SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1628

av Mathias Bengtsson (KD)

Dalabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Dalabanans återstående kapacitets- och standardbehov utöver redan beslutade åtgärder samt ta fram en långsiktig åtgärdsplan för hela sträckan och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Dalarna är det fjärde största länet i Sverige sett till ytan och rymmer knappt 300 000 invånare. Här finner vi flera framstående exportföretag som utgör en väsentlig del av landets ekonomiska framsteg. Samtidigt är Dalarna även den ojämförligt mest besökta regionen utanför de tre största städerna. År 2020 registrerades hela 15 miljoner gästnätter i Dalarna. Sälen och Idre/Grövelsjöområdet är med sina över 100 000 besökare under högsäsong norra Europas största vinterdestination.

För att bibehålla ett starkt näringsliv är det avgörande att utvidga arbetsmarknadsregionerna både inom och utanför länsgränserna. Smidiga pendlingsmöjligheter och korta restider både gynnar näringslivet och främjar samhällssammanhållningen och gemenskapen, inte bara i Dalarna utan i hela landet.

När SVT gjorde en kartläggning över vilka avgångar i landet som hade flest förseningar under 2023 så fick Dalabanan en mindre smickrande pallplats. Sträckan Stockholm –

Mora C, med SJ Intercitytåg 48, hade tredje mest förseningar av alla sträckor i hela landet, med totalt 6335 minuter på 290 avgångar. Även om det kan finnas många förklaringar till förseningarna så säger det något om behoven på Dalabanan.

Dalabanan, som sträcker sig från Mora till Uppsala och inkluderar områden som Gagnef, Borlänge och Avesta Krylbo, är avgörande för många världsledande företag längs dess sträckning. Dessa företagsutveckling är beroende av en snabb och pålitlig järnvägskommunikation. En fjärdedel av godsleveranserna som rullar genom Sverige har Dalarna som slutmål eller passerar genom länet. Ökningen av godstransporter på Dalabanan är i hög grad kopplad till skogsindustrin och har en positiv inverkan på både Sveriges och regionens ekonomi.

Dalabanan står inför betydande utmaningar då både godstransporter och personresor delar på kapaciteten. För att kunna möta de ökade behoven inom transporter måste investeringar och förbättringar prioriteras på banan. Det är viktigt att näringslivet kan förlita sig på snabba och pålitliga godsleveranser, samtidigt som människor kan förvänta sig snabba och punktliga resor.

Regeringen har i den nationella infrastrukturplanen för 2026–2037 beslutat om åtgärder på Dalabanan med syfte att öka turtätheten och korta restiderna. Planen omfattar även ett mötesspår i Heby. Det är viktiga satsningar för att förbättra järnvägstrafiken i Dalarna. Samtidigt behöver de ses som steg i långsiktig utveckling av hela Dalabanan. Det återstår att säkerställa hur kapaciteten och standarden ska kunna förbättras på de delar av sträckan som inte omfattas av de beslutade åtgärderna.

För att möjliggöra boende och arbete i hela landet krävs ett effektivt och väl utbyggt transportsystem. En uppgradering av Dalabanan kommer att gynna hela Sverige genom att underlätta arbetspendling och skapa attraktiva platser för dem som vill arbeta i, men inte bo i, större städer. På lång sikt är målsättningen att utveckla Dalabanan med ökad kapacitet och kortare restider. Dubbelspår på hela eller delar av sträckan bör utredas

som en långsiktig möjlighet, utifrån trafikbehov, samhällsekonomisk nytta och förutsättningarna för både person- och godstrafik. Ambitionen bör vara att på sikt minska restiden två timmar mellan Borlänge och Stockholm samt under tre timmar mellan Mora och Stockholm.

Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att, med utgångspunkt i de åtgärder som redan beslutats, utreda Dalabanans återstående kapacitets- och standardbehov och ta fram en långsiktig åtgärdsplan.

Mathias Bengtsson (KD)