

Verksamhetsplan Dalabanans Intressenter för 2024

Fastställd efter avstämning i styrelsen 240301. Versionshantering i slutet av dokumentet.

1. Inledning

Intresseföreningens målsättning är att Dalabanan ska ha kraftigt förkortade transport- och restider, ökad kapacitet, högre turtäthet och bättre standard på de tåg som trafikerar banan jämfört med det som gäller i dagsläget. Det ska vara ett tillförlitligt och väl fungerande transportstråk som möjliggör hållbar tillväxt i hela regionen – både ekonomisk, social och miljömässig.

Detta förutsätter att regeringen och Trafikverket kontinuerligt prioriterar de åtgärder och förbättringar som krävs för att Dalabanan ska kunna tillgodose de framtida och ständigt ökande transportbehoven.

Dagens infrastruktur längs Dalabanan får inte utgöra en begränsning av tillgängligheten till arbetstillfällen, arbetskraft och uppdragsgivare. Om vi ska kunna möta den ökande miljömedvetenheten och kraven på tillgänglighet och samtidigt öka andelen tågresor i framtiden, måste tågen utvecklas och Dalabanan ges högre kapacitet.

Dalabanan är en viktig nord-sydgående pulsåder för järnvägstransporter i hela Bergslagen. Dalabanan är också förbunden med Bergslagsbanan som i sin tur knyter ihop hamnar i både öst och väst. I norra delen av Dalabanan ansluter den till Inlandsbanan som är en viktig inlandsförbindelse till norra Sverige. Gods och persontransporter samsas om kapaciteten på Dalabanan, som i flera delar är högt belastad. När kapaciteten inte räcker till måste hårda prioriteringar göras. I de prioriteringskriterier som Trafikverket tillämpar på järnvägen tilldelas godset ofta en lägre samhällsekonomisk nytta än persontransporterna. Godset är alltså generellt sett lägre prioriterat än persontrafiken, även om insatser görs för att minska detta. Detta kan innebära att kapacitet inte finns tillgänglig på järnvägen vilket innebär att godset i stället transporteras på väg. För att öka tågets andel både för gods- och persontransporter, vilket bidrar till att nå klimatmålen i agenda 2030, måste satsningar ske på Dalabanan.

2. Agenda 2030

Sverige har antagit agenda 2030 med ambitionen att målen ska nås. I regeringens skrivning om arbetet med agenda 2030 anges att för att nå målen mot en hållbar utveckling av samhället måste hela samhället vara delaktigt. Dalabanans Intressenter instämmer i detta och menar att för att hela samhället ska kunna vara delaktigt i resan mot ett fossilfritt samhälle måste investeringar i Dalabanan prioriteras.

3. Samarbete inom Infram (Infrastruktur för framtiden, www.infram.se)

Antalet utredningar som skrivits är många och behovet av nya är för tillfället inte så stort. Kampen om medel till investeringar hårdnar då tillgången till medel krymper i Sverige. För att nå framgång behöver vi därför ändra vårt sätt att arbeta.

Infram är ett samarbete mellan de fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16. Tillsammans passerar stråken genom 7 regioner och 38 kommuner med 1,2 miljoner invånare. Gemensamt arbetar vi för strategiska satsningar på väg- och järnvägsnätet i Bergslagen och i Sveriges midja. Hela 40 procent av Sveriges export är beroende av väl fungerande transport i Bergslagen. Genom att jobba tillsammans blir vi starka och har goda möjligheter att påverka framtidens flöden och infrastrukturinvesteringar.

Infram genomför ett flertal påverkansaktiviteter på bland annat arenor som Transportforum och Almedalen. Vi arrangerar även två Infram-dagar som når åhörare från både riksdag och regering i syfte att belysa behoven av fler investeringar och förbättrad infrastruktur i Sveriges midja. Infram har, genom sitt uppbyggda varumärke knutit kontakter som är av stor vikt för det påverkansarbete som Infram genomför för hela Bergslagen. Genom detta samarbete kan Dalabanan få en större tyngd och ta sig igenom bruset på ett bättre sätt än om respektive stråk agerar själva.

November 2022 beslutades om en fortsatt utveckling av Infram:

- Möjliggöra för näringslivet och andra aktörer att bli medlemmar
- Större nätverk
- Större "tyngd" när vi driver påverkansarbete
- Högre intäkter

Under 2023 har ett koncept för Inframs utveckling tagits fram för att åstadkomma ovanstående. Beslut om finansiering togs i respektive stråk i slutet av 2023 innebärande att arbetet med utvecklingen av Infram ska genomföras under 2024.

4. Mål

4.1. Effektmål (vilka effekter ska uppnås)

Företag och människor ska kunna verka och bo längs, i anslutning till och i förlängningen av Dalabanan.

Gods och människor ska effektivt och tillitsfullt kunna transporteras på Dalabanan:

- Näringslivet ska kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Som stomme i kollektivtrafiken och bidragande till kompetensförsörjningen ska människor kunna lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav, tillgängliggörs.

4.2. Vision Dalabanan (långsiktiga mål)

Långsiktig vision:

- Dubbelspår längs hela Dalabanan.
- Dalabanan ska möjliggöra 3 timmars transporttid för persontrafik mellan Mora och Stockholm
- Dalabanan ska möjliggöra 1 h och 40 minuters transporttid för persontrafik mellan Borlänge och Stockholm.
- Dalabanan ska möjliggöra att köra längre och tyngre godståg.

Kortsiktig vision:

- Dalabanan ska möjliggöra transporttider under 2 timmar mellan Borlänge och Stockholm.

4.3. Kortsiktiga mål (prioriterade objekt), som föreningen anser ska uppfyllas

För att kunna uppnå önskade effekter enligt ovan krävs satsningar på hela Dalabanan. Nedan de mest prioriterade.

- Stråket ska rustas för att klara 89 minuters transporttid Borlänge-Uppsala.
- Stråket ska kunna hantera minst 20 % mer gods.
- Stråket ska kunna hantera ett tåg i timmen/styv tidtabell.
- Det ska genomföras fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, Uppsala – Borlänge.
- Rustning av banans norra delar, Borlänge – Mora, ska ske så den uppnår en standard som medger trafikering med högre hastighet. Bland annat genom byte av kontaktledningsstolpar och andra trimningsåtgärder.
- Fler mötesstationer ska skapas och förlängning av mötesstationer ska ske enligt ESIK-princip. Detta för att säkra att det både för godstransporter och persontransporter, enskilt och i samklang, ska kunna köras fler tåg både åt samma håll och i mötande trafik.

4.4. Trafikala perspektiv

- Vid uppfyllande av de kortsiktiga målen enligt ovan ska säkras fortsatt funktionalitet i Uven-konceptet, Uppsala – Sala – Linköping.
- Vid uppfyllandet av de kortsiktiga målen enligt ovan ska säkras möjlighet till tätare trafik Avesta/Krylbo – Sala.

4.5. Förlängning av Dalabanans sträckning

- Dalabanans norra del, Siljansbanan, sträcker sig idag till Mora. Möjligheten att utöka den formella sträckningen till Älvdalen bör undersökas. Detta för att möjliggöra inte minst godstransporter på denna sträcka.

5. Aktiviteter

5.1. Lobbyaktiviteter

- Debattartiklar.

- Dialog med riksdagens trafikutskott.
- Synliggöra via media (artiklar, radio, TV, sociala).
- Delta på seminarier och konferenser.
- Arrangera seminarier och konferenser
- Informationsmöten med beslutsfattare som kan påverka utveckling. Det kan handla om landshövdingar, ministrar, riksdagsledamöter.
- Aktivera riksdagsledamöter som bor längs stråket.

5.2. Kravställare på riksdag och regering

- Följa upp regeringens arbetet rörande beslutad Nationell plan för transportsystemet för 2022-2033.
- Dialog med riksdagens trafikutskott.
- Medverka i arbetet med och påverka inför nästa nationella plan för transportsystemet (2026-2037). Under 2024 primärt rörande remissvar på Trafikverkets inriktningsdokument och regeringens proposition rörande transportinfrastruktur.

5.3. Kravställare på Trafikverket

- En kontinuerlig bevakning av att de medel som avsatts i Nationell plan för transportsystemet för åtgärder på Dalabanan nyttjas.

5.4. Kommunikation

- Ta fram informationsmaterial för internt (kommuner, regioner...) och externt bruk med både hårda fakta och mjuka värden som kan användas i påtryckningssyfte.
- Använd samma värdeord som regeringen nyttjar.
- Följ godset/resenärens hela resa. Till exempel Clas Ohlson omlastning i Insjön, rangering i Borlänge och vidare, eller följ en affärsresenär från norra delen mot Stockholm välj någon från t ex Trafikverket eller Transportstyrelsen.
- Bjud in näringsliv, destinationsbolag, lärosäten och industrin till möten
- Fortsatt nyttjande av Instagramkontot *viardalabanan*. Tex publicera kortare filmer om företagare längs stråket.

5.5. Industri/Näringsliv

- Tätare samarbete med industri och näringsliv –ger tyngd åt våra argument.
- Skapa ett formaliserat samarbete med destinationsbolag, industri och näringsliv längs hela Dalabanan – eventuellt bjuda in till styrelsemöten som adjungerade medlemmar.
- Korta intervjuer med företagsprofiler längs Dalabanan – vilka behov har de på banan och vad skulle behövas för att lyfta deras transporter till järnväg etc. Publicera på sociala media (tex Instagramkontot Viardalabanan) och på medlemmarnas olika plattformar. Identifiera viktiga profiler längs stråket. Vad är en bra järnväg?
- Etablera samarbete med andra organisationer som arbetar med motsvarande/närliggande frågor.

5.6. Aktiviteter med ambition att genomföra i närtid

- Växla upp samarbetet i Infram – en större yta har större genomslagskraft.

- Utveckla samarbetet med berörda järnvägsföretag, för utveckling av godstrafik och persontrafik på banan
- Remissinstans.
- Påverka för satsningar på Dalabanans norra del Mora-Borlänge. Ta hjälp av t.ex. Siljan Timber, Tomoku hus och Clas Ohlson.

6. Årshjul, aktiviteter kopplat till mötestider 2024

- Styrelsemöte:
Fredag 240301, kl. 10.00-12.00, digitalt på Teams
- Föreningsstämma och konstituerande styrelsemöte:
Fredag 240517, kl. 10.00-12.00, digitalt på Teams
- Styrelsemöte:
Fredag 240906, kl. 10.00-14.00, fysiskt möte, ev. inklusive studiebesök
- Styrelsemöte:
Torsdag 241205, kl. 10.00-12.00, digitalt på Teams
- Inframdagen:
Fredag 240315, kl. 09.00 – 12.00
Fredag 241025, kl. 09.00 – 12.00

Versionshantering:

Ver. 0.1 240215 Mats Lindqvist
Ver. 1.0 240312 Mats Lindqvist

Första utkastversion för granskning av presidiet och styrelsen.
Efter styrelsemöte 240301.