna betalar för trafiken utifrån den trafikering som önskas inom respektive länsgräns.

Linje	Delsträcka	T19 höst	T22	T26
50	Morastrand-Borlänge	7	12	12
53	Gävle-Borlänge	16,5	16,5	17
53	Borlänge-Ludvika	18	18	17
53/54	Örebro-Hallsberg	24	24	21
53	Hallsberg-Mjölby	8	8	5
54	Gävle-Avesta Krylbo	6	5	1
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6	5	2
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6	5	3
54	Skinnskatteberg-Örebro	5	4	1
55	Ludvika-Fagersta	9	9	8
55	Fagersta-Surahammar	18	18	23
55	Surahammar-Västerås	18	18	23

Tabell 2. Trafikutbud Tåg i Bergslagen. Antalet dubbelturer vardagar för olika delsträckor hösten T19 samt plan för åren 2022, 2026 utifrån tänkta principitidtabeller. Källa: Tåg i Bergslagen, Långsiktigt program 2019-2030.



Figur 21. Kostnadsutveckling Tåg i Bergslagen 2019-2026. Källa: Tåg i Bergslagen, Långsiktigt program 2019-2030.

Tåg i Bergslagen äger inga egna fordon utan hyr fordon av bolaget Transitio. I nuläget trafikeras Tåg i Bergslagen med två olika fordonstyper, Regina och ER1.

TiB-tåg	Byggår	Största tillåten hastighet (STH)	Antal fordon i trafik	Cykelplatser
Regina	2001-2003	180 km/h	23 st	2 st
ER1 (dubbeldäckare)	2021-2022	200 km/h	7 st	6 st

Tabell 3. Fordonsförteckning, TiB. Källa: Tåg i Bergslagen, egen bearbetning

Fordonen Regina har största tillåten hastighet (STH) på 180km/h och ER1 200km/h. Många av banorna som trafikeras har STH130-150 km/h, vilket innebär att tågens fulla kapacitet till stor utsträckning inte kan utnyttjas på grund att infrastrukturen är otillräcklig. Även plattformars utformning är i viss mån en begränsning. De flesta plattformar är i dagsläget dimensionerande för två Reginafordon eller en enkel ER1 med en plattformslängd på ca 110-120 meter. Under kort- och medellångt perspektiv är Tåg i Bergslagens bedömning att det räcker då ER1-fordonen kan hantera topparna men i det långa tidsperspektivet kan plattformslängderna behöva se över.

6.3 Dalabanan

Mora-Borlänge/Falun-Uppsala (-Stockholm)

Dalabanan sträcker sig mellan Mora–Uppsala–(Stockholm), via Borlänge/Falun, Avesta, Hedemora och Sala. Banan sträcker sig 260 km och är genomgående elektrifierad järnväg, med enkelspår på hela sträckan. Utifrån ett funktionellt perspektiv utgör Dalabanan en pulsåder i ett viktigt kommunikationsstråk mellan Dalarna, Västmanland, Uppsala, Arlanda och Stockholm/Mälardalen. Dalabanan binder samman flera befolkningskoncentrationer, som ligger på ideala avstånd för modern tågtrafik. Järnvägen berör därtill ytterligare ett flertal orter via anslutande banor. De två största befolkningstygdpunkterna är Uppsala i stråkets södra del och Falun/Borlänge i den norra delen av stråket, men utmed banan finns totalt elva kommuner med 430 000 invånare tillsammans.

Dalabanan anses vara det viktigaste persontrafikstråket för Dalarna vad gäller förbindelsen till och från Stockholm och Mälardalsområdet. Banan används för daglig arbetspendling mellan de orter den passerar samt för regionens kontakt med Arlanda och Stockholm. Utöver pendlingsbana har Dalabanan även rollen som "turistbana" då den leder rakt in i centrala Dalarna och ger resmöjligheter till södra Dalarna, Falun/Borlänge och Siljansbygden. I stråkets nordligaste del finns det även relativt goda möjligheter att ta sig vidare till Sälenfjällen, Idre-/Grövelsjöfjällen och Orsa Grönklitt. Det förekommer även en del studiependling då bland annat Högskolan Dalarna och Uppsala Universitet ligger längs banan.

Dalabanan är länets högst prioriterade stråk. Banan har en förhållandevis låg standard och det råder för närvarande betydande brister längs sträckan. Det är låg hastighet vid växlar, kurvor samt plankorsningar vilket ger begränsningar och vissa tågmöten tar längre tid då det finns mötesstationer som saknar samtidig infart. Flera

åtgärder pågår och planeras på Dalabanan, för att uppnå kortare restid och möjliggöra utökad trafik.

Dalabanan fungerar även som en viktig godsbanan. Godsets utveckling på främst den mellersta och norra delen av banan har gjort den viktig för näringslivets försörjning.

6.4 Bergslagsbanan

Gävle-Falun-Borlänge-Ludvika-Ställdalen- Frövi/Kil

Bergslagsbanan sträcker sig 480 km mellan Gävle och Frövi/Kil via Falun, Borlänge, Ludvika och Grängesberg. Den är ett nationellt prioriterat godsstråk i Mellansverige och för Dalarna har banan även en betydande roll för länets basindustri och tjänsteföretag. Detta då Bergslagsbanan tillsammans med Godsstråket genom Bergslagen utgör "Godskorridoren genom Bergslagen". Såväl Hitachi som SSAB kör tunga tåg på banan till Norrköping hamn respektive Oxelösund hamn.

Bergslagsbanan ingår i det utpekade strategiska godsnätet och utgör ett viktigt godsstråk för trafiken mellan Bergslagen och Göteborgs hamn. Borlänge är utpekad som vital nod i stråket från Norrland och Bergslagen mot Göteborg "stråket väster om Vänern" och Västra Stambanan. Borlänge utgör ofta start- och målpunkt för godstrafik. Banan har dessutom en betydande roll som transportstråk till Gävle hamn för näringslivets godstransporter i Mellansverige. Cirka 40 % av Sveriges exportvärde genereras i stråket Gävle–Göteborg.

Bergslagsbanan är även av stor betydelse för den interregionala och regionala persontrafiken. Arbetspendlingen längs banan är relativt omfattande och det finns stor potential att denna utvecklas ytterligare i takt med näringslivets samt industrins utveckling längs sträckan. I dagens läge står dock kapacitetsbristen som ett hinder för detta i någon större utsträckning.

Bergslagsbanan är elektrifierad. Hela banan är enkelspårig förutom delsträckan öster om Gävle (Hagström–Gävle C, 6km) som är dubbelspårig och delsträckan Ställdalen– Grängesberg som också har två spår. Hela banan är kapacitetsmässigt hårt belastad och har bitvis brister i geometrisk standard i form av branta backar.

6.5 Bergslagspendeln

Ludvika–Fagersta–Kolbäck(-Västerås)

Bergslagspendeln är 200 km lång trafikerar sträckan Ludvika till Kolbäck och ansluter där via Mälarbanan till Västerås. Banan går bland annat via Smedjebacken och Fagersta. Bandelen Ludvika– Fagersta är av särskild regional betydelse då det en viktig länk i Bergslagens och Mälardalens järnvägsnät. Den anknyter till de stora infrastruktursatsningar som genomförts runt Mälaren och delen Ludvika–Fagersta bör därför likställas med delen Fagersta–Västerås, som en del i det strategiska järnvägsnätet.

Bergslagspendeln är ett betydande persontrafikstråk som domineras av en stor arbetspendling längs sträckan Västerås–Fagersta, men även vidare mot

Smedjebacken och Ludvika. Med en upprustad järnväg finns det även potential för en ökad arbetspendling. Banan är vidare ett viktigt persontrafikstråk för den interregionala trafiken Ludvika–Västerås–Stockholm.

Bergslagspendeln har stor betydelse för basindustrins utveckling och konkurrensförmåga inom området Ludvika och Smedjebacken. Banan är elektrifierad och en enkelspårig järnväg, dock har sträckan Västerås-Kolbäck (Mälarbanan) dubbelspår. Banstandarden varierar mellan olika delsträckor. Hastighetsstandarden på banan är på många ställen låg och det råder kapacitetsbrist då mötesspår saknas på långa sträckor. Detta har lett till att det är långa res- och transporttider. Bland annat består delsträckan Fagersta–Ludvika av ett slitet skarvspår som endast tillåter 80–90 km/h. Banan på denna sträcka är i stort behov av byte av slipers och räls. Den bristande standarden på denna delsträcka medför att största tillåtna hastighet med stor sannolikhet inom kort sänks från 90 km/tim till 70 km/tim.

6.6 Västerdalsbanan

Borlänge/Repbäcken–Vansbro–Malung–Malungsfors

Västerdalsbanan är 129 km lång och sträcker sig mellan Borlänge och Malungsfors (Malung), via bland annat Vansbro och Mockfjärd. År 2011 upphörde persontrafiken helt på samtlig sträckning av banan, men godstrafik bedrivs fortfarande. Banan är av vital betydelse för Dalarnas skogsindustrier som använder den för att transportera råvara till pappersbruken i Dalarna och Värmland.

Västerdalsbanan är en lågtrafikerad och enkelspårig bana. Den har låg standard och är ej elektrifierad. Stora delar av banan är underdimensionerad och det råder kapacitetsbrist, vilket lett till att Västerdalsbanan är i stort behov av underhåll och upprustning.

Externa initiativ kan bli aktuella i framtiden varför en beredskap behöver finnas för att kunna förhålla sig till detta om det blir aktuellt.

6.7 Inlandsbanan

(Kristinehamn–Vansbro–)Mora/Orsa–Sveg–Östersund–Arvidsjaur–Gällivare

Inlandsbanan går från Gällivare i norr och passerar bland annat Mora och Orsa. Söder om Mora är banan inte i drift annat än på delsträckorna Kristinehamn–Nykroppa och Daglösen–Persberg, vilka båda förvaltas av Trafikverket. Övrig sträckning förvaltas av Inlandsbanan AB (IBAB). Kristinehamn–Nykroppa är den enda spårdragning som är elektrifierad av Inlandsbanan.

Inlandsbanan domineras av godstrafik, men sommartid förlängs persontrafiken till sträckan Mora–Gällivare. Under vintersäsongen körs direkttåg Malmö–Stockholm–Röjan och Mora–Östersund, vilket möjliggör för resenärer från bland annat Mälardalen att ta sig smidigt till fjällen. Den reguljära persontrafiken på Inlandsbanan upphörde 1992 och trafiken på sträckan ersattes med buss.

Externa initiativ kan bli aktuella i framtiden varför en beredskap behöver finnas för att kunna förhålla sig till detta om det blir aktuellt.

6.8 Godsstråket genom Bergslagen

Storvik–Avesta/Krylbo–Örebro–Hallsberg–Mjölby

Godsstråket genom Bergslagen sträcker sig mellan Storvik och Mjölby och går bland annat via Avesta/Krylbo, Örebro och Hallsberg. Tillsammans med Bergslagsbanan utgör Godsstråket genom Bergslagen "Godskorridoren genom Bergslagen" och är ett av de dominerande järnvägsstråken i Bergslagsregionen. Banan ingår i den Botniska korridoren som tillhör det utpekade transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för gods och är med sin strategiska placering mitt i landet av stor betydelse för tågförbindelsen mellan norra och södra Sverige. Banan är i behov av åtgärder för att kunna uppnå de krav som ställs för att ingå i TEN-T och den stomnätsskorridor (Skandinavien-Medelhavet) som ska vara färdigställd till en viss standard till år 2030.

Godstrafiken dominerar på banan, förutom på sträckan Hallsberg–Frövi där persontrafiken är intensiv. Den sträckningen är tillsammans med delsträckan Mjölby–Degerön de enda på banan med dubbelspår. I övrigt är Godsstråket genom Bergslagen enkelspårigt. Banan är kapacitetsmässigt inte anpassat till de successivt ökade trafikbehoven. Framför allt är den enkelspåriga delsträckan Storvik–Frövi i nuläget mycket hårt belastad, där trafiken dessutom förväntas komma att öka än mer i framtiden. Stora Enso i Fors är idag hindrad av banans fysiska läge, vilket begränsar företagets möjlighet att öka godstransporterna på järnväg.

6.9 Övriga tågbanor/stråk

6.9.1 Morastrand-Vika

Befintlig järnväg sträcker sig mellan Morastrand och Vika men trafikeras enbart mellan Lomsmyren och Morastrand med godstransport. Den trafikerade sträckan är drygt tre kilometer lång och anses som en viktig transportnod för timmertransporter för norra Dalarna. Det pågår en utredning hos Trafikverket för elektrifiering av sträckan, vilket kommer möjliggöra för ellok från Lomsmyrens timmerterminal och vidare ut på Dalabanen.

6.9.2 (Orsa-)Furudal-Bollnäs

Järnvägen mellan Bollnäs och Orsa via Voxna och Furudal sträcker sig ca 12 mil och öppnades för allmän trafik under två etapper kring sekelskiftet 1900. Sträckan har trafikerats med persontrafik samt godstrafik, där persontrafiken upphörde under 1970-talet. År 2015 upphörde underhållet av sträckan Furudal- Bollnäs, avsaknaden av tågtrafik var dock flera år innan underhållet upphörde. Mellan kalkbrottet i Kallholsfors till Orsa har det under senare perioder varit sporadisk godstrafik av kalktåg. Det har även körts enstaka museitåg på sträckan Furudal-Orsa.

6.9.3 Grycksbo- Falun

Järnvägen mellan Grycksbo och Falun sträcker sig ca 1,3 mil och öppnades sent 1800-tal. Sträckan har trafikerats av såväl person- samt godstrafik men har genomgått både nedläggningar och återupptagande av trafik genom åren. Den stora

anledningen till återupptagande av godstrafiken har varit pappersbruket i Grycksbo som genom åren har bytt ägare och därmed haft olika metoder för brukets transporter. Indragningen av persontågtrafik skedde under andra halvan av 1900-talet och har på senare tid enbart trafikerats av sporadisk museitrafik.

6.9.4 Älvdalsbanan

Älvdalsbanan sträcker sig mellan Mora – Märbäck och har sedan år 1900 trafikerats av såväl person- som godstrafik men har för närvarande ingen trafikering förutom enstaka godståg som trafikerar sträckan Mora-Blyberg. Banan sträckte sig ursprungligen till Älvdalen men revs upp under 1990-talet mellan Älvdalen och Märbäck, en sträcka på ca tre kilometer.

Järnvägsstationen Morastrand inkluderas i banans sträckning och utgör en attraktiv start samt slutpunkt för resor på Dalabanan.

År 2016 genomfördes en inspektion av Trafikverket på den kombinerade väg- och järnvägsbron över Österdalälven vid Oxberg som ledde till att en beredskapsbro kom till plats, en mer permanent lösning med en väg- och järnvägsbro är dock under utredning.

6.9.5 Ostkustbanan/(Stockholm-)Uppsala–Gävle–Sundsvall

Det råder en omfattande persontrafik på flera delar av sträckan. För Falun och Borlänge är Ostkustbanan en alternativ resväg till och från Uppsala/Stockholm. Det finns flera tågbolag som driver persontrafik längs banan, men den största aktören SJ som trafikerar mer eller mindre hela stråket. På sträckan Uppsala-Stockholm kommer utbyggnad av fyrspar genomföras, vilket även kommer gynna persontågtrafiken till Stockholm från Dalabanan som ansluter i Uppsala.

Nästan hela sträckan är enkelspårig, med undantaget dubbelspar på delar av sträckan Gävle–Stockholm samt en kort sträckning Stockholm–Skavstaby där banan har fyra spar. Banstandarden för hela sträckan varierar och det råder stora brister på Ostkustbanan, som även har hög störningskänslighet på grund av den höga belastningen.

7. Beslutad och planerad utveckling av den regionala persontågtrafiken

För Dalarna finns följande politiska beslut fattade avseende mål för utvecklingen av regional persontågtrafik:

Beslutade utvecklingsmål, ej i prioriteringsordning

- Införa fullskalig timmestrafik Mora-Borlänge¹
- Utredda timmestrafik Ludvika - Västerås²

¹ RD21/00347 §5, punkt 4

² RD21/00347 §5, punkt 3

- Utredda hur framtida tågtrafik ska se ut mellan Borlänge och Sala³
- Utredda timmestrafik Mora-Stockholm⁴
- Utredda pendlingen till Mälardalen och Stockholm genom integrering mellan Tåg i Bergslagen och Mälarb⁵
- Utredda möjligheterna att återuppta persontågtrafik på Västerdalsbanan⁶
- Målbild förkortad restid Uppsala-Borlänge 89 minuter⁷
- Skapa tågförbindelse mellan Mora och Stockholm under tre timmar⁸
- Upprätta en långsiktig plan för mer trafik med tåg på sträckan söder om Borlänge ner mot Sala respektive Västerås i samråd med Region Västmanland⁹

7.1 Beskrivning och status av beslutade utvecklingsmål

Nedan följer en kortfattad beskrivning av behov och status i nuläget för genomförandet av respektive beslut ovan.

7.1.1 Utredda fullskalig timmestrafik Mora-Borlänge (Dalabanan)

Timmestrafik med regional persontågtrafik i kombination med SJs kommersiella utbud är infört på Dalabanan Mora-Borlänge sedan december 2022 med 17 dubbelturer per dygn, med undantag för en inställd morgontur under sommarsäsongen 2024. Utbudet har dock viss variation med mellan 40 och 80 minuter mellan avgångarna beroende på SJs tidtabellsprofil med loktåg.

Fullskalig timmestrafik mellan Mora och Borlänge bedöms enligt nuvarande planer vara uppfyllt till 2025, om kombinationen av regional och kommersiell trafik beaktas.

7.1.2 Utredda timmestrafik Ludvika – Västerås (Bergslagspendeln)

Med anledning av den starka utvecklingen på Hitachi Energy i Ludvika som anställer 1000 personer om året 2022-2024 är det ett stort tryck på timmestrafik Ludvika-Västerås. Idag går endast 8 dubbelturer per dygn. Dessutom behöver hastigheterna höjas för att göra sträckan attraktiv jämfört med bilen.

Stråket har stora brister i järnvägsinfrastrukturen. En systematisk timmesstruktur skulle kräva omfattande upprustningsåtgärder på stora delar av sträckan. Dessa åtgärder finns ej i gällande nationella plan.

Utredningen är ännu inte initierad, men bör prioriteras högt bland inriktningarna för fortsatt arbete i denna utvecklingsplan.

³ RD21/01821 §20, punkt 5

⁴ Långsiktigt program 2019-2030, Tåg i Bergslagen

⁵ Regionplan 2023-2025, Region Dalarna

⁶ Regionplan 2023-2025, Region Dalarna

⁷ Dalabanans intressenter, Avtal med Trafikverket 2009 (avtal ej längre giltigt)

⁸ Regionplan 2023-2025, Region Dalarna

⁹ Regionplan 2019-2022, Region Dalarna

7.1.3 Utreda hur framtida tågtrafik ska se ut mellan Borlänge och Sala (Dalabanan)

Dalabanan är idag den högst prioriterade banan i Dalarna och kan liknas med en pulsådra i länets järnvägssystem. Trafikeringen mellan Borlänge och Sala är utifrån flera aspekter avgörande för in-och utresande från och till Uppsala, Arlanda och Stockholm. Oavsett tågoperatör bör det utredas hur denna sträckning ska trafikeras i framtiden för att säkerställa att resandebelöven tillgodoses.

Utredningen är ännu inte initierad, men utgör en av inriktningarna för fortsatt arbete i denna utvecklingsplan.

7.1.4 Utreda timmestrafik Mora-Stockholm

Detta mål kan endast uppnås i kombination med kommersiell trafik eller annan regionalt upphandlad persontågtrafik, eftersom Sala-Stockholm ej trafikeras av Tåg i Bergslagen. Ett antal åtgärder för restidsvinster och kapacitetshöjning ligger i gällande nationella plan, inklusive fyrspåret Uppsala-Stockholm. Huruvida dessa infrastrukturåtgärder är tillräckliga för att möjliggöra timmestrafik behöver dock analyseras. Även tillgången till fordon behöver analyseras.

7.1.5 Förenkla pendlingen till Mälardalen och Stockholm genom integrering mellan Tåg i Bergslagen och Mälarb (Mälartåg)

Detta mål bör ses över och konkretiseras för att kunna bli mer mätbart och genomförbart. Eventuellt kan det utvecklas tillsammans med målet om införande av timmestrafik Mora-Stockholm. Det bör även inkludera att kommersiella tågaktörer i integreringen. Målet bör konkretiseras i en förstudie.

7.1.6 Utreda möjligheterna att återuppta persontågtrafik på Västerdalsbanan

Utredningen är delvis initierad på initiativ av Malung-Sälens kommun avseende de behoven av åtgärder i infrastrukturen. Utvecklingsmålet bör förtydligas och konkretiseras avseende avsikt för trafikeringen (regional persontågtrafik och/eller kommersiell trafik), infrastrukturåtgärder, drivmedel, antal tågstopp, behov av fordon, kostnader för trafikering etc. Förtydligande av utvecklingsmålet och utredningen är inte initierad men bör utgöra en av inriktningarna för fortsatt arbete i denna utvecklingsplan.

7.1.7 Målbild förkortad restid Uppsala-Borlänge 89 minuter (Dalabanan)

Detta mål avser i första hand åtgärder i infrastrukturen för att möjliggöra trafikering av sträckan Uppsala-Borlänge på 89 minuter. I Nationell plan 2022-2033 finns åtgärder planerade ner till en restid på 93 minuter. För att uppnå 89 minuter krävs ytterligare åtgärder av större omfattning, vilka inte bedöms rymmas i plan 2026-2037.

7.1.8 Skapa tågförbindelse mellan Mora och Stockholm under tre timmar (Dalabanan)

Detta mål avser i första hand åtgärder i infrastrukturen, och hör ihop med målet om restid Uppsala-Borlänge 89 minuter. Viss restidsvinst kan även uppnås med av fyrsårsutbyggnaden Uppsala-Stockholm i gällande nationella plan. Med dessa

åtgärder genomförda möjliggörs trafikering med nya tåg från ca 2027 som kan uppnå högre hastigheter. Möjligen kan restiden även kortas genom regionalt upphandlade snabbtåg med en trafikering med ett fåtal stopp. Att möjliggöra plats för ett snabbtåg kräver även det kapacitetsökningar i infrastrukturen. Målet bör konkretiseras i en förstudie.

7.1.9 Upprätta en långsiktig plan för mer trafik med tåg på sträckan söder om Borlänge ner mot Sala respektive Västerås i samråd med Region Västmanland

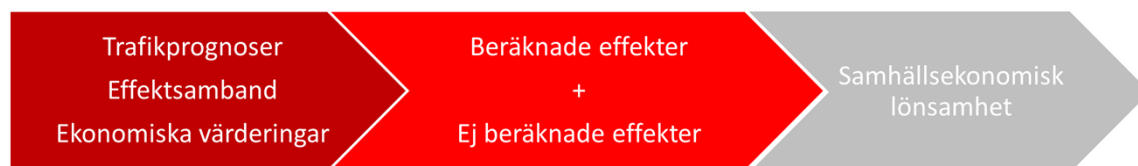
Målet bör ses över och konkretiseras för att kunna bli mer mätbart och genomförbart. Eventuellt kan det utvecklas tillsammans med målet om att utreda timmestrafik Mora-Stockholm. Det kan även kopplas samman med målet om att förenkla pendlingen till Mälardalen och Stockholm genom integrering mellan Tåg i Bergslagen och Mälardalen (Mälartåg), inkluderat tillägget om att även beakta den kommersiella trafikeringen. Målet bör konkretiseras i en förstudie.

7.2 Omvärldsfaktorer som påverkar järnvägssystemets utveckling och kapacitet

Utvecklingen av järnvägssystemet påverkas av en mängd omvärldsfaktorer som ligger utanför det regionala ansvarsområdet.

7.2.1 Finansiering genom Nationell plan och EU

Infrastrukturella satsningar i järnvägsanläggningen styrs av den statliga tolvåriga nationella planen för transportinfrastruktur, vilken styr finansiering och tidplan för vidmakthållande och utveckling av transportsystemet. För all statlig infrastrukturutveckling gäller att åtgärderna måste vara samhällsekonomiskt lönsamma.



Figur 22. Schematisk modell för värdering av samhällsekonomisk lönsamhet. Källa: Trafikverket

För infrastrukturinvesteringar kan staten även söka medfinansiering från EU ur CEF (Fonden för ett Sammanlänkat Europa), förutsatt att satsningarna är finansierade i nationell plan. Även för att erhålla EU-finansiering ur CEF är en grundprincip att utvecklingsåtgärderna måste vara samhällsekonomiskt lönsamma och att de ingår i TEN-T (Transeuropeiska transportnätet). CEF kan finansiera infrastruktur för militär rörlighet, under förutsättning att den även gynnar civil infrastruktur, så kallat dubbla användningsområden (dual use). Till skillnad från de rent civila utlysningarna erfordras inga underlag för samhällsekonomisk analys i ansökningar för medfinansiering av militär rörlighet.

Inom Dalarnas geografiska område omfattas E45 (väg), Mora flygplats (flyg) samt Godsstråket genom Bergslagen (järnväg) av TEN-T-förordningen, och således är

det endast utveckling av denna infrastruktur i Dalarna som kan erhålla medfinansiering ur CEF.

7.2.2 Administrativa och juridiska förutsättningar

Möjligheten till tågtrafikering styrs också av administrativa och juridiska faktorer på nationell nivå och EU-nivå. Ett sådant exempel är regelverken för allmän trafikplikt vilka styrs i EU-förordningen om kollektivtrafik. Allmän trafikplikt innebär att behörig myndighet med offentliga medel får handla upp kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något kommersiellt intresse av. Den allmänna trafikplikten ska gå att härleda ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Järnvägstrafiken påverkas även av principer och regelverk för tilldelning av tåglägen och därigenom fördelningen av tider i spår för persontrafik respektive godstrafik. Detta system är under utveckling och en ny EU-förordning för kapacitetstilldelning är under framtagande (2024).

7.2.3 Nationell och europeisk politik och militär rörlighet

Förutsättningarna för järnvägssystemet är under förändring genom politiska ställningstaganden och visioner nationellt och inom EU såsom EUs politik för grön omställning och klimatet genom Gröna given och Fit-for 55, liksom fokus på militär rörlighet.

I och med Sveriges medlemskap i Nato (2024-03-07) har Sverige en nyckelroll i försvaret av norra Europa utifrån vår militärgeografiska position. Ett Nato-medlemskap ställer krav på Sverige att bidra till genomförbara planer genom finansiering, förband, bemanning, materiel och infrastruktur som en del i att möjliggöra militära operationer, inklusive värdlandsstöd. Detta inbegriper Sveriges totalförsvaret och kan medföra att Sverige till exempel behöver se över infrastruktur som idag inte bedöms ha samma betydelse för det nationella försvaret.

I regeringens beslut om Sveriges nationella plan för militär rörlighet 2024-2026 (1 augusti 2024) anges regeringens strävanden att uppfylla de målsättningar för militär rörlighet, inklusive transporter till och från insatsområden, som ställs av internationella aktörer såsom EU och Nato. Regeringen har samtidigt gett uppdrag till Försvarsmakten att ta fram förslag på åtgärder för att uppnå målen i planen. Uppdraget ska genomföras i dialog med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Trafikverket, Tullverket, Kustbevakningen och länsstyrelserna samt vid behov med andra berörda myndigheter. I vilken utsträckning åtgärder kommer medföra påverkan på den järnvägsinfrastruktur som omfattas av befintlig och potentiellt framtida regionala persontågstrafik i Dalarna återstår att se. Men det finns en risk/möjlighet att kraven från Nato, USA och det Svenska försvaret kommer att påverka tillgången på kapacitet i spåren både positivt och negativt.

8. Behov av utvecklad infrastruktur

Möjligheten att utveckla tågtrafiken styrs till stor del av hur kapacitetsituationen ser ut på banorna. Den utökning av trafiken som respektive målbild/scenario innebär medför ett behov av utbyggd infrastruktur för att skapa tillräcklig kapacitet i järnvägssystemet. En del åtgärder för att möta framtida trafikeringsbehov finns redan planerade i gällande nationella plan 2022-2033.

För att bedöma behovet av framtida infrastrukturåtgärder behöver kapacitetsanalyser göras utifrån föreslaget trafikeringsupplägg i de olika utvecklingsmålen samt för de insatser som identifieras för att uppnå målbilderna som presenteras i kapitel 9. Kapacitetsanalysen bör bestå av tidtabellsanalyser för högtrafik samt beräkning av kapacitetsutnyttjande för att bedöma belastningsnivå med framtida trafikeringar. Slutsatserna måste även grunda sig på tidigare kapacitetsanalyser utförda av Trafikverket, där Trafikverkets Basprognos för år 2040 ska utgöra underlag för övrig tågtrafiks påverkan på kapaciteten. Planerade infrastrukturåtgärder enligt nationell transportplan samt länsplan ska utgöra en förutsättning för analysen och angivna åtgärdsbehov ska avse åtgärder utöver dessa. Utifrån dessa analyser kan behov om utvecklad infrastruktur ligga till underlag för nationell plan 2026-2037 och framåt.

8.1 Beslutad och förväntad utveckling fram till 2030

Möjligheterna till utvecklad infrastruktur 2025-2030 styrs av genomförandet av gällande nationella plan 2022-2033. I nationell plan 2022-2033 finns nedanstående större utvecklingsåtgärder planerade:

- **Dalabanan**

Hastighetshöjande åtgärder Uppsala-Borlänge och åtgärder för ökad kapacitet etapp 1 pågår. Syftet med objektet är att öka kapaciteten och att minska restiden på Dalabanan för att på så sätt möjliggöra för timestrafik för de långväga tågen mellan Borlänge och Uppsala. Ytterligare åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid får förberedas för byggstart 2025-2027, liksom Heby mötesspår.

Med pågående och planerade åtgärder i Nationell plan kan restiden Uppsala-Borlänge kortas ner till 92 minuter. Det saknas således 3 minuter för att uppnå målbilden på 89 minuter. Åtgärder för dessa tre minuter finns ej planerade i gällande nationella plan.

- **Bergslagsbanan**

Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder Falun-Borlänge får förberedas för byggstart 2025-2027 enligt regeringens beslut om byggstartsbesked. Syftet med objektet är att uppnå ökad kapacitet och kortare restider genom hastighetshöjande åtgärder så som signalåtgärder, plankorsningsåtgärder, spårptimering samt införandet av samtidig infart och nytt datorställeverk i Ornäs. Byggstartsbesked 2025-2027 gäller även kapacitetshöjandeåtgärder på Ostkustbanan etappen Gävle-Kringlan, där den nya sträckningen går parallellt

med Bergslagsbanan. Åtgärder innebär även förbättringar på Bergslagsbanan där åtgärden omfattar 14 km dubbelspår i ny sträckning.

- **Godsstråket genom Bergslagen**

Kapacitetshöjande åtgärder Storvik-Frövi samt mötesstation Sandviken-Kungsgården är aktuella investeringar och åtgärder inom planperioden 2022-2033. Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan. Objektet bidrar till långsiktig hållbarhet genom bidrag till ekologisk hållbarhet i form av minskat bilberoende och reducerade koldioxidutsläpp samt bidrar till social hållbarhet genom att objektet medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande.

- **Bergslagspendeln**

Inga namngivna objekt över 100 miljoner kronor i Nationell plan 2022-2033. Åtgärder för effektivare trafikering är planerade 2025-2029.

- **Västerdalsbanan**

Inga namngivna objekt över 100 miljoner kronor i Nationell plan 2022-2033. Versionsbyte av det digitala signalsystemet ERTMS är planerat till 2025-2029, broåtgärder genomförs 2026-2028.

- **Inlandsbanan**

Inlandsbanan förvaltas av Inlandsbanan AB och inte av Trafikverket, därför omfattas ej större investeringsåtgärder av Nationell plan. I årliga driftbidrag till Inlandsbanan fördelas 2,1 miljarder kronor under planperioden, vilket medger en ökning med 75 miljoner kronor per år under perioden 2023–2026.

Inlandsbanan är dock av stort intresse för totalförsvaret och viktig för godstransporter i inlandet. I framtiden kan det skapas möjligheter för en utvecklad persontrafik på hela eller delar av banans sträckning

8.2 Behov för att nå utvecklingsmål till 2040 och 2050

Möjligheterna att uppnå framtida målbilder för persontågstrafiken är beroende av utvecklad järnvägsinfrastruktur, vilken definieras i Nationell plan för transportinfrastruktur. Infrastrukturåtgärderna styrs i första hand av genomförandet av innevarande nationella plan 2022-2033, men framförallt av kommande nationella planer 2026-2037 samt 2030 och framåt. För att kunna avgöra vilken tillkommande infrastruktur som behövs för att uppnå utvecklingsmålen behöver kapacitetsanalyser göras där befintlig och planerad infrastrukturutveckling jämförs med målen, för att identifiera var ytterligare åtgärder behöver vidtas.

Dessa kapacitetsanalyser omfattas inte av denna utvecklingsplan för persontågstrafik. Kapacitetsanalyserna behöver tas fram i särskild ordning i direkt anslutning till detta arbete, för att åtgärder ska kunna föreslås och prioriteras i framtagandet av Nationell plan 2026-2037, vilket påbörjas i början av 2025.

9. Målbilder för regional persontågtrafik

Målbilderna är framtagna med hänsyn till beslutade mål i trafikförsörjningsprogrammet och Region Dalarnas utpekade utvecklingsmål (se avsnitt 7). Till detta har viss hänsyn tagits till kommunernas inspel som inkommit under workshops (september 2024). De har i olika utsträckning förstärkt eller kompletterat de beslutade utvecklingsmålen. Nedan följer en analys av de kommunala inspelen. En längre sammanställning redovisas i Bilaga A.

9.1 Analys av kommunala inspel

I samband med arbetets två workshoptillfällen om den framtida trafikeringen av persontågtrafik har flera järnvägsstråk lyfts fram som betydelsefulla. Det har dock varit en tydlig enighet om att Dalabanan är ryggraden i systemet och fortsatt behöver vara högst prioriterad för arbets- och studiependling. Det har även framkommit kommunala inspel som involverar förslag på ny järnvägsinfrastruktur. I dessa fall har det framgått att trots avsaknad av befintlig järnväg kan det finnas anledningar att undersöka möjligheten för persontrafik på järnväg istället för vägbunden trafik. Anledningarna bakom uttryckta visioner skiljer sig åt mellan kommunerna, men en gemensam standpunkt är att samtliga intressen måste samordnas för trafikeringen på järnvägen - utifrån statligt, regionalt, kommunalt, och privat perspektiv. Utveckling i enlighet med de kommunala inspelen skulle på sikt kunna bidra till regionförstoring och förstärkta arbetsmarknadsregioner, vilket skulle stärka Dalarnas utveckling om visionerna realiserades. Utredningar med tillhörande analyser och kostnadskalkyler är däremot avgörande för att kunna göra en bedömning om samtliga utvecklingsscenarier som innefattar ny järnvägsinfrastruktur är lönsamt motiverat och bidrar till samhällsnytta. Dessutom krävs det en fortsatt utredning för att kunna göra en bedömning om de föreslagna utvecklingsåtgärderna är genomförbara utifrån de utpekade tidsaspekterna.

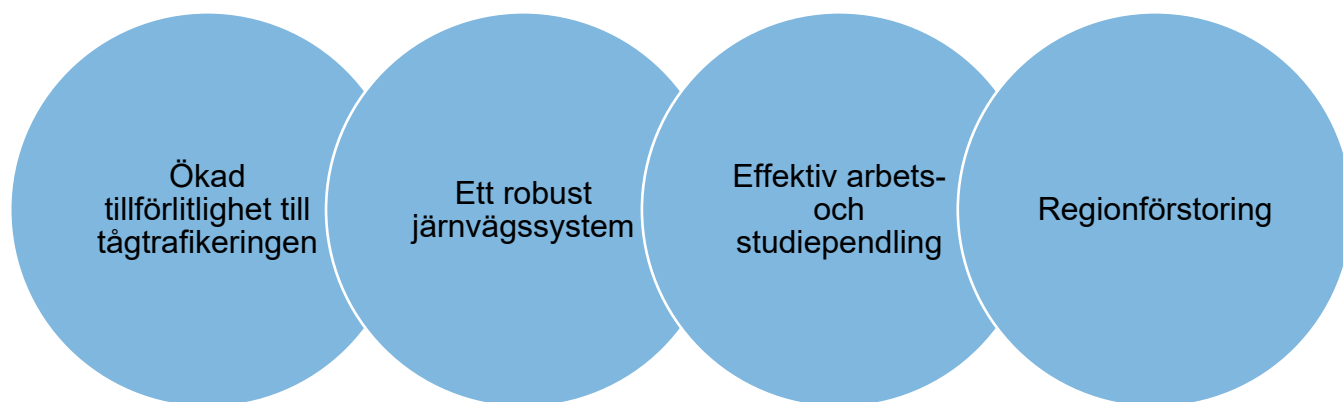
Bilaga A syftar till att beskriva de övergripande, och i stor utsträckning, gemensamma visioner som har framkommit under arbetets två workshopar september 2024 med Dalarnas kommuner. De kommunala inspelen redovisas på en övergripande nivå och fångar detaljer som kan behöva utredas vidare i det fortsatta arbetet. I bilagan finns en karta som redovisar de sträckor innehållandes befintlig samt ny järnvägsinfrastruktur som skulle kunna trafikeras med persontrafik utifrån kommunala visioner. Hur trafikeringen ska ske på befintlig järnväg har dels utmaningar kopplat till bristen på reseunderlag, vilket försvårar möjligheten att föra resonemang kring eventuell förändring av trafikering på järnvägen. För det fortsatta arbetet är det därför viktigt att denna typ av statistik krävs ställs gentemot tågoperatörerna. Bristen av reseunderlag försvårar bedömningen av huruvida trafikeringen är anpassad till ortens behov. Genom att analysera antalet på- och avstigningar kan en mer välgrundad bedömning göras, vilket möjliggör justering av tidtabeller och resursfördelning baserat på det faktiska resebehovet. Detta skulle inte bara kunna förbättra anpassningen av utbudet till efterfrågan, utan också bidra till en mer kostnadseffektiv trafiklösning.

Kapacitetshöjande åtgärder är både utifrån ett kommunalt och regionalt perspektiv en prioriterad åtgärd, något som såväl benämns i nationellt plan. Flertalet av de

föreslagna åtgärderna behöver utredas vidare och är i många fall en utredning som ej ligger på det regionala ansvaret. Att ingå i nätverk och partnerskap är utifrån den aspekten viktig för att skapa en dialog och synliggöra de brister som finns i Dalarnas järnvägssystem, åtgärder som skulle kunna möjliggöra stora förbättringar för persontågtrafiken. Till dessa typer av resonemang likt ovan behöver behovet av utredningar identifieras, vilket inte ryms i denna rapport. Utifrån arbetets tidsram har inga utredningar kunna initieras under denna rapports genomförandetid, däremot redovisas föreslagna insatser för utveckling i kapitel 10.

9.2 Målbilder

I en sammanvägd bedömning av kommunala inspel och regionala beslutade utvecklingsmål framstår följande övergripande målbilder som de högst prioriterade:



Figur 23. Identifierade målbilder för utvecklingen av regional persontågtrafik i Dalarna.

Utifrån nuläget och mot bakgrund av dessa målbilder behöver ett antal insatser genomföras för att skapa samsyn inför prioritering av åtgärder för att nå målbilderna. Dessa insatser är ett första steg för att kunna stärka Dalarnas utveckling av persontågtrafiken och beskrivs i kapitel 10 nedan.

10. Identifierade insatser för utvecklad persontågtrafik

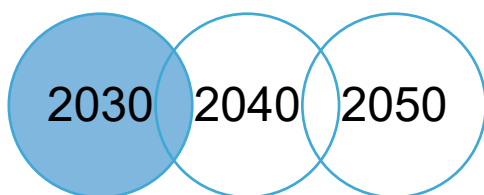
Denna plan för utveckling av regional persontågtrafik utgör en del av Region Dalarnas långsiktiga planering och omfattar tidsperioden 2025-2050. I syfte att beskriva den tänkta utvecklingen och behoven för tågtrafiken inom länet gör planen nedslag i tre tidsperioder. Det korta perspektivet fram till 2030, på medellång sikt till 2040 och på lång sikt till 2050. Utpäskad inriktning för trafikering i denna plan avser utveckling av persontågtrafiken. Den kan vara beroende av att planerad eller önskad infrastruktur färdigställs, något som utvecklingsplanen inte har rådighet över. Detta

medför att målåren inte kan fastställas, utan bör ses som indikation för önskad utveckling.

För att uppnå de beslutade utvecklingsmålen för regional persontågtrafik behövs flera förutsättningar som inte finns idag. Vilka förutsättningarna är för respektive mål behöver analyseras noga. Vart och ett av utvecklingsmålen behöver analyseras var för sig, därefter bör en sammanvägd bedömning göras av behoven av åtgärder, dess konsekvenser, kostnader och ställa dessa mot nyttorna av genomförda åtgärder. Generellt kan sägas att följande förutsättningar bör analyseras för respektive utvecklingsmål inför beslut om prioritering:

- Restidsvinster
- Behov av åtgärder i infrastrukturen
- Ekonomiska förutsättningar för att finansiera trafikeringen med regionala medel
- Juridiska förutsättningar
- Målavstämning mellan berörda kommuner och regioner, identifiering av målkonflikter

10.1 Insatser för beslutade utvecklingsmål



- **Kollektivtrafikförvaltningen får i uppdrag att till Kollektivtrafiknämnden redovisa:**
Prognosticerade investeringskostnader på utredningar kopplat till beslutade utvecklingsmål som kan påverka Region Dalarna och när i tid kostnaderna skulle infalla.
- **Samråd för större turistattraktioner inom besöksnäringen i Dalarna**
Kollektivtrafikförvaltningen ska genomföra remissavstämning med större turistattraktioner inom hela länet avseende besöksresenärer.
- **Införa fullskalig timestrafik Mora-Borlänge**
Fullskalig timestrafik mellan Mora och Borlänge bedöms enligt nuvarande planer vara uppfyllt till 2025, om kombinationen av regional och kommersiell trafik beaktas. Bör bevakas till dess målet anses uppfyllt.
- **Utreda timestrafik Ludvika – Västerås (Bergslagspendeln)**
Utredningen bör prioriteras. Även tillgången på fordon behöver analyseras.
- **Utreda hur framtida tågtrafik ska se ut mellan Borlänge och Sala (Dalabanan)**

Utredningen bör prioriteras. Även tillgången på fordon behöver analyseras.

- **Utreda timmestrafik Mora – Stockholm (Dalabanan)**

Analyserade behov av tillkommande infrastrukturåtgärder behöver tas fram. Även tillgången till fordon behöver analyseras.

- **Utreda pendlingen till Mälardalen och Stockholm genom integrering mellan Tåg i Bergslagen och Mälarb (Mälartåg)**

Detta mål bör ses över och konkretiseras för att kunna bli mer mätbart och genomförbart. Eventuellt kan det utvecklas tillsammans med målet om utredning av timmestrafik Mora-Stockholm och Ludvika - Västerås. Målet bör konkretiseras i en förstudie. Även tillgången på fordon behöver analyseras.

- **Utreda möjligheterna att återuppta persontågtrafik på Västerdalsbanan**

Utvecklingsmålet bör förtydligas och konkretiseras avseende avsikt för trafikeringen (regional persontågtrafik och/eller kommersiell trafik), infrastrukturåtgärder, drivmedel, antal tågstopp, behov av fordon, kostnader för trafikering etc. Om Sälensbanan, som planeras för i Malung-Sälens kommun, förverkligas är det av stor vikt att utredningen av Västerdalsbanan är genomförd och att det tydligt framgår om trafikeringen ska bedrivas av regional persontrafik eller kommersiell sådan, vilket TIBs Långsiktiga program bör bevaka.

- **Skapa tågförbindelse mellan Mora och Stockholm under tre timmar (Dalabanan)**

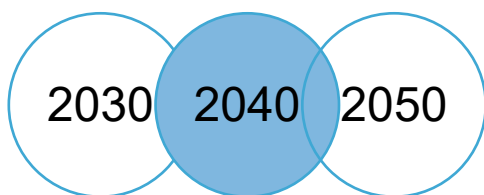
Detta mål hör ihop med målet om restid Uppsala-Borlänge 89 minuter. Målet bör konkretiseras i en förstudie.

- **Upprätta en långsiktig plan för mer trafik med tåg på sträckan söder om Borlänge ner mot Sala respektive Västerås i samråd med Region Västmanland**

Målet bör ses över och konkretiseras för att kunna bli mer mätbart och genomförbart. Eventuellt kan det utvecklas tillsammans med målet om utredande av timmestrafik Mora-Stockholm och Ludvika - Västerås. Samt målet om att förenkla pendlingen till Mälardalen och Stockholm, genom integrering mellan Tåg i Bergslagen och Mälarb (Mälartåg). Målet bör konkretiseras i en förstudie.

- **Bibehåll god trafikering utmed Bergslagsbanan**

Trafiken efter banan är idag god, och utgör en viktig tågförbindelse genom Dalarna. Trafiken efter Bergslagsbanan bör eftersträvas att behållas i sin nuvarande utsträckning.

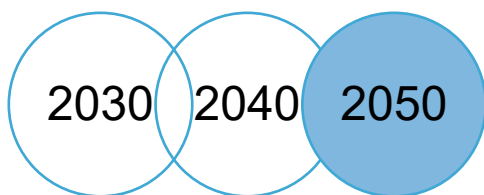


- **Utreda framtida behov av nya stationsuppehåll**

Utifrån länets totala trafikutbud, utreda framtida behov av nya stationsuppehåll. Till exempel i Vikarbyn eller Romme Alpin med flera.

- **Målbild förkortad restid Uppsala – Borlänge 89 minuter (Dalabanan)**

I Nationell plan 2022-2033 finns åtgärder planerade ner till en restid på 93 minuter. För att uppnå 89 minuter krävs ytterligare åtgärder av större omfattning. Utifrån nuläget bedöms ytterligare åtgärder inte rymmas i plan 2026-2037 utan omprioritering, men bör lyftas i den nationella planperioden 2030-2041.



- **Utblick mot 2050**

Utifrån de redan beslutade utvecklingsmålen ovan bedöms samtliga infalla i intervallen 2030-2040. Det är dock viktigt att beakta eventuella förändringar vid revidering av plan.

10.2 Insatser för identifierade utvecklingsbehov

Utifrån de utpekade målbilderna som presenteras i kapitel 9.2 har insatser för att möjliggöra målbilderna identifierats. De går att kategorisera i mer övergripande och specifika insatser. De övergripande bör ses ingå i den kontinuerliga processen och som en del i den ordinarie verksamheten inom Region Dalarna. Dessa är följande:

- **Verka för Regionförstoring**

Genom att sudda ut kommunala samt regionala gränser kan Dalarna ta del av de möjligheter som tillkommer att tillhöra ett storregionalt järnvägsnät. Detta bör ses som en pågående process, vilken genomsyrar arbetet med att utveckla järnvägssystemet och dess trafikering.

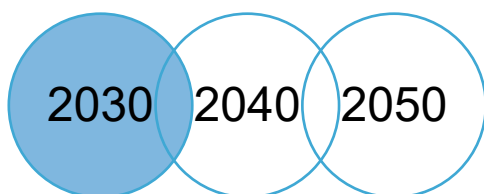
- **Aktualitetspröva utvecklingsplanen regelbundet**

Nästa version bör vara framtagen och beslutad inför revideringen av nästa nationella plan. Nästa version bör vara komplett med kapacitetsanalyser med konkreta behov av infrastrukturutveckling.

- **Bevaka intressen och planer**

Bevaka intressen och planer som påverkar utvecklingen av Dalarnas järnvägssystem och trafikering. Det bör parallellt ske en samordning av kommunala, regionala, statliga och privata intressen, för att effektivisera arbetet relaterat till utvecklingen av persontågtrafiken.

Nedan redovisas de mer specifika insatserna som bör genomföras för att bidra till att målbilderna uppnås, vilka presenteras inom intervallen för de olika målåren. Inom målåren är de listade utan prioriteringsordning, men utifrån deras föreslagna tidsspann för genomförande kan deras tyngd indikeras.



- **Analysa och utreda den befintliga trafikeringen**

Detta behöver genomföras för att säkerställa samt stärka trafikeringens funktion, något som behöver ske i direkt anslutning till denna utvecklingsplan. Då denna insats är direkt kopplad till att möjliggöra en ökad tillförlitlighet för trafikering och robusthet i järnvägssystemet bör den prioriteras i det fortsatta arbetet. Denna inriktning framkom som grundläggande i framtagandet av planen, genom bland annat resultatet som kom av kommunala inspel i workshoparna. För att identifiera förbättringsområden för kundens upplevelse och skapa ett attraktivt samt hållbart kollektivt resande i Dalarna. Ett möjliggörande av detta kräver att tillförlitlighet, punktlighet, tågpersonal, standard och service på tåg etc. tillgodoses, vilket bör ses som ett delmål som påbörjas parallellt.

- **Ta fram kapacitetsanalyser**

Dessa analyser behöver tas fram i direkt anslutning till denna utvecklingsplan. Tillkommande infrastrukturåtgärder som behövs för att uppnå beslutade utvecklingsmål behöver identifieras och beskrivas. För detta krävs att Region Dalarna avsätter medel för externa resurser.

- **Kravställa**

Region Dalarna, tillsammans med övriga ägarregioner, bör i särskilt uppdrag eller i ändrade ägardirektiv kravställa Tåg i Bergslagen. Det bör kravställas att resandeunderlag med uppgifter om påstigande och avstigande tas fram. Sådana underlag är avgörande för att kunna prognosticera och utveckla rätt trafikering, framtida fordonsbehov, att kunna satsa på rätt tågstopp och utveckla stationsområden etc.

- **Ta fram principer och riktlinjer för hållbara stationsmiljöer och kombinerad mobilitet**

För att uppnå de bästa funktionerna för arbets- och studiependling bör möjligheten att kombinera resor mellan olika trafikslag utvecklas. För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik och öka andelen kollektivt resande behöver åtgärder vidtas kopplat den kombinerade mobiliteten. Några exempel på funktioner och åtgärder följer nedan:

- Cykel/sparkcykel på tåg
- Cykelparkering
- Upplysta och trygga stationsmiljöer
- Strategiska bytespunkter
- Pendlarparkering

- **Utveckla utvalda redan beslutade mål**

Det är lämpligt att inkludera även kommersiella tågoperatörer i följande politiskt beslutade mål:

- Förenkla pendlingen till Mälardalen och Stockholm genom integrering mellan Tåg i Bergslagen och Mälarb (Mälartåg)
- Upprätta en långsiktig plan för mer trafik med tåg på sträckan söder om Borlänge ned mot Sala och Västerås i samråd med Region Västmanland

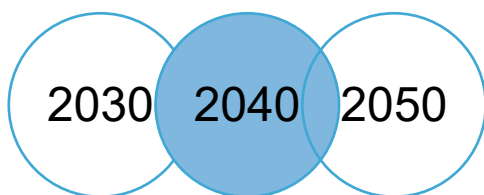
Detta är av vikt då det framkommer att Dalarna inte endast kan tillgodose sitt resandebehov med regional persontågtrafik. Utöver det visar det sig att det inte är relevant för resenären vilken operatör som trafikerar.

- **Utreda behovet av att skapa en översyn av plattformslängder samt identifiera investeringsbehov**

Idag trafikeras exempelvis Morastrand av både gods- såväl som persontågtrafik. Det finns utpekade kapacitetsbrister till Morastrand då perrongen inte är tillräckligt lång för att ta emot samtliga avgångar för persontågtrafiken, vilket gör att mycket av persontågtrafiken begränsas till Mora C.

- **Ökade marknadsandelar och kundnöjdhet (NKI) för kollektivtrafiken**

Den nuvarande målsättningen om att öka antal marknadsandelar bör vidareutvecklas för att ge tåget en tydligare och mer framträdande roll, utifrån undersökningar i det kollektiva resandet. För att främja valet av tåg som ett attraktivt alternativ i kollektivtrafiken krävs en tydligare satsning på att lyfta fram tågets fördelar och bättre möta kundernas behov, vilket NKI kan ge indikatorer till.

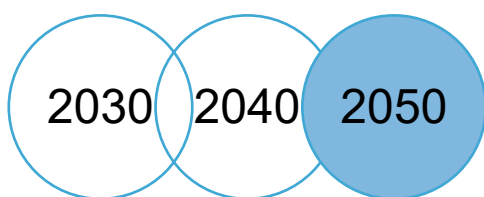


- **Integrerat och tillförlitligt biljettsystem**

Då Dalarna trafikeras av olika operatörer underlättar resenärens upplevelse och resande om biljettsystemet är integrerat och sömlöst, oavsett om det är regional eller kommersiell aktör. Det bidrar även till att skapa förutsättning för användande av länskort/skolkort på tåg och en möjlig överflyttning från väg till järnväg.

- **Borlänge som nod i TEN-T**

Region Dalarna bör fortsatt verka för att Borlänge/Falun ska bli en nod i TEN-T i samband med nästa revidering av TEN-T förordningen.



- **Utblick mot 2050**

År 2050 har Dalarna en robust persontågtrafikering som präglas av reseliens och som tillgodoser såväl som anpassas utifrån befolkningens, näringars och besökares resebehov. Tåget är det självklara valet och kollektivtrafiken är rådande struktur för att förflytta sig. Detta bidrar till de regionala, men även nationella, utvecklingsmålen för hållbarhet och transport.

Genom ett ökat och välfungerande kollektivt resande uppnås även en ökad tillgänglighet i alla delar av Dalarna samt till och från angränsande län såväl som målpunkter. Det bidrar till en stärkt arbets- och studiependling, vilket skapar attraktivitet och möjliggör en mer positiv befolkningsutveckling.

Region Dalarna ingår i och bevakar forskningsprojekt kopplat till utvecklingen av transportinfrastrukturen. Det sker för att dels synliggöra Dalarna i det nationella järnvägssystemet och dels följa utvecklingen, vilket är en viktig aspekt till framtidens trafikering och utformning av infrastrukturen.

10.3 Slutsatser

Utvecklingen av persontågtrafiken i Dalarna är en komplex fråga som berör många olika aktörer och intressenter. Internt hos Region Dalarna behöver flera förvaltningar

med olika kompetenser samverka i det fortsatta arbetet, för att uppnå en gemensam bild och riktning för samhällsutvecklingen i stort. I vidare arbete med utveckling av tågtrafiken och vid ett eventuellt ökat strategisk arbete i kommande revidering av planen bör även Regionstyrelsen och Regionala utvecklingsförvaltningen inkluderas i beslutsprocessen. Utvecklingsplanen för regional persontågtrafik i Dalarna redogör för en nutidsbild med utblick mot 2050 genom presenterade målsättningar och visioner för den framtida trafikeringen. Den bör ses som ett första kunskapsunderlag med fokus på persontågtrafik i länet, vilken kan utgå ifrån i kommande arbete och för den långsiktiga planering för TiB. Planen påvisar Dalarnas viljeriktning med principer samt prioriteringar för regional utveckling såväl som utvecklad trafikering.

Arbetet med att utveckla en fungerande tågtrafik samt dess infrastruktur präglas generellt av långdragna processer och har stor ekonomisk påverkan. För att driva utvecklingen framåt är det av vikt att Dalarna lyckas nå en gemensam samsyn och riktning för det fortsatta arbetet med persontågtrafiken, både gällande den regionala men även den kommersiella.

Med utgångspunkt i föreslagna utvecklingsmål och målår bör fokus riktas mot att ta fram tydliga prioriteringar, för det fortsatta arbetet med transportinfrastrukturfrågor och Dalarnas trafikering på det totala järnvägssystemet. Genom prioriteringar kan de insatser som görs ger störst möjliga nytta för länets utveckling synliggöras. Det är av stor vikt att Region Dalarna har en fortsatt dialog med de regionala och kommersiella tågoperatörerna för att möjliggöra och främja en behovsutvecklad persontågtrafik. Regionala målbilder ligger som grund för att kunna påverka utbudet av tågavgångar och eftersträvan att utveckla persontågtrafiken utifrån Dalarnas behov. Arbetet med persontågsutvecklingen bör därmed vara behov- och målstyrt, och inte enbart baserat på prognoser.

I planen har insatser identifierats, vilka behöver genomföras för att stärka utvecklingen av persontågtrafiken i Dalarna. Utvecklingen av det kollektiva resandet sker löpande i den ordinarie verksamheten och tågets framträdande roll framgår tydligt i beslutade styrdokument. Däremot behöver särskilda insatser ske för att bland annat öka tågets tillförlitlighet, vilket är avgörande för hela kollektivtrafiksnetets framgång. Detta är den viktigaste insatsen i det fortsatta arbetet.



Bilaga A

Sammanfattning av kommunala inspel för utvecklingen av persontågtrafiken vid workshops 12-13 september 2024

Under de genomförda workshoparna framkom att Dalarnas kommuner behöver en gemensam syn på järnvägssystemet och att utvecklingen bör ske samordnat. I övrigt diskuterades tillförlitligheten till tågen och att kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen måste genomföras för att skapa ett resenärsvänligt och attraktivt färdmedel. Detta inkluderar bland annat pålitliga tågavgångar, ökad punktlighet, bättre omstigningar, god service ombord samt ett robust tågssystem. Det råder en allmän uppfattning om att tågens nuvarande tillförlitlighet är bristfällig, vilket påverkar valet av transportmedel. Resenärernas förväntan att nå sin slutdestination måste betraktas som en självklarhet. En form av resegaranti kan därför behöva ses över för att bättre möta resenärernas förväntningar, vilket var ett förslag som diskuterades mellan kommunerna.

Det går inte att fastställa ett exakt år då tillförlitligheten till tågen bör ha förbättrats, eftersom detta redan borde ha genomförts både lokalt, regionalt och nationellt. En positiv förändring bör ske skyndsamt och före målår 2030. Detta är kommunernas högsta prioritet kopplat till utvecklingen av persontågtrafiken och utgör som de uttrycker det grunden för fortsatt utveckling. Ett pålitligt system för persontågtrafiken kommer bidra till in- och utpendling och en ökad inflyttning vilket är en positiv utveckling för Dalarna som region. För att få en större utväxling av det tågssystem vi har i dag är det av stor vikt att tågoperatörer samarbetar för att möta ett ökat resande, vilken operatör som trafikerar sträckorna är inte det viktigaste utifrån diskussionen under workshoparna.

I övrigt är det viktigt att säkerställa dagpendlingen till Stockholm. Om restiden, tillförlitligheten, tågstandarden och frekvensen av tågavgångar på bland annat Dalabanan förbättras kan även arbetsmarknadsregionerna utvidgas. Detta gäller således för resor utanför Dalarnas länsgräns med speciell hänsyn till Region Örebro län, Västmanland och Gävleborg. Länsgränser och kommungränser ska inte utgöra ett hinder för utvecklingen av persontågtrafiken.

Väginfrastrukturen i Dalarna har begränsningar att hantera toppar av högt trafik och då uppstår långa och koncentrerade köer, det gäller vid olika event men är regelbundet återkommande inom besöksnäringen kopplat till stugbytdagar. Flertalet kommuner menar på om besökarna till Dalafjällen förflyttas till järnvägen kommer det avlasta väginfrastrukturen som idag upplevs som ansträngd. En annan viktig aspekt är att trafikeringen på järnvägen måste utformas utifrån den tänkta målgruppen. Olika målgrupper kräver olika lösningar, i det innefattas restid, avgångar, funktioner på tåg och utformning av stationer och resecentrum.

Arbetspendling och möjligheten att arbeta och studera på tåg möjliggör regionförstoring därför behöver de servicefunktioner som tågbolagen erbjuder säkerställas. Detta likväl som möjligheten till ett kombinerat resande med en variation av transportslag och omstigningar dem emellan. För att uppnå en attraktiv

kollektivtrafik och öka andelen kollektivt resande behöver åtgärder vidtas kopplat den kombinerade mobiliteten. Några exempel på funktioner och åtgärder följer nedan:

- Cykel/sparkcykel på tåg
- Cykelparkering
- Upplysta och trygga stationsmiljöer
- Strategiska bytespunkter
- Pendlarparkering

Hur resan bokas och administreras är en viktigt att vidareutveckla för att möjliggöra en god tillgänglighet och det ska vara enkelt för resenären att välja kollektiva färdmedel, vilket borde ligga i tågbolagens intresse.

I skapandet av ett robust samhälle finns det flera aspekter att beakta och ta hänsyn till. Alternativa transportmedel och färdvägar bidrar till resiliens men är en fråga som behöver behandlas vidare i ett större sammanhang för att skapa den största samhällsnyttan, oavsett samhällstillstånd. Detta gäller således frågan om evakuering till Dalafjällen i händelse av kris eller krig som även uppkom under diskussionerna mellan kommunerna.

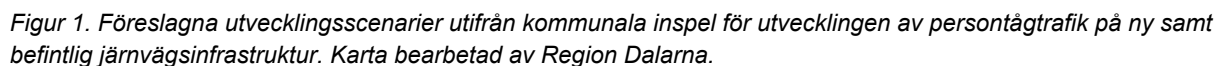
Övriga frågor som diskuterades var kopplade till ERMTS och vad ett gemensamt nationellt signalsystem betyder när det implementeras i Dalarnas järnvägsanläggning. Detta var en framtidsvision snarare än en prioriterad fråga i närtid. I övrigt finns det en gemensam samsyn till att få en ökad effektivitet i tillstånds- och genomförandeprocessen och underlätta för nyetableringar av samhällsbyggnadsprojekt och transportinfrastruktur hos offentliga och privata bolag.

En diskussion berörde den långsiktiga målsättningen att fortsätta arbete för att ingå i transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Genom att ingå i TEN-T nätverket finns det många fördelar så som möjligheten att ansöka om CEF-medel samt att Sveriges järnvägssystem blir relevant i ett internationellt sammanhang. Att ingå i ett större europeiskt nätverk är en gemensam målbild för att stärka Dalarnas roll som en viktig nod. Det framgick av diskussionen att trafiken på järnvägen från Borlänge och söderut kommer behöva mer kapacitet och om flödena ökar till och från Borlänge, något som bör vara med i beräkningarna vid ett ökat flöde norr-, och västerifrån. Om Borlänge skulle utses som en nod i TEN-T skulle detta vara en viktig aspekt att bevaka.

Driftsäkerheten och järnvägsinfrastruktur bör kompletteras med tillkommande spår, fler mötesspår, växlar vilket också innefattas i de kapacitetshöjande åtgärderna, det är en generell, men dock så viktig, åtgärd att beakta i järnvägsutvecklingen. Detta gäller såväl utbudet av avgångar och behovet av halvtimmes- och timmestrafik mellan orter, något som identifierades som viktigt att utreda i det fortsatta arbetet.

En av flera slutsatser som går att utläsa efter dialogen med kommunerna är vikten av att omvärldsbevaka, ingå i nätverk och samarbetsforum lokalt, storregionalt,

Föreslagna utvecklingsscenarier utifrån kommunala inspel



Utvecklingsscenario Godsstråket genom Bergslagen

Trafikeringen på Godsstråket genom Bergslagen norr om Avesta till Gävle har idag begränsade avgångar med persontågtrafik. Trafikeringen på denna bana är avgörande för en stärkt arbetsmarknadsregion och för pendlingen mellan Avesta-Gävle, där Sandviken dels utgör en stor arbetsplats. Genom att öka antal avgångar skulle arbetspendlingen och studiependlingen kunna öka markant mellan Dalarnas södra länsdel och Gävleborg. Godstransporter utgör majoriteten av trafiken på banan och vid potentiell förändring i tidtabellen behöver avgångarna anpassas utifrån den tänkte målgruppen och planeras så att godstransport fortsatt kan trafikera banan med en hög intensitet men ger utrymme till persontågtrafik.

Utvecklingsscenario Bergslagsbanan och Bergslagspendeln

I diskussionerna om utvecklingen av den regionala persontågtrafiken lyftes den viktiga kopplingen till Mälardalen. Kopplingen mellan Ludvika-Västerås är dels en viktig reserelation för arbetspendling. Ludvika är även en viktig nod för regionförstoringen mot Mälardalen på Bergslagsbanan och på Bergslagspendeln.

Resan på järnväg mellan Ludvika och Fagersta identifierades under workshopen som en viktiga reserelation. Detta var en reserelation med en önskvärd trafikering oftare än timestrafik. Ett tydligt utvecklingsmål som framgår är att persontågtrafiken behöver anpassas efter kopplingen mellan Örebro, Västmanland och Gävleborg. Som redan nämnt i andra sammanhang, får inte länsgränser och kommungränser utgöra ett hinder för utvecklingen av persontågtrafiken det ska snarare ses som en möjliggörare för utvecklingen av kollektiva färdmedel för både kort- och långväga resor. Goda förbindelser möjliggör regionförstoring och en utveckling mot Mälardalen anses som mycket viktig för Dalarnas utveckling. Hur dessa två banor utvecklas framgent kommer ha en stor påverkan på reserelationer och funktionella samband söderut.

Dubbelspår mellan Falun-Borlänge framfördes av vissa kommuner som en viktig utvecklingsmöjlighet på Bergslagsbanan.

En annan reflektion som lyftes under workshopen var utvecklingen av kollektiva färdmedel i anslutning till bostadsområden och hur de utvecklas och till vilken målgrupp de utvecklas för. Är det för den boende, besökaren eller näringslivsidkaren? Romme Alpin lyftes i detta sammanhang där det idag inte finns någon järnväg men där det uppkom diskussion om Romme skulle kunna vara en potentiell målpunkt för persontågtrafik.

Utvecklingsscenario Dalabanan

Dalabanan är högt prioriterad av flera anledningar. Dalabanan möjliggör för arbetspendling och studiependling likt flertalet av övriga banor i Dalarna men är utifrån ett regionalt perspektiv högst prioriterad för Dalarnas utveckling. Dalabanan genomskär övriga banor för gods- och persontrafik i Dalarna och kan således ses som ryggraden för Dalarnas järnvägssystem. Genom Dalabanan nås bland annat Stockholm och Arlanda som identifieras som en viktig reserelation ur ett nationellt och internationellt perspektiv för Dalarnas kommuner. Ökad trafikering mellan

Avesta C och Borlänge redovisades under workshopen som föreslagen utvecklingsmöjlighet på Dalabanan. I övrigt framgick följande som utvecklingsmöjliggörande:

- Genom att stärka kopplingen till Falun västerifrån stärks även kopplingen till Gävle.
- Restiden på Dalabanan, vilka sträckor bör ha halvtimmes- och timestrafik.
- Snabbtåg till Mälardalen och Stockholm.
- Dubbelspår Djurmo, Gimsbärke och Djurås station
- Ska uteblivna tågstopp vid befintliga järnvägsstationer vara till förmån för den snabbare restiden? Generell utmaning och möjliggörare nationellt.

Det finns utpekade kapacitetsbrister vid Morastrand då perrongen inte är tillräckligt lång för att ta emot samtliga avgångar för persontågtrafiken, vilket innebär att viss trafik avgår och ankommer till Mora C istället. Med bakgrund till ovanstående finns det en stark vilja kommunalt att till år 2025 ska alla persontåg ha möjlighet att trafikera Morastrand.

Utvecklingsscenario Inlandsbanan

Under workshopstillfället med Dalarnas norra länsdel fördes diskussioner om att använda Inlandsbanan som ett alternativ för att avlasta Dalabanan genom att transportera gods via Kristinehamn och vidare väster om Vänern. Detta skulle möjligtvis kunna minska trycket på Dalabanan, men det finns samtidigt intressen för att öka godstrafiken där, exempelvis till och från Insjöns containerterminal. Godstrafik är i detta arbete inte i fokus med det är viktigt att beakta området om det skulle kunna samordnas med persontågtrafiken.

Det finns ett behov av att förbättra arbetspendlingen från Orsa, det framgår i dialogen med Orsa kommun att det är bättre förbindelser till Edsbyn än till Borlänge för arbetsmöjligheter. Ett utvecklingsscenario som identifierades i dialogen är att återuppta persontågtrafiken mellan Orsa och Mora väldigt snart, redan år 2025 var ett förslag. En hållplats vid Mora lasarett framgår som önskvärt för att underlätta resor för personer med funktionvariation direkt till sjukhuset.

Det diskuteras även en förlängning av Inlandsbanan söderut till Kristinehamn, samt att återetablera tidigare tvärstråk. Det föreslogs även att gamla banvallar i hela länet skulle kunna användas till förtätning, till exempel mellan Orsa–Bollnäs. För att bidra till regionförstoring så ansågs bättre kopplingar längs Norrlandskusten med tvärstråk som förslag mellan Orsa–Umeå, utan byte i Gävle. Detta ansågs kunna minska trängseln i Borlänges järnvägsinfrastruktur. Tidsaspekten för ovanstående förslag av utveckling föreslogs till år 2040.

Utvecklingsscenario Västerdalsbanan och Sälenbanan

Det finns pågående planer för att återuppta persontransporter Västerdalsbanan, som idag har ändstation i Malungsfors, Malung-Sälens kommun. Dessutom finns pågående planer på en ny bana, Sälenbanan, från Malungsfors till Lindvallen i en första etapp. Sträckningen är ca 50 km med föreslagna järnvägsstationer

däremellan. I förlängningen finns det planer på att förlänga Sälenbanan hela vägen till Sälens flygplats (Skandinavien Mountains Airport) och vidare mot Trysil. När dessa planer är tänkta att genomföras är inte fastställt men visionen är att första etappen ska genomföras så snart som möjligt, innan år 2030. Det pågår för närvarande en revidering av Malung-Sälens kommuns översiktsplan, vilken kommer innehålla en beskrivning av den tänkta järnvägsinfrastrukturen inom kommunen.

För närvarande går det enbart godstrafik på Västerdalsbanan och persontrafik transporteras på väginfrastrukturen främst med bil eller buss.

I resonemanget om att återuppta persontågtrafik på Västerdalsbanan framgick det under arbetets workshop att Björbo och Mockfjärd bör föras med vardera järnvägsstation längs banan. Inspel likt ovan samt utvecklingsmöjligheter för kommuner längs Västerdalsbanan bör involveras i det fortsatta arbetet kopplat till kollektivtrafikförvaltningens uppdrag att utreda möjligheterna att återuppta persontågtrafik på Västerdalsbanan. Förtydligande och konkretisering av utvecklingsmålet och utredningen är inte initierad men bör utgöra en av inriktningarna för fortsatt arbete.

Utvecklingsscenario Älvdalsbanan

Älvdalsbanan går för närvarande till Märback med godstrafik och har ingen persontågtrafik på denna sträcka, Morastrand är ändstationen för persontrafik via Dalabanan. Det finns kommunala visioner på att återuppta persontågtrafiken på Älvdalsbanan med trafik till Älvdalen C, detta skulle bl.a. innebära att ny järnväg mellan Mjågen och Älvdalen skulle behöva anläggas, en sträcka på ca tre kilometer. Visionen för persontågtrafik till Älvdalen C är önskvärd till år 2030.

Övriga inspel från kommunerna var försvarets intresse till Trängslet och Älvdalens skjutfält, vilket kan öppna upp möjligheter för samordning av intressen till trafikering på järnväg. Militär mobilitet har genom bland annat medlemskapet i Nato blivit än viktigare inom, som över landsgräns, i Sverige. Dalarna angränsar i väst direkt till Norge, genom en samordning och dialog till intresset av transporter på järnväg kan flera parter gynnas, såväl på väg, flyg och järnväg.

Det finns även visioner om ny järnvägsinfrastruktur till förmån för persontågtrafiken till Idre. Hur sträckan till Idre bör utformas har ej framgått i detta arbete, alternativa vägar för banans sträckning har diskuterats under workshop men inget fastställt alternativ har framförts. Om järnvägen planeras att förlängas från Älvdalsbanan alternativt från Västerdalsbanans potentiella förlängning via Sälenbanan eller annan järnväg får utvisa sig i den fortsatta planeringen. Visionen den nya järnvägsinfrastrukturen till Idre blev under workshopen föreslagen till år 2040.

Utvecklingsscenario Grycksbobanan

I workshopen framkom det ett förslag att återuppta persontågtrafiken på Grycksbobanan och förlänga järnvägen till Rättvik, detta för att skapa ett mer robust järnvägssystem.