



2009-03-18

Pressinformation

Turisttrafik på Dalabanan

Inledning

Dalarna är landets i särklass ledande besökslän utanför de tre storstadsområdena och ett av Sveriges absolut starkaste varumärken. De planerade investeringarna inom turistnäringen uppgår till nästa 10 miljarder kronor under de närmaste 10-15 åren, vilket skapar ytterligare drygt 2 000 arbetstillfällen. Enbart utbyggnaden i Sälen och Idre motsvarande ett halvt Sälen till. Med en utbyggnad av ca 35 000 nya bäddar når Dalarna cirka 7 miljoner gästnätter, 7 miljarder i omsättning och sysselsätter cirka 7 000 människor.

Investeringarna stärker ytterligare Dalarnas ställning som dominerande besöksmål i Sverige utanför storstadsområdena. Samtidigt ökar trycket kraftigt på att persontransporterna till Dalarna måste utvecklas.

Mot denna bakgrund har Intresseföreningen Dalabanans Intressenter låtit WSP Analys & Strategi belysa potentialen för turisttrafik på Dalabanan och genomföra en samhällsekonomisk kalkyl som komplement till Banverkets utredningar om Dalabanan.

Resvanor

Enligt den nationella resvaneundersökningen från 2005/06 genomförs årligen cirka 3,3 miljoner långväga resor till Dalarna. Av dessa resor har 2,2 miljoner olika fritidsändamål. Fritidsresorna sker till stor utsträckning med bil (86 %) och cirka 5 procent av besökarna reser med tåg och ungefär lika många med buss. Till Malung-Sälen och Älvdalen/Idre är tågets andel drygt en procent. Beroendet av bilen är större till dessa kommuner än till övriga delar av Dalarna.

Ett skäl till tågets låga andel till Dalafjällen är att det kräver transfer från Mora till anläggningarna i fjällen. Det är praktiskt möjligt att ta sig kollektivt till fjällen såväl med tåg, buss och flyg. Det ska dock påpekas att buss är det alternativ som framstår som både enklast och effektivast i dag. Flyg och tåg bör kunna bli ett alternativ med bra transfer från Mora.

Hur kan turisttrafik på Dalabanan bli attraktivare

När en resa genomförs värderas olika faktorer av resenären. Det kan vara till exempel pris, bekvämlighet, restid och säkerhet. För resor med kollektivtrafik uppkommer ofta ett antal moment som gör att resan känns längre än den faktiskt är. Gångtider till och från hållplatser vid start och mål och bytespunkt upplevs som dubbelt så lång tid som restid. Detta är till klar fördel för bilresan som inte har väntetider och bytestider.



I utredningen framhålls att kollektivtrafiken måste erbjuda resenärerna något utöver dagens service om valet inte lika ofta ska falla på bilen vid turistresan. Det finns en hel del åtgärder som kan genomföras för att öka bekvämligheten i samband med tågresor till Dalafjällen, t.ex. utvecklandet av Mora till en smidig transferknutpunkt för fjälltrafiken, möjlighet att checka in bagage vid resans början och få det framkört till semesterboendet, arrangerade resor (gruppresor) till fjällen men även för utflykter på resmålet, möjlighet att förboka hyrbil som finns vid semesterboendet vid ankomsten, utkörning av mat, än mer utvecklad service runt hyra av utrustning, mm.

Bättre underlag för Banverkets beslut om upprustning av Dalabanan

Banverket planerar för en upprustning av Dalabanan. I samband med detta har man genomfört samhällsekonomiska analyser för denna upprustning. Dessa visar att investeringar är lönsamma ur samhällsekonomisk synpunkt. Varje investerad krona ger samhället 1 krona och 32 öre tillbaka, dvs den samhällsekonomiska nettonuvärdekvoten är 0,32.

Banverkets modeller fångar dock inte upp effekterna av den planerade expansionen i Dalafjällen. Intresseföreningen Dalabanans intressenter har därför gett WSP Analys & Strategi i uppdrag att genomföra en kompletterande utredning som tar hänsyn till en ökad turisttrafik till Dalafjällen. Resultaten av utredningen visar att den redan positiva samhällsekonomiska nettonuvärdekvoten för förbättringar på Dalabanan stärks med nära 40 procent till 0,44 när den planerade expansionen i fjällvärden beaktas.

Antalet nya fritidsresor genom 30 000 nya bäddar i Dalafjällen uppskattas i utredningen till 420 000. Det är en ökning till 1 170 000 resor från dagens 750 000 resor. Om åtgärder som beskrivs ovan genomförs blir tåget ett attraktivare alternativ för turistresor till Dalafjällen. Ett antagande som gjorts i utredningen är att tågtrafiken når en marknadsandel på 8,5 procent, dvs halva den marknadsandel som tåget har till Åre där resecentrat ligger mitt i centrum och i anslutning till backarna. För Dalabanans del skulle en marknadsandel på 8,5 procent av turistresorna ge 100 000 tågresenärer till Dalafjällen med Mora som transferknutpunkt, vilket avsevärt stärker de redan goda samhällsekonomiska argumenten för förbättringar av Dalabanan.

Rapporten i sin helhet finns tillgänglig på Intresseföreningen Dalabanans Intressenters hemsida <http://www.dalabanan.com>

Frågor besvaras av:
Hans-Gunnar Jonasson
Intresseföreningen Dalabanans Intressenter
070-530 91 81
hans-gunnar.jonsson@borlange.se

Frågor om utredningens genomförande och resultat kan även ställas till
Jan Berglöf
WSP Analys & Strategi
070-335 46 41
jan.berglof@wspgroup.se