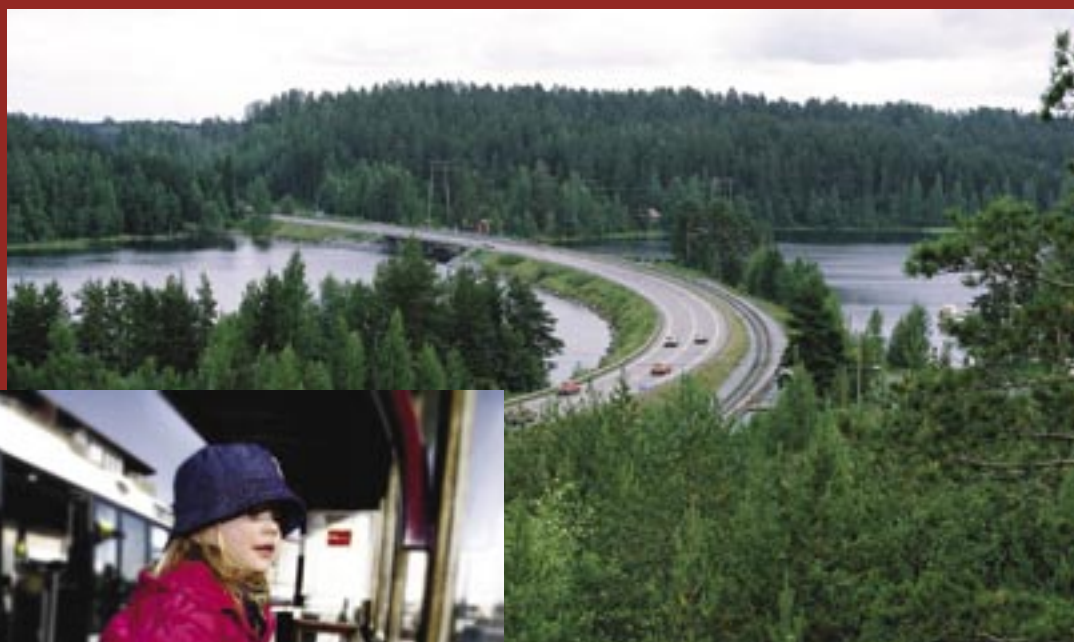


Länstransportplan

2004-2015

Fastställd plan för Dalarna



0 Sammanfattning	3
Planeringssystemet.....	3
Transportpolitiska mål	3
Planeringsramar	4
Länstransportplan 2004-2015.....	4
1 Upprättande av Länstransportplan 2004-2015	6
1.1 Inledning.....	6
1.2 Direktiv.....	7
1.3 Planeringsramar	8
1.3.1 Länsplaner för regional infrastruktur	9
1.4 Planeringsprocessen	11
2 Dalarna	12
2.1 Allmänt.....	12
2.2 Brister och behov	12
3 Länets transportinfrastruktur	14
3.1 Det statliga vägnätet	14
3.1.1 Trafikering.....	14
3.1.2 Tillståndet på vägnätet.....	15
Belagda vägar	15
Grusvägar	15
Bärighet och framkomlighet för tung trafik.....	16
3.1.3 Trafiksäkerhet.....	17
3.2 Kollektivtrafik	18
3.2.2 Flygtrafik	20
4 Länets mål och visioner	21
5 Nationella planer	23
5.1 Nationell plan för vägtransportssystemet	23
5.2 Nationell plan för järnvägar	24
6 Länstransportplan 2004-2015	26
Utgångspunkter	26
Prioritering	28
Ekonomisk planeringsram.....	28
6.1 Investeringsåtgärder	29
6.2 Trafiksäkerhetsåtgärder.....	33
6.3 Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet -statsbidrag	35
6.4 Kollektivtrafikåtgärder	35

7 Planens samlade effekter	37
Transportsystemets roll.....	37
Ett tillgängligt transportsystem	38
En hög transportkvalitet	38
Säker trafik	38
God miljö	39
Positiv regional utveckling	39
Jämställdhet.....	40
8 Miljöbedömning	41
9 Genomförande av länsplanen	50

Bilaga 1:

Åtgärdsförslag över objekt i nationell och regional plan
 Förklaring till effektbeskrivningar
 Objektsbeskrivningar
 Effektbeskrivningar

Bilaga 2:

Kartbilagor

Bilaga 3:

Samrådsredogörelse

0 Sammanfattning

Region Dalarna beslutade den 25 juni 2003 om länstransportplan för perioden 2004-2015 enligt tre alternativa nivåer utifrån 50, 100 och 150 % av den givna preliminära planeringsramen. Regeringen beslutade den 19 februari 2004 om definitiva ekonomiska planeringsramar till länen varvid Dalarna tilldelades 873 miljoner kronor. Region Dalarna fastställde länstransportplanen den 25 mars 2004.

Planeringssystemet

Åtgärder i landets transportinfrastruktur delas in i tre ekonomiska investeringsplaner:

- **Nationell väghållningsplan** benämnd **Nationell plan för vägtransportsystemet** (NPVS). Planen omfattar investeringsåtgärder (ny- och ombyggnad) samt trafiksäkerhetsåtgärder på de nationellt viktigaste vägarna – stamvägnätet. Dessutom ingår förbättringsåtgärder (rekonstruktion, bärighet, tjälsäkring) och miljöåtgärder på hela det statliga vägnätet. Planen upprättas av Vägverket och fastställs av regeringen.
- **Nationell banhållningsplan** benämnd **Framtidsplan för järnvägen**. Planen omfattar alla åtgärder på det statliga järnvägsnätet – stornätet. Planen upprättas av Banverket och fastställs av regeringen.
- **Länsplan för regional transportinfrastruktur** (benämnd Länstransportplan, LTP). Planen omfattar investeringsåtgärder (ny- och ombyggnad) samt trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet (övriga riksvägar och länsvägar). Dessutom omfattar planen bidrag till kommuner för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet och till Trafikhuvudmannen för kollektivtrafik för infrastrukturåtgärder i kollektivtrafiken. Länstransportplanen upprättas och fastställs av länsstyrelsen eller regionalt självstyrelseorgan.

Transportpolitiska mål

Utgångspunkten för upprättandet av planerna skall vara de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Följande sex delmål anger ambitionsnivån på lång sikt.

- Tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik
- God miljö
- Positiv regional utveckling
- Ett jämställt transportsystem

Härutöver har länet antagit regionala mål och visioner för transportsektorn enligt en gemensam strategi för Dalarna, ”Med förenade krafter mot 2007”. Vidare har ett nytt tillväxtprogram liksom regionala miljömål tagits fram under 2003, vilka båda beaktats i framtagandet av denna Länstransportplan.

Vägledande för prioritering av åtgärder skall vara *sambällsekonomisk lönsambhet* (nettonuvärdeskvot, NNK) för föreslagna åtgärder, där hänsyn tas till hur mycket åtgärderna bidrar till *uppfyllelse av de transportpolitiska målen*.

Dessutom skall planerade investeringar i nu gällande länsplaner för vilka den *fysiska planeringen bedöms ha kommit långt*, ingå och prioriteras högt i planerna för perioden 2004-2015.

Planeringsramar

Planeringsperioden för de långsiktiga planerna utökas från 10 till 12 år och planeringsramen omfattar 373,3 miljarder kronor under perioden 2004-2015 enligt följande:

- För att säkerställa och bevara transportinfrastrukturen 150 miljarder kronor
 - varav 87 miljarder för drift och underhåll av statliga vägar,
 - 38 miljarder för drift och underhåll av statliga järnvägar,
 - 8 miljarder för sektorsuppgifter,
 - 17 miljarder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar.
- För att modernisera och utveckla transportinfrastrukturen 178,3 miljarder kronor (i huvudsak benämnt investeringar),
 - 107,7 miljarder till åtgärder inom järnvägssystemet,
 - 42,1 miljarder till åtgärder på stamvägnätet,
 - **28,5 miljarder till åtgärder i länsplanerna för regional transportinfrastruktur** (investeringar på 1,5 miljarder i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg har förts över från länsplanernas totala ram på 30 miljarder till Banverket och ingår i 107,7 miljarder inom järnvägssystemet),

samt 45 miljarder för räntor och amorteringar på lån inom väg- och järnvägsområdet.

Länstransportplan 2004-2015

Dalarna har tilldelats en planeringsram på 873 miljoner kronor. Länstransportplanen har upprättats med regeringens proposition 2001/02:20 och påföljande direktiv som grund.

Investeringsåtgärder (ny- och ombyggnader) – 626 Mkr

Väg 50	Falun-Ornäs	2003-2006	pågående. Belastar plan.ram till 2010
Väg 68	Mästerbo-Dicka	2010-2011	
Väg 50	Lamborn-Svabensverk	2011	samfinansiering Vägverket, bärighet
Väg 71	Ö Tandö-Bu	2011-2013	
Väg 71	Dala-Järna-Vansbro	2013-2014	
Väg 266	Uppbo-Trollbo	2014-	15 Mkr kvarstår efter 2015
Väg 71	Förbi Yttermalung	2015-	60 Mkr kvarstår efter 2015

Trafiksäkerhetsåtgärder – 84 Mkr

I första hand skall nedanstående objekt prioriteras utan inbördes ordning.			
Borlänge	Väg 800 Utendal-Islingby	7 Mkr	
Borlänge	Väg 293 Norr Amsberg	10 Mkr	
Falun	Väg 80 Korsning Klingvägen	5 (6 mkr 2003)	
Leksand	Trafiksäkerhetsåtgärder i Insjön	7 ”	
Leksand	Väg 938 Västanvik	5 ”	34 Mkr
I andra hand skall nedanstående objekt prioriteras utan inbördes ordning			
Falun	Väg 80 GC-väg Bergsgården-Grycksbo	7 ”	
	Väg 850/862 Västersvängsficka Östborn (Sundborn)	2 ”	
Leksand	Väg 570 GC-väg Åkerö-Heden	5 ”	
Gagnef	Väg 595 GC-väg Gagnefs kyrkby-Kyrkskolan	2 ”	
Ludvika	Väg 247 Vägskäl Nyhammar	8 ”	
Ludvika	Väg 247 GC-väg Grangärde-Nyhammar	3 ”	
Malung		Inget objekt	
Mora	Väg 70 Cirkulationsplats Öna-Tuvan	3 ”	
Mora	Väg 70/1012 Västersvängsficka Oxberg	2 ”	
Orsa	Väg 991 GC-väg Stormyrgatan	3 ”	
Rättvik	Väg 301 Korsning i Ingels	2 ”	
Smedjebacken	Väg 66 Cirkulationsplats	5 ”	
Säter	Väg 780 GC-väg Bispberg-riksväg 70	5 ”	
Vansbro	Väg 71/570 Västersvängsficka Dala-Järna	3 ”	50 Mkr
	Totalt:	84 Mkr	

Kollektivtrafikåtgärder – 51 Mkr

- 36,5 Mkr för statsbidrag till kollektivtrafikåtgärder för buss- och flygtrafik.
- 12 Mkr till busshållplatser.
- 2,5 Mkr till försök med friare användning av statsbidrag till regional kollektivtrafik.

Beslut om dessa åtgärder fattas årligen av Vägverket respektive Luftfartsverket i samråd med länen, efter framställan från berörda aktörer, såsom Dalatrafik och företrädare för flyget.

1 Upprättande av Länstransportplan 2004-2015

1.1 Inledning

Regeringen beslutade den 3 oktober 2001 om propositionen ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem” (prop 2001/02:20). Propositionen redovisar förslag till inriktning av den fortsatta planeringen av transportinfrastrukturen. Förslagen omfattar mål, ekonomiska ramar, planeringskriterier och ansvarsfördelning i den kommande planeringsprocessen. Riksdagen biföll den 14 december 2001 regeringens förslag i propositionen (2001/02:TU2, rskr.2001/02:126).

Regeringen uppdrog i mars 2002 åt länen att upprätta långsiktiga planer för den regionala transportinfrastrukturen för perioden 2004-2015. Samtidigt fick Banverket och Vägverket uppdraget att upprätta planer för den nationella transportinfrastrukturen.

Region Dalarna beslutade den 25 juni 2003 om länstransportplanen i tre alternativa nivåer utifrån 50, 100 och 150 % av den givna preliminära planeringsramen. Regeringen beslutade den 19 februari 2004 om definitiva ekonomiska planeringsramar till länen varvid Dalarna tilldelades 873 miljoner kronor. Region Dalarna fastställde länstransportplanen den 25 mars 2004.

Utgångspunkten för upprättandet av planerna skall vara de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Följande sex delmål anger ambitionsnivån på lång sikt.

- *Tillgängligt transportsystem:* Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- *Hög transportkvalitet:* Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- *Säker trafik:* Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- *God miljö:* Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.
- *Positiv regional utveckling:* Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- *Ett jämställt transportsystem:* Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Varje transportpolitiskt delmål följs av etappmål. I propositionen framgår att de nuvarande etappmålen för God miljö skall ses över och uppdateras och en samlad genomförandestrategi genomföras. Anledningen till detta är att de behöver anpassas

till de nya miljö kvalitetsmålen, se nedan. Länen skall så långt möjligt i sitt planeringsarbete ta hänsyn till resultatet av SIKAs (Statens Institut för Kommunikationsanalys) förslag till uppdaterade etappmål för God miljö.

Förutom de transportpolitiska målen anges i propositionen att en utgångspunkt för den fortsatta planeringen bör vara de 15 miljö kvalitetsmålen med tillhörande delmål. Miljö kvalitetsmålen, som antogs av riksdagen 1999, tydliggör den ekologiska dimensionen i begreppet hållbar utveckling och de beskriver det tillstånd för den svenska miljön och dess natur- och kulturreсурser som är långsiktigt ekologiskt hållbar. Målen sträcker sig fram till nästa generation (2020–2025). Sedan hösten 2001 har varje miljö kvalitetsmål kompletterats med konkreta åtgärdsinriktade delmål fram till 2010, hittills ett 70-tal. Flera miljö kvalitetsmål och delmål berör transportsektorn, framför allt *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö* (se kap 8). Länsstyrelserna har regeringens uppdrag att i bred samverkan anpassa de nationella miljö målen på regional nivå.

Miljö kvalitetsmålen	
Begränsad klimatpåverkan	Levande sjöar och vattendrag
Frisk luft	Grundvatten av god kvalitet
Bara naturlig försurning	Hav i balans samt levande kust och skärgård
Giftfri miljö	Myllrande våtmarker
Skyddande ozonskikt	Levande skogar
Säker strålmiljö	Ett rikt odlingslandskap
Ingen övergödning	Storslagen fjällmiljö
	God bebyggd miljö

Länen har redovisat åtgärder för den preliminära planeringsram som anges i regeringens direktiv samt åtgärder för nivåer som är 50 % högre och 50 % lägre än denna. Regeringen har analyserat de åtgärder som föreslås för de tre nivåerna i länsplanen utifrån:

- samhällsekonomisk effektivitet,
- uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- hantering av länsgränsöverskridande projekt,
- samband med åtgärder i de nationella planerna.

Regeringen har därefter beslutat om definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna (se kap 1.3.1).

1.2 Direktiv

Planerna skall upprättas enligt riksdagens beslut med anledning av propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop 2001/02:20). Det innebär att utgångspunkter för den fortsatta planeringen bör vara det övergripande transportpolitiska målet samt de långsiktiga delmålen och etappmålen som formulerats för transportpolitiken. Regeringen har betonat etappmålet för trafiksäkerhet som innebär att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör fram till 2007 minska med hälften räknat från 1996 års nivå.

Vägledande för prioritering av åtgärder skall vara *samhällsekonomisk lönsamhet* (nettonuvärdeskvot, NNK) för föreslagna åtgärder, där hänsyn tas till hur mycket åtgärderna bidrar till *uppfyllelse av de transportpolitiska målen*. För att uppnå de transportpolitiska målen skall vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas.

Balans mellan åtgärder i förhållande till mäns och kvinnors värderingar måste övervägas liksom de effekter som åtgärderna får för utsatta grupper. En analys med syfte att integrera jämställdhet och barnens situation i trafiken bör göras inför

planeringsarbetet. Hänsyn måste också tas till vilka åtgärder som är beroende av varandra eller motverkar respektive samspelar med varandra.

I samband med planeringsarbetet skall en samlad bedömning av planernas miljöpåverkan göras utifrån bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001. För övriga transportpolitiska delmål skall liknande bedömningar göras.

Åtgärderna i länsplanen bör analyseras enligt den s k *fyrstegsmodellen*, vilket innebär en analys i följande ordning:

1. åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt,
2. åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon,
3. begränsade ombyggnadsåtgärder,
4. nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Planerade investeringar i nu gällande länsplaner för vilka den *fysiska planeringen bedöms ha kommit långt* skall ingå och prioriteras högt i planerna för perioden 2004-2015.

1.3 Planeringsramar

Planeringsperioden för de långsiktiga planerna utökas från 10 till 12 år och planeringsramen avses omfatta 373,3 miljarder kronor under perioden 2004-2015. Regeringen kommer således att föreslå riksdagen en ökning med 9,3 miljarder kronor jämfört med tidigare fattade beslut. Ökningen fördelar sig på 6,2 miljarder kronor till åtgärder i den nationella banhållningsplanen respektive 3,1 miljarder kronor till åtgärder i den nationella väghållningsplanen.

- För att säkerställa och bevara transportinfrastrukturen 150 miljarder
 - varav 87 miljarder för drift och underhåll av statliga vägar,
 - 38 miljarder för drift och underhåll av statliga järnvägar,
 - 8 miljarder för sektorsuppgifter,
 - 17 miljarder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar.
- För att modernisera och utveckla transportinfrastrukturen 178,3 miljarder kronor (i huvudsak benämnt investeringar),
 - 107,7 miljarder till åtgärder inom järnvägssystemet,
 - 42,1 miljarder till åtgärder på stamvägnätet,
 - **28,5 miljarder till åtgärder i länsplanerna för regional transportinfrastruktur** (investeringar på 1,5 miljarder i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg har förts över från länsplanernas totala ram på 30 miljarder till Banverket och ingår i 107,7 miljarder inom järnvägssystemet),

samt 45 miljarder för räntor och amorteringar på lån inom väg- och järnvägsområdet.

1.3.1 Länsplaner för regional infrastruktur

Följande planeringsramar gäller för länen i miljoner kronor:

Stockholm	8 434	Västmanland	658
Västra Götaland	4 122	Gävleborg	627
Skåne	3 599	Värmland	581
Uppsala	1 279	Kalmar	574
Östergötland	1 195	Västerbotten	536
Jönköping	1 099	Kronoberg	524
Halland	990	Västernorrland	464
Dalarna	873	Norrbottnen	460
(inkl Falun-Ornäs)		Blekinge	433
Örebro	841	Jämtland	323
Södermanland	733	Gotland	155

Av 28,5 miljarder till länsplaner (investeringar på 1,5 miljarder i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg har förts över från länsplanernas totala ram på 30 miljarder till järnvägssystemet) har avsatts 5 636 miljoner till av regeringen utpekade åtgärder i länsplanerna vilka skall inrymmas i respektive länsplan de första åren av planperioden.

Regeringen har för Dalarnas del pekat ut följande objekt:

- Riksväg 50 Gruvan-Tallen
- Riksväg 50 Ornäs-Tallen

Dessa två objekt var beräknade till en totalkostnad på 565 miljoner kronor. Vägverket har enligt uppdrag från regeringen, preliminärt avsatt 506 miljoner för ovan utpekade objekt i Dalarna (objekten är högt prioriterade i gällande länstransportplan 1998-2007). Vägverket har sedermera upphandlat objekten till en beräknad totalkostnad av 450 miljoner kronor.

Dalarna tilldelades en preliminär planeringsram om 367 miljoner kronor samt 506 miljoner kronor för de utpekade objekten Gruvan-Tallen och Tallen-Ornäs, totalt 873 miljoner kronor. Länen har redovisat åtgärder för den preliminära planeringsram som anges i regeringens direktiv samt åtgärder för nivåer som är 50 % högre och 50 % lägre än denna (se ”Länstransportplan 2004-2015 för Dalarnas län – Preliminär plan juni 2003”) Länen skall vidare avsätta 9 % av planeringsramen till produktionsstöd (förstudier, vägutredningar, marklösen, beställning och uppföljning).

I regeringens beslut om definitiva ekonomiska planeringsramar till länen har Dalarna tilldelats 873 miljoner kronor. Det överensstämmer exakt med den preliminära ekonomiska planeringsramen, men med skillnaden att den definitiva planeringsramen inte skiljer mellan de utpekade objekten och övriga prioriterade objekt. Det innebär konkret, att objekten Gruvan-Tallen och Tallen-Ornäs skall planeras in i den ordinarie planeringsramen (benämnt i den ekonomiska planeringsramen som ett objekt, ”Falun-Ornäs”).

Regeringen föreslog i infrastrukturpropositionen att ett försök med friare användning av statsbidrag till investeringar i regional kollektivtrafik skulle genomföras. Försöket avser åren 2004-2005. Borlänge ingår som en av sju försökskommuner i landet, varför 2,5 miljoner kronor från planeringsramen skall avsättas för detta.

Utifrån regeringens direktiv har länen ålagts att fördela den preliminära planeringsramen med en tolfedel per år. Regeringen har i beslutet om definitiva ramar ändrat fördelningen av planeringsramarna, för att istället omfatta fyra perioder om vardera tre år. Planeringsramarna skall därför fördelas inom respektive treårs-period.

För Dalarna har följande fördelning beslutats.

- 2004-2006: 340 Mkr
- 2007-2009: 155 ”
- 2010-2012: 206”
- 2013-2015: 172”

Planeringsramen skall omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte är stamvägar, inklusive investeringar i transportinformatik,
- trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar som inte är stamvägar,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m, vilket innefattar följande områden:

för kollektivtrafik på väg:

- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och liknande anläggningar,
- byggande av väg- och gatuaneläggningar för kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

för flyg och sjöfart:

- byggande av kommunala flygplatser och kajanläggningar, vissa investeringar i fartyg,

för bidrag till kommuner:

- vissa fysiska åtgärder och transportinformatikåtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

Härutöver kan länen även fatta beslut om att medel ur planeringsramen ska prioriteras för åtgärder i den nationella väg- respektive banhållningsplanen samt till planen för enskilda vägar.

Förändringar gentemot länstransportplan 1998-2007

Planeringsansvaret för åtgärder gentemot länstransportplan 1998-2007 har förändrats enligt följande:

- åtgärder för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion på statliga vägar som inte är stamvägar förs över till Vägverket,
- investeringar och reinvesteringar i länsjärnvägar - förs över till Banverket i och med att länsjärnvägarna införlivas i stomjärnvägsnätet,
- miljöåtgärder på befintligt statligt väg- och järnvägsnät – förs över till Vägverket respektive Banverket,
- statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar - om objektet i någon form berör spåranläggning, förs det över till Banverket,
- statsbidrag för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade – utgår som särskild åtgärdskategori - får framledes integreras i övriga åtgärder för kollektiv persontrafik.

1.4 Planeringsprocessen

Länsstyrelsen begärde under hösten 2002 in underlag för länsplanen från Vägverket, kommunerna, landstinget, och Mellansvenska Handelskammaren. Vägverket har lämnat en del underlag såsom samhällsekonomiska kalkyler och underlag för effektredivisningar.

Länsstyrelsens externa beredningsgrupp för transportinfrastruktur (består av representanter från Banverket, Vägverket, Dalatrafik, flygplatserna, Mellansvenska Handelskammaren, Kommunförbundet, landstinget och Företagarnas riksorganisation) träffade under maj 2002 länets kommuner, landstinget och näringslivet för information och diskussion kring upprättandet av länsplanen för perioden 2004-2015. Vidare samverkan har skett inom Länsstyrelsen och med kommunerna.

Härutöver har regelbundna möten ägt rum, dels inom Plansam (samverkansgrupp för en samordning av planeringsprocessen med representanter för Banverket, Vägverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och länen med Näringsdepartementet som adjungerad) och dels inom kommunikationsexpertgruppen (kommunikationsdirektörer och handläggare från samtliga län). Information har under planeringsprocessens framskridande till och med årsskiftet 2002/2003 presenterats för Länsstyrelsens styrelse vilken den 16 december 2002 beslutade om remiss av Länstransportplan för perioden 2004-2015.

Från och med 1 januari 2003 fördes ansvaret för den långsiktiga infrastrukturplaneringen över till det nybildade kommunalförbundet Region Dalarna. Planen sändes ut på bred remiss till trafikverken, Länsarbetsnämnden, landstinget, Dalarnas kommunförbund kommunerna, näringslivsorganisationer samt andra aktörer med anknytning till transportområdet under tiden 15 januari – 1 april 2003. Planeringsprocessen har därvid hanterats genom den politiska och den externa beredningsgruppen för infrastrukturfrågor (se Länsstyrelsens externa beredningsgrupp ovan) samt vidare av arbetsutskottet och den beslutande direktionen. Vidare har avstämningar/diskussioner förts med länsstyrelserna i angränsande län.

2 Dalarna

2.1 Allmänt

Dalarna är Sveriges fjärde största turistlän och är, efter de tre storstadslänen, det i särklass största turistlandet i riket, med över 16 miljoner gästnätter. 2002 omsatte turisterna drygt 5,5 miljarder kronor i länet. Dalarna har i stort sett dubbelt så många gästnätter som det femte största turistlandet (Jämtland).

Dalarna har ett mycket stort behov av att få till stånd en modern och stärkt transportinfrastruktur. För länets tillväxt och överlevnad behöver det skapas en närhet till den internationella och nationella marknaden och näringslivets stora transportbehov behöver tillgodoses. Vi behöver också, för att behålla det på senare tid positiva flyttnettot, väsentligt förbättra möjligheterna till arbetspendling såväl till och från länet som inom länet.

Dalarna är ett vidsträckt län, landets fjärde till ytan, ca 35 mil i nord-sydlig riktning och ca 20-25 mil i öst-västlig riktning. Bebyggelse och näring är inte enbart koncentrerade till vissa orter. I Dalarna finns viktiga näringar spridda över hela länet alltifrån den tyngre basindustrin i söder, tillverkningsindustrin och skogsnäringen i övriga delar av länet samt den expanderande turismindustrin i Dalafjällen som är norra Europas största vinterturismområde. Denna spridning är Dalarnas styrka men i transportinfrastruktursammanhang också en svårighet.

Dalarnas geografiska läge innebär således långa avstånd till flera större internationella avsättningsmarknader. Närmarknadsområdena är ofta inte tillräckligt stora för att uppnå erforderlig "kritisk massa". Effektiva transporter är därför av jämförelsevis större betydelse än för de mer tätbefolkade delarna av Sverige.

2.2 Brister och behov

Länet har mycket omfattande godstransporter såväl på väg som järnväg. Länets basindustri är mycket export- och därmed transportberoende. Förutom godstransporter som alstras inom länet passerar flera godsstråk genom länet både på väg- och järnvägssidan. Borlänge bangård är en av Sveriges största rangerbangårdar. Transportbehovet domineras av vägtransporter men generellt gäller att transportsystemen inte är utbytbara, utan har olika, samverkande roller för att möta transportköparnas behov. För godstransporter gäller att företagen oftast nyttjar samtliga transportsystemen i komplexa logistikupplägg. Det är inte möjligt att enbart fokusera på vissa delar av transportsystemet utan helheten är avgörande.

Det finns i dag stora brister i de befintliga transportsystemen i länet. I flera viktiga avseenden är bristerna påtagligt större än i andra delar av landet inte minst jämfört med de södra och mer tätbefolkade delarna. Särskilt märkbara är bristerna vad gäller det lågtrafikerade vägnätet och de regionala stråken där eftersatt underhåll medför förhöjda transportkostnader och tillgänglighetsproblem.

Det statliga vägnätet inom länet omfattar ca 5 000 km. Av dessa är fortfarande 20% grusvägar. 15-20 % av vägnätet är avstängt för tung trafik vissa perioder av året på grund av tjällossningar. Särskilt för skogsnäringen och besöksnäringen, som utgör utpekade tillväxtsektorer, innebär dessa problem väsentliga produktionsbortfall. Av hänsyn inte minst till skogsnäringen tillåts, trots dålig bärighet, tung trafik på en omfattande del av vägnätet. Detta får till följd att slitaget på vägnätet under tjällossningsperioden är extra stort.

Inom persontransporterna dominerar arbetspendlingen som är betydande både inom länet och till arbetsmarknader utanför länet, inte minst till Stockholmsområdet. Ovan beskrivna tillgänglighetsproblem har relevans även för persontransporterna. Länet är stort och tämligen glesbefolkat vilket innebär att resande till och från och inom länet i mycket stor utsträckning är och även framgent kommer att vara hänvisade till egen bil.

Dalarna hade 1 januari 2002 516 bilar per 1 000 invånare vilket är en ökning med drygt 40 bilar per 1 000 invånare under de senaste fem åren vilken motsvarar ökningen för riket (413 till 451 bilar per 1 000 invånare). Därmed är Dalarna, näst Gotland (524) det biltätaste länet. Malungs kommun är den biltätaste kommunen i riket med 609 bilar per 1 000 invånare (en ökning med 30 bilar under de senaste fem åren). Inom länet följs Malung närmast av Älvdalen (593, ökning med 46) och Vansbro (565 ökning med 46).

Av länets invånare bor 20 % i glesbygd, jämfört med 14 % för riket. Ovanstående siffror visar att länets befolkning är mycket beroende av ett väl fungerande vägnät. I landsbygdsområdena är bilen i stort sett det enda alternativet som färdmedel.

Möjligheterna till arbets- och utbildningspendling på järnväg såväl till och från länet som inom länet behöver väsentligt förbättras. Det är därmed viktigt att arbetsmarknaderna i högre grad kan komplettera varandra. Förbättrade pendlingsmöjligheter minskar sårbarheten vid omstruktureringar inom näringslivet. Här kan nämnas Avesta där man under det senaste året lyckats stoppa många års nettoutflyttning. Detta skulle kunna bero på den s k trängseffekten i Stockholmsområdet, vilket på sikt torde kunna innebära att en attraktivare boendemiljö på landsbygden bland annat blir gynnsam för utvecklingen i Bergslagen.

Möjligheterna för både kvinnan och mannen att få jobb när man flyttar till eller inom Dalarna underlättas. Kvinnor är i större utsträckning än män beroende av kollektiva resmöjligheter vilket innebär starka motiv för att utveckla kollektivtrafiken. Även möjligheterna för näringslivet att rekrytera nyckelkompetenser förbättras.

Vad gäller utbildning är pendlingsmöjligheterna av stor betydelse, särskilt kopplingen till omgivande län och då speciellt till Uppsala/Stockholm, Mälardalen, Gävle och Örebro där utbildningsutbudet är stort samtidigt som dessa även utgör viktiga upptagningsområden för Högskolan Dalarna.

Slutligen bör nämnas behovet av att analysera hur transportsystemet i Dalarna kan bli mer miljöanpassat.

Kartbilagor:

- *Lokala arbetsmarknadsregioner; pendling inom länet pendlingsströmmar med omvärlden.*
- *Antal gästnätter och säsongsvariation 2001.*

3 Länets transportinfrastruktur

3.1 Det statliga vägnätet

De statliga vägarna i länet utgör ca 5 000 km. Den totala längden på länets vägar uppgår till 35 000 km fördelat enligt följande:

Statliga vägar	5 000 km
Bidragsberättigade enskilda vägar	4 300 km
Övriga enskilda vägar	24 000 km
Kommunala vägar	1 700 km

Det statliga vägnätet indelas i nationella stamvägar, övriga riksvägar och länsvägar. De nationella stamvägarna i länet är följande vägar:

Riksväg 45 - Från Västsverige (Göteborg) via S-länsgräns-Malung-Mora-Orsa mot Sveg - Östersund och vidare norr ut.

Riksväg 50 - Från Jönköping via Örebro och Ludvika till Borlänge (delen Borlänge-Falun är inte stamväg)

Riksväg 70 - Från Enköping via Sala-Avesta-Borlänge-Leksand-Rättvik till Mora (inte stamväg norr om Mora).

Vägverket ansvarar för planeringen av nationella stamvägar samt för drift och underhåll, bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion på hela det statliga vägnätet. Länen ansvarar för investeringsplaneringen vad gäller övriga riksvägar och länsvägar.

De stora **vägstråken i länet** utgörs av **riksvägarna 26, 45, 50, 66, 68, 70, 71 och 80** med koppling till länsvägarna 247, 266, 301 och 311.

Kartbilagor:

- Nationella stamvägar och övriga större vägar i länet.
- ÅDT i Dalarna (ÅrsMedeldygn-Trafik)

3.1.1 Trafikering

De stora trafikflödena i länet förekommer naturligt nog längs de stora vägstråken enligt ovan. Trafikflödena totalt gentemot godstrafikflödena på dessa stråk avviker inte nämnvärt från varandra. Det förekommer dock stora säsongsvariationer vad gäller trafikflödena längs de stora vägstråken i länet. Detta beroende på den mycket säsongsbetonade turisttrafiken; främst inom den omfattande vinterturismen i Dalafjällen, vilket följande vägstråk är tydliga exempel på:

Riksväg 70, 71;

- via Borlänge och vidare riksväg 71 till Sälenområdet,
- via Borlänge till Siljans-, Sälen, och Idre-/Grövelsjöområdet,

Riksväg 70, (länsväg 266), 80;

- till Hedemora, vidare väg 266/riksväg 80 via Falun till Siljans-, Sälen- och Idre-Grövelsjöområdet,

Riksväg 45, 71, (länsväg 311) 70;

- via Malung, vidare riksväg 71/ väg 311 till Sälen och Särna och vidare riksväg 70 mot Idre-/Grövelsjöområdet,

Riksväg 26, 71(länsväg 311) 70;

- via Vansbro, vidare riksväg 71/väg 311 till Sälen och Särna och vidare riksväg 70 till Idre-Grövelsjöområdet,

Riksväg 66, (länsväg 247) 71, 70;

- via Ludvika, vidare väg 247 till Björbo, vidare riksväg 71/väg 311 till Sälen och Särna och vidare riksväg 70 till Idre-Grövelsjöområdet.

3.1.2 Tillståndet på vägnätet

Vägnätet i länet är i vissa avseenden bristfälligt. Inte minst utgör den relativt låga bärigheten på delar av det allmänna vägnätet väsentliga problem, framför allt för skogs- och besöksnäringen. Av hänsyn inte minst till skogsnäringen tillåts, trots dålig bärighet, tung trafik på en omfattande del av vägnätet. Detta får till följd att slitaget på vägnätet under tjällossningsperioden är extra stort. Härutöver är den låga ytstandarden liksom att delar av riksvägarna och de primära länsvägarna har bristande framkomlighet och låg trafiksäkerhet, framför allt där högtrafikerade vägar går genom samhällen, ett stort problem.

Belagda vägar

Av länets 4 993 km statliga vägar är 4 001 km (80 %, genomsnittet för riket är 78 %) belagda med asfaltbundna slitlager. Samtliga riksvägar är belagda.

För trafikanter och transportköpare är det viktigt att vägens yta har en god standard så att transporter kan ske utan olägenheter. Jämna vägar är viktigt liksom att vägarna inte får vara spåriga vilket kan orsaka vattenplaning samt gör dem svåra att vinterväghålla.

Ungefär 20 % av vägarna med mindre än 2 000 fordon/dygn är så ojämna att trafikanterna tvingas sänka hastigheten. För vägar med trafik över 2 000 fordon/dygn är motsvarande siffra ungefär 3 %.

Ojämnheter och spår kan mätas på de belagda vägarna. Dessa mätningar visar hur stor del av vägnätet som bör åtgärdas inom ett till två år med hänsyn till de standardkrav som finns. De senaste mätningarna visar att av huvudvägnätet (vägar med vägnummer < 500) var 12 % (171 km) i behov av att åtgärdas inom ett till två år. På de övriga vägarna var också 12 % (223 km) i behov av att åtgärdas inom ett till två år.

Grusvägar

Av länets statliga vägar utgörs 992 km (20 %) av grusvägar.

Målet är att vägar som har mer än 250 fordon per dygn skall vara belagda. Målet är också att vägar som har mer än 125 fordon per dygn med randbebyggelse skall vara belagda. Detta för att olägenheterna utav damning ska reduceras för närboende. Grusvägar som säsongsvis har stor turisttrafik bör också vara belagda.

Inom länet finns fortfarande 27 km grusväg med ÅDT (ÅrsmedelDygnTrafik) > 250 och ca 10 km grusväg med ÅDT > 125 och randbebyggelse.

Många grusvägar har en dålig standard beroende på små underhållsresurser. Speciellt under tjällossningsperioden är framkomligheten begränsad.

Regeringen säger dock i direktiven att grusvägar skall beläggas där detta bedöms samhällsekonomiskt lönsamt.

Bärighet och framkomlighet för tung trafik

För godstransporter krävs att vägen är tålig mot tunga transporter. Gällande indelning av vägarna i bärighetsklasser framgår nedan:

BK 1:	max 11,5/18 (19)/60 ton drivaxeltryck/boggitryck/bruttovikt
BK 2:	max 10/16/51,4 ton axeltryck/boggitryck/bruttovikt
BK 3:	< 10 ton axeltryck

BK 1- vägnätets andel av det totala vägnätet i Dalarna är 97 %, 4 845 km. De brister som finns på de regionala stråken har åtgärdats enligt gällande direktiv för innevarande Länstransportplan för perioden 1998-2007. Ytterligare bärighetsåtgärder utifrån regeringens direktiv för planperioden 2004-2015 skall inrymmas i den nationella väghållningsplanen som upprättas av Vägverket.

Av kostnadsskäl är det inte realistiskt med full bärighet året runt på hela statsvägnätet. Vägverket har i två steg pekat ut de vägar som är viktiga för näringslivet. Först pekar de ut nationella stamvägar, viktiga regionala stråk och förbindelser mellan viktiga knutpunkter. I andra steget pekades ytterligare viktiga näringslivsvägar ut var för sig enligt olika kriterier i olika delar av landet. I skogslänen är näringslivet och befolkningen angelägna om att undanröja restriktioner på viktiga näringslivsvägar samt framkomlighet året runt för lätt trafik på de minsta vägarna.

Totalt i riket har det under de senaste åren varierat mellan 12 000 och 15 000 km väg som stängts av för tung trafik. En avstängning är i genomsnitt 40-50 dygn. Andelen tjälavstängda vägar är störst i skogslänen men förekommer i relativt stor omfattning även i övriga län (förutom Stockholm, Gotland och Skåne). Inom Vägverkets Region Mitt (Dalarna, Gävleborg, Jämtland och Västernorrland) gäller dock särskilda dispensregler vilket innebär att endast 1 800 km väg per år stängs av för tung trafik medan ca 6 000 km väg per år stängs av i jämförbara län som Norrbotten och Västerbotten. Detta innebär naturligtvis ett större slitage på dessa vägar inom region mitt.

Vägverket har definierat tre långsiktiga mål för bärigheten på det statliga vägnätet:

- Utpekade viktiga näringslivsvägar (55 000 km) ska ha full bärighet året runt.
- Övriga vägar (27 000 km) med trafik över 100 fordon per dygn bör inte ha tillfälliga bärighetsrestriktioner för tunga fordon mer än tre veckor under ett normalår.
- Alla statliga vägar, även de minsta vägarna (16 000 km), ska vara framkomliga året runt för lätt trafik.

3.1.3 Trafiksäkerhet

För det transportpolitiska målet ”säker trafik” är det långsiktiga målet för trafiksäkerheten att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor (nollvisionen). Ett etappmål mot nollvisionen är att antalet dödade i vägtrafikolyckor understiger 270 dödade år 2007, en halvering av antalet år 1996.

Trafiksäkerhetsarbetet har därför som mål att medverka till ett vägtransportsystem, där krav på tillgänglighet och transportkvalitet kan förenas med att alla kan färdas utan att drabbas av dödsfall eller svåra skador.

De senaste åren har i Sverige i genomsnitt närmare 600 personer dödat och mer än 4 000 skadats allvarligt till följd av vägtrafikolyckor. Ungefär 4-5 % av varje årskull av den svenska befolkningen avlider eller invalidiseras till följd av trafikolyckor. Trafikskadefallen på våra vägar utgör ca 10 % av samtliga skadefall i Sverige.

När det gäller de allvarliga skadefallen och dödsfallen är andelen betydligt större och för dödliga olycksfall svarar vägtrafiken för ca 30 %. Både risken att omkomma och antalet dödade till följd av trafikolyckor är väsentligt högre inom vägtransportsystemet än inom andra transportslag. Ca 80 % av dödsolyckorna sker på statliga vägar utanför tätbebyggt område.

Antalet dödade i vägtransportsystemet i Dalarna har kraftigt minskat under 1990-talets senare hälft och början av 2000-talet. Under åren 1992-1997 dödades i genomsnitt 31 personer per år medan 178 personer per år skadades svårt till följd av vägtrafikolyckor. Motsvarande för åren 1998-2002 är 19 dödade respektive 146 svårt skadade. Utvecklingen har således under denna femårsperiod varit positiv. Totalt inom Region Mitt har utvecklingen varit något mer positiv än i landet som helhet.

Under 2003 har dock antalet dödade jämfört 2002, ökat från 19 personer till 25 personer. Ökningen har främst skett under det andra halvåret.

De största problemområdena vad avser dödade är följande:

- Bilister i mötes- och omkörningsolyckor; främst på statliga vägar med > 5000 fordon per dygn samt vägbredd 11,5 m, på landsbygd.
- Bilister i singelolyckor; främst på statliga vägar med tillåten hastighet > 90 km/tim på landsbygd.
- Oskyddade trafikanter i blandtrafik med skyddade, främst vid korsande i tätbebyggt område på kommunalt/enskilt vägnät samt vid korsande eller längsgående på statligt vägnät.
- Bilister i korsningsolyckor; främst på statliga vägar på landsbygd.
- Överskridanden av tillåten hastighet; både på landsbygd och inom tätort
- För hög tillåten hastighet i förhållande till vägens säkerhetsstandard; både på statliga vägar på landsbygd i förhållande till sidoområdes- och mötesstandard och i tätort där oskyddade rör sig, på statligt och kommunalt vägnät.
- Alkohol/drogpåverkan; framför allt i singelolyckor på statligt vägnät.
- Bristande bältesanvändning i bilar och lastbilar; främst singelolyckor på statligt vägnät på landsbygd.

Kartbilagor:

- *Antalet dödsolyckor och svåra olyckor på statlig väg i Dalarna 1998-2002 (augusti)*
- *Antal dödsolyckor per olyckstyp, vägtyp och väghållare inom Region Mitt år 2000 (djupstudier 2000).*

3.2 Kollektivtrafik**Allmänt**

Kollektivtrafik som begrepp används alltid i tal och skrifter om transporter som är samhällsfinansierade. Det man brukar kalla allmän kollektivtrafik innefattas av länstrafiken med buss, tåg, tunnelbana m m samt interregional trafik med tåg och flyg som staten köper (Rikstrafiken).

Dalarna har jämfört med likartade län en väl utbyggd kollektivtrafik med en relativt god turtäthet och tillgänglighet i de större tätorterna samt en god linjeutbyggnad i glesbygden. Det är endast i länets fem största kommuner det förekommer en lokal trafik med omstigning i betydande omfattning.

Region Dalarnas har genomfört en utredning om ”Dalarnas framtida kollektivtrafik”. Denna får framledes utgöra ytterligare underlag för kollektivtrafikåtgärder i Länstransportplanen.

Eftersom en mer konkurrenskraftig kollektivtrafik har stor positiv påverkan på samtliga transport- miljö- och jämställdhetspolitiska mål, berör bristerna i kollektivtrafiken samtidigt såväl väghållning och myndighetsutövning som aktiviteter inom ramen för Vägverkets sektorsuppgifter. Några av de viktigaste bristerna kan sammanfattas i behovet av att utifrån en helhetssyn utveckla kollektiva persontransporter ”från dörr till dörr” (”Hela resan”).

Vägverket har ett sektorsansvar där kollektivtrafiken är en viktig part i den totala vägtrafiken. Vägverket har i samverkan med andra aktörer inom transportområdet, tagit fram ett nationellt kollektivtrafikprogram för perioden 1998-2007. Likaså har ett regionalt kollektivtrafikprogram tagits fram av Vägverket Region Mitt i samarbete med trafikhuvudmännen inom Region Mitt. Programmen har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och är tänkt att ligga till grund för att ta fram åtgärdsprogram och handlingsplaner utifrån regionala och lokala förutsättningar.

I detta sammanhang är det viktigt att kollektivtrafikens företrädare, trafikhuvudmannen, Banverket, Vägverket, trafikutövare, tillsammans agerar offensivare i samhällsdebatten och marknadsföringen för att utveckla och samordna kollektivtrafiken på väg och järnväg.

Den nationella banhållningsplanen skall omfatta åtgärder på hela det statliga järnvägsnätet, varför åtgärder till vilka statsbidrag kan lämnas till regional kollektivtrafik på järnväg hanteras av Banverket. Länstransportplanen för perioden 2004-2015 innefattar således statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar för buss och flyg varför endast dessa trafikslag redovisas nedan (se även kap 1.3 och 5.2).

Det senaste decenniet har resandet i den lokala och regionala kollektivtrafiken stagnerat, samtidigt som resandet med bil kontinuerligt har ökat. Enligt SIKAs (Statens institut för kommunikationsanalys) senaste prognos kommer, om inga styråtgärder vidtas, transportarbetet med bil att öka med 29 % medan kollektivtrafiken med tåg och buss bara kommer att öka med 14 % fram till 2010.

Det betyder att andelen resande med bil kommer att öka medan kollektivtrafikens andel kommer att minska. Särskilt resandet med buss beräknas tappa andelar medan

järnvägsresandets andel av transportarbetet i stort blir konstant. Om detta inträffar innebär det ökade svårigheter att uppnå ett långsiktigt hållbart och jämställt transportsystem.

Enligt den s k handikappolitiska propositionen (prop. 1999/2000:79) anges bland annat att tillgängligheten till transportsystemet fortlöpande bör förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster. Kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast 2010. Med detta mål som utgångspunkt skall en trafikslagsövergripande planering genomföras, där kollektivtrafik med stort utbud och resande prioriteras.

När det gäller inrikes passagerartrafiken med flyg har Luftfartsverket angett i sin prognos som sträcker sig fram till 2003, att den förväntas öka med 4,4 % per år. Under senare delen av 2003 har det dock visat sig att inrikes passagerartrafiken utvecklats dåligt. De icke statliga flygplatsernas (t.ex. Borlänge och Mora) andel av inrikestrafiken har dock minskat under de senaste åren. Från och med november 2002 har ett samarbete mellan flygplatserna i Borlänge och Mora etablerats för att skapa förutsättningar för en utveckling av dalaflyget.

Regeringen har beslutat att även upphandla olönsam flygtrafik. Rikstrafiken har därför tagit fram ett analysverktyg för att pröva behovet av att inrätta flyglinjer med allmän trafikplikt ("Uppdrag om utveckling av analysverktyg i samband med inrättande av allmän trafikplikt", januari 2003). Flygtrafiken mellan Mora och Stockholm har i detta sammanhang varit föremål för en fallstudie för att pröva metodikens hållbarhet.

3.2.1 Busstrafik

Busstrafiken i länet omfattar drygt 100 linjer fördelade på ett 70-tal landsbygdslinjer, 5 direktlinjer, 8 "mjuka linjen" samt 25 tätortslinjer. Det totala resandet med buss ligger på ca 14 miljoner resor per år.

Dalatrafikens andel av de totala persontransporterna är i Dalarna ca 10 procent. Vissa stråk, t ex Falun-Borlänge har dock en betydligt högre andel av persontransporterna. I jämförelse med andra län är det relativt få invånare i Dalarna som reser med länstrafiken. 13 procent reser varje vecka, vilket är lågt jämfört med riksgenomsnittet. Likaså är Dalatrafikens andel av resor till arbete och skola låg. Huvudkonkurrenten är bilen och biltätheten är hög i Dalarna (se kap 2.2). I landsbygdsområdena är bilen i stort sett enda färdmedlet som står till buds.

Av länets befolkning har emellertid ca 82 % tillgång till bussförbindelse inom ett avstånd av 1 km från bostaden. Bussresorna utgör den viktigaste och mest omfattande delen av kollektivtrafiken inom vägtransportområdet. Busstrafiken som helhet står för ca 8 % av persontransportarbetet. Totalt sett har resandet med buss minskat något under 1990-talet.

Härutöver finns den långväga busstrafiken vilken kontinuerligt ökat i utbud och följaktligen i resande under de senaste åren. Linjer finns till Stockholm, Göteborg (inklusive linje via Karlstad), och Gävle med anslutningar från hela länet. Linjerna mot Stockholm och Göteborg har Mora och Sälen som start och målpunkt.

Det är ett flertal orsaker som utgör hinder mot att välja kollektivtrafik. Fysiska funktionshinder innebär t ex att dessa personer har svårt att komma på och av bussar. Många människor känner sig otrygga i kollektivtrafiken och många saknar kunskap om utbudet och de möjligheter som finns.

Kartbilagor:

- Busslinjer (Dalatrafik); linjenätet, bussturer och påstigande.

3.2.2 Flygtrafik

Länet har två flygplatser med reguljär trafik:

Borlänge (Dala Airport), med ca 60 000 årspassagerare; sex dagliga förbindelser till Arlanda, tre till Göteborg.

Mora flygplats, med ca 10 000 årspassagerare; tre dagliga förbindelser till Arlanda.

Chartertrafik i mindre omfattning, taxiflyg, viss militär luftfart, privatflyg m.m. förekommer på båda flygplatserna.

4 Länets mål och visioner

Länets mål och visioner grundar sig dels på en gemensam strategi för Dalarna, ”Med förenade krafter mot år 2007”, vilken antogs i december 1996 av Länsstyrelsen, Landstinget, Dalarnas kommunförbund och Länsarbetsnämnden och dels på Regionalt tillväxtavtal för Dalarnas län (februari 2000). Region Dalarna har under 2003 tagit fram ett nytt tillväxtprogram för tiden 2004-2007 (”Ett levande program för långsiktigt hållbar tillväxt i Dalarna”). Vidare har Länsstyrelsen beslutat om regionala miljömål (Länsstyrelsens rapport 2003:19), Dessa dokument är vägledande för tillväxt- och miljöarbetet i Dalarna och har därvid beaktats inför beslut om fastställande av denna Länstransportplan.

Dalarna har många företag, både små och stora, med intressanta utvecklingspotentialer. Avgörande för framtidssatsningar är bland annat tillgången till goda kommunikationer, till hög kompetens och till levande lokala samhällsmiljöer med kultur- och naturvärden, som ger rikt innehåll åt människors livsmiljö. Viktigt är också företagens nytänkande och vilja att använda sina utvecklingspotentialer. Dalarna är en del av den Europeiska Unionen, EU, där regionerna tydligt lyfts fram som viktiga för regional utveckling.

När det gäller länsstrategins mål för kommunikationer så är de övergripande målen att år 2007,

- har Dalarna så goda kommunikationer - via vägar, järnvägar, tele, data, och flyg - att länet är attraktivt och konkurrenskraftigt för boende, näringsliv och turism,
- har antalet döda och skadade i dalatrafiken kraftigt minskat vid jämförelse med år 1997 och vi närmar oss nollvisionen, dvs noll dödade och noll allvarligt skadade i trafiken,
- är transportsystemen på god väg att miljöanpassas genom omställningsfaktorer som ger ekonomiska fördelar till bränslen och teknik som kan samspela med naturen.

För att kunna uppnå dessa mål anges ett antal delmål enligt följande.

Vägar År 2007

- är Dalarna än mer tillgängligt sedan s k flaskhalsar har åtgärdats, framför allt på de större vägarna till, från och i Dalarna, inklusive turistorterna i fjällområdena,
- är vägnätet i hela Dalarna i betydligt bättre skick än 1997, bärigheten ökad och framkomligheten god även vid tjällossning - förnyelsen sker med stor hänsyn till natur- och kulturvärden,
- är trafiksäkerheten förbättrad,
- har övergången till alternativa förnyelsebara fordonsbränslen skett i stor skala.

Järnvägar år 2007

- är restiden kraftigt förkortad från Dalarna till Arlanda/Stockholm, till Mälardalen, Gävle, Göteborg och Malmö/Köpenhamn,
- är godstrafik på järnväg ett vinnande alternativ för långväga godstransporter, inte minst för exporten till kontinenten, genom en kraftfull satsning på godsnetet och väl fungerande samverkan mellan det svenska järnvägsnätet och det kontinental-europeiska,
- väljer fler företag att lägga godstransporterna på järnväg och transportföretagen lever upp till sina åtaganden om snabba och tidssäkra leveranser.

Lokal och regional kollektivtrafik år 2007

- väljer fler av människorna i Dalarna att resa kollektivt till och från arbetet,
- erfar både kvinnor och män att kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ vid arbetsresor,
- väljer också allt fler turister kollektivtrafiken.

Flygtrafik år 2007

- har linjetrafiken på flygplatserna i Borlänge, Mora och Idre utvecklats utifrån nya transportförutsättningar, bland annat ökad internationell trafik.

Målen är fortfarande mycket relevanta och viktiga för Dalarnas utveckling. Även om en hel del åtgärder vidtagits eller är på gång, t ex längs Bergslagsdiagonalen (riksväg 50) och Västerdalsvägen (riksväg 71), är det uppenbart att det med anvisad medelstillelning för perioden 2004-2015, inte finns någon möjlighet att målen skall kunna nås till 2007 eller ens inom nu aktuell planperiod.

5 Nationella planer

5.1 Nationell plan för vägtransportsystemet

De för Sverige viktigaste vägarna – stamvägnätet – behandlas i den nationella planen för vägtransportsystemet. De nationella stamvägnätet i Dalarna omfattar följande vägar:

- Riksväg 45: Länsgränsen Värmlands län – Länsgränsen Jämtlands län
- Riksväg 50: Länsgränsen Örebro län – Borlänge
- Riksväg 70: Länsgränsen Västmanlands län – Mora

Den nationella planen för vägtransportsystemet upprättas av Vägverket och fastställs av regeringen. Den omfattar följande ändamål:

- investeringsåtgärder i stamvägnätet, inklusive investeringar i transportinformatik,
- trafiksäkerhetsåtgärder i stamvägnätet
- åtgärder för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion på hela det statliga vägnätet,
- drift- och underhållsåtgärder på hela det statliga vägnätet,
- åtgärder för förbättrad miljö längs hela det statliga vägnätet,
- sektorsuppgifter

I regeringens beslut om fastställelse av den nationella väghållningsplanen anges att planeringsramen för perioden 2004-2015 bör ökas med 3,1 miljarder kronor, vilket regeringen kommer att föreslå riksdagen. Planeringsramen skulle därmed uppgå till 152,1 miljarder kronor. Av denna ram skall användas 42,1 miljarder till investerings- och trafiksäkerhetsåtgärder (inklusive 3 miljarder för miljöåtgärder), 17 miljarder till åtgärder för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion, 87 miljarder till drift- och underhållsåtgärder samt 6 miljarder till Vägverkets sektorsuppgifter.

Regeringens fastställelse av den nationella väghållningsplanen innebär följande för Dalarna:

Investeringar (ny- och ombyggnader)

- ✓ Riksväg 70 Förbi Sala, 2006-2007.

Trafiksäkerhetsåtgärder

- ✓ Riksväg 50 Mötesseparering Ludvika och Borlänge – tidigt under planperioden,
- ✓ Riksväg 70 Mötesseparering U länsgräns-Säter – tidigt under planperioden.

Förbättringsåtgärder för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion

1,2 miljarder har tilldelats Dalarna för planperioden 2004-2015. Vägverket upprättar prioritering av objekt samt genomförande. På länets riksvägar och primära länsvägar kan nedanstående åtgärder nämnas för den första fyraårsperioden 2004-2007. I övrigt hänvisas till Vägverket Region Mitt.

- | | |
|---------------|-----------------------|
| ▪ Riksväg 50 | Lamborn-Svabensverk |
| ▪ Riksväg 68 | N Horndal-X länsgräns |
| ▪ Riksväg 70 | Bunkris-Särnastugan |
| ▪ Länsväg 245 | Norhyttan-Ulriksberg |
| ▪ Länsväg 293 | N Amsberg-Falun |

5.2 Nationell plan för järnvägar

Indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar har avskaffats varför dessa båda benämningar numer innefattas av begreppet stomjärnvägar. Dessutom har även de delar av det kapillära bannätet som förvaltades av staten förts över till Banverket. Dessa spåraneläggningar utgörs t ex av spår till och inom industriområden, godsterminaler och hamnar. Järnvägen anses i högre grad än väginfrastrukturen vara ett sammanhängande system där enskilda åtgärder inom bannätet ofta har betydelse för hela eller större delar av systemets funktion och kapacitet.

Stomjärnvägarna genom Dalarna är;

Dalabanan från Mora via Borlänge till Uppsala (Stockholm),

Bergslagsbanan från Gävle via Falun/Borlänge, Ställdalen till Frövi/Kil samt

Godsstråket genom Bergslagen från Storvik via Avesta/Krylbo, Frövi, till Mjölby.

Tidigare länsjärnvägar såsom **Västerdalsbanan**, Borlänge-Malung,

Bergslagspendeln, Ludvika-Fagersta, **Mora-Märbäck**, **Mora-Vika (Lomsmyren)**

och **Furudal-Edsbyn**, kommer att införlivas i stomjärnvägsnätet.

Härutöver tillkommer att även Inlandsbanan skall finansieras via den nationella banhållningsplanen.

Den nationella banhållningsplanen upprättas av Banverket och fastställs av regeringen. Den omfattar åtgärder på hela det statliga järnvägsnätet – stomnätet - enligt följande:

- Investeringar i stomjärnvägar, inklusive investeringar i transportinformatik,
- Drift, underhåll och reinvesteringar av stomjärnvägar,
- Åtgärder för förbättrade miljö längs stomjärnvägar,
- Sektorsuppgifter,
- Åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m, vilket innefattar följande områden:
 - byggande av spåraneläggningar för regional kollektiv persontrafik,
 - byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för järnvägstrafik,
 - investeringar i rullande materiel för regional persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg.

I regeringens beslut om fastställelse av den nationella banhållningsplanen anges att planeringsramen för perioden 2004-2015 bör ökas med 6,2 miljarder kronor, vilket regeringen kommer att föreslå riksdagen. Planeringsramen för perioden 2004-2015 skulle därmed uppgå till 147,7 miljarder kronor. Av denna ram skall användas 107,7 miljarder (inklusive 3 miljarder för investeringar i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg). Dessutom tillförs 1,5 miljarder från ramen för länsplaner för investeringar i rullande materiel. 38 miljarder skall användas till drift, underhåll och reinvesteringar av stomjärnvägar samt 2 miljarder till sektorsuppgifter.

Regeringens fastställelse av den nationella banhållningsplanen innebär för Dalarna ett antal olika typer av åtgärder såsom ökad axellast, lastprofil och kapacitet, spårupprustningar m m. Generellt gäller dock att åtgärderna är inplanerade sent under planperioden. Här kan nämnas:

Dalabanan

- ✓ Borlänge-Uppsala, hastighetshöjande åtgärder, ökad kapacitet, 2010-2015.

Bergslagsbanan

- ✓ Falun-Borlänge, partiellt dubbelspår och resecentrum Falun – Borlänge, 2010-2015,
- ✓ Domnarvet, ny växelförbindelse, 2005-2006,
- ✓ Hällefors/Frövi, Stax (största axellast) 25 ton och lastprofil C (högsta lastprofil), 2010-2015,
- ✓ Gävle-Frövi, ökad kapacitet, 2010-2015,
- ✓ Spårbyten och spårupprustningar, 2010-2015.

Godsstråket genom Bergslagen

- ✓ Storvik-Avesta/Krylbo, Stax 25 ton och lastprofil C, 2010-2015.

Västerdalsbanan

- ✓ Vansbro-Borlänge, Stax 25 ton och lastprofil C, 2004-2006.
- ✓ Nytt trafikstyrningssystem (pilotprojekt), 2007.

6 Länstransportplan 2004-2015

Utgångspunkter

Utgångspunkten för upprättandet av planerna skall vara de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Följande sex delmål anger ambitionsnivån på lång sikt.

- *Tillgängligt transportsystem:* Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- *Hög transportkvalitet:* Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- *Säker trafik:* Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- *God miljö:* Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.
- *Positiv regional utveckling:* Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- *Ett jämställt transportsystem:* Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Planerade investeringar i nu gällande länstransplaner (1998-2007) för vilka den *fysiska planeringen bedöms ha kommit långt* skall ingå och *prioriteras högt* i planerna för perioden 2004-2015.

Fyrstegsmodellen

Åtgärderna i länsplanen bör analyseras enligt den s k *fyrstegsmodellen*, vilket innebär en analys i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt,
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon,
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder,
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Analys av åtgärdsbehoven görs både i förstudier inom ramen för den fysiska planeringen och i diskussioner mellan Region Dalarna, Länsstyrelsen, Vägverket, m fl aktörer inför upprättandet av länstransportplanen. Åtgärder enligt steg 1 och 2 innefattas inte direkt av länstransportplanen. Ansvaret ligger främst hos andra aktörer såsom Vägverket, Banverket, trafikhuvudmännen och kommunerna.

Vid upprättandet av länstransportplanen har prioriterade åtgärder föreslagits enligt både steg 3 och 4 samt i några fall en kombination av dessa.

Regeringen

Regeringen har analyserat de åtgärder som föreslås för de tre nivåerna i länsplanen utifrån:

- samhällsekonomisk effektivitet,
- uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- hantering av länsgränsöverskridande projekt,
- samband med åtgärder i de nationella planerna.

Samhällsekonomisk lönsamhet/effektivitet

Inför upprättande av länstransportplanen har det gjorts samhällsekonomiska beräkningar för investeringsobjekten. Beräkningar har gjorts av Vägverket Region Mitt i EVA-kalkylen (EVA 2.31) som bygger på de effektsamband som beskrivs i Vägverkets publikation 2001:78. Beräkningarna resulterar i en nettonuvärdeskvot (NNK), där 0 innebär att nyttan och kostnaden är lika stora och 1 att nyttan är dubbelt så stor som kostnaden.

I direktiven för planeringen betonas kraven på samhällsekonomisk lönsamhet. Det är viktigt att framhålla att samhällsekonomisk lönsamhet är ett väsentligt vidare begrepp än de samhällsekonomiska kalkyler i form av nettonuvärdeskvot som räknats fram. Dessa är ett värdefullt underlag för prioriteringar men dess värde får dock inte övervärderas utifrån att det alltid finns ett mått av osäkerhet i underlaget till kalkylerna. Detta bland annat utifrån att objekten tenderar bli dyrare ju längre planeringen gått och att kalkylerna inte tar hänsyn till regionala utvecklingseffekter. Det är därför viktigt att väga in effekter som inte är möjliga att värdera i pengar för att få en så god måluppfyllelse som möjligt.

Grovt kan osäkerheter som påverkar nettonuvärdeskvoten delas i sex delar.

- Osäkerhet i använda effektsamband.
- Osäkerhet i de värderingar som används för att sätta pris på uppkomna effekter.
- Osäkerhet i framtida trafikförändringar.
- Osäkerhet i trafikomfördelningar till följd av åtgärden.
- Osäkerhet i åtgärdens kostnad.
- Osäkerhet i åtgärdens exakta utformning.

En bedömning görs hur säker man tror att den i kalkylen angivna investeringskostnaden är. Redovisning görs enligt nedanstående gradering vilken Vägverket Region Mitt använt för att göra bedömningar av länstransportplanen. (Redovisas under respektive prioriterat objekt)

- 1) +/- 0-10 % av investeringskostnaden
- 2) +/- 10-25 % av investeringskostnaden
- 3) +/- 25-50 % av investeringskostnaden
- 4) +/- > 50 % av investeringskostnaden

Planeringsram 2004-2015.

Av den totala planeringsramen på 873 miljoner kronor avsätts

- 625 mkr för investeringar (ny- och ombyggnad),
- 84 mkr till trafiksäkerhetsåtgärder, 7 mkr/år,
- 48 mkr för statsbidrag till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet, 4 mkr/år,
- 36,5 mkr för statsbidrag till kollektivtrafikåtgärder, 3 mkr/år,
- 12 mkr till kollektivtrafikåtgärder, busshållplatser, 1 mkr/år,
- 2,5 mkr till försök (Borlänge försökskommun) med friare användning av statsbidrag till regional kollektivtrafik under åren 2004 och 2005
- 65 mkr (9 %) till produktionsstöd,

Prioritering

De medel som Region Dalarna har att fördela är inte på långt när tillräckliga för att realisera de mål och visioner som anges i den gemensamma strategin för Dalarna och det regionala tillväxtavtalet och för att tillgodose alla angelägna behov som framkommit vid inventeringen av åtgärder i länet. Region Dalarna har därför tvingats göra en hård prioritering. Utgångspunkten för prioriteringen tas i;

- det övergripande transportpolitiska målet samt de sex delmålen som riksdagen ställt upp (enligt ovan),
- de regionala mål, utifrån den gemensamma strategin för Dalarna samt det regionala tillväxtavtalet, som utformats med stöd i de nationella målen,
- objekt i gällande länstransportplan (1998-2007) för vilka den fysiska planeringen bedöms ha kommit långt,

samt med stöd av fyrstegsmodellen, har nedanstående prioriteringar gjorts.

Beräknade effekter och samhällsekonomisk lönsamhet m m av prioriterade åtgärder i förhållande till de transportpolitiska målen och miljömålen redovisas, **dels** verbalt **under respektive objekt** nedan och **dels** utifrån **särskild effektbeskrivning i bilaga 1** enligt följande modell:

Nettonuvärdeskvot = NNK.

+, ++, +++ = åtgärden bedöms i ökande grad vara positiv.

-, --, --- = åtgärden bedöms i ökande grad vara negativ.

+/- = ingen påverkan

? = ej klarlagt om åtgärden är positiv eller negativ.

Ekonomisk planeringsram

Presenteras på följande sida.

LTP-plan 2004-2015, ekonomisk planeringsram, revidering 2006-12-20

Åtgärd	Kostnad 2004-15/ Bidrag	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Kommentar
Investeringar	625	89	88	89	33	33	33	49	49	48	39	38	37	
50 Falun-Ornäs	450	89	88	89	33	33	33	49	36					
68 Förbifart Fors	47								13	34				Extern fin 60-90 mkr
50 Lamborn-Svabensverk	10									10				Samfin VV Bärighet
71 Ö Tandö-Bu	69									4	39	26		
71 Dala-Järna-Vansbro	29 (69)											12	17	40 Mkr kvarstår
266 Uppbo-Trollbo	10 (45)												10	35 Mkr kvarstår
71 Förbi Yttermalung	10 (75)												10	65 mkr kvarstår
Trafiksäkerhetsåtgärder	84	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
Miljö- och TS-åtgärder; bidrag till kommunalt vägnät	48	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Kollektivtrafikåtgärder; bidrag	36,5	3	3,5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Kollektivtrafikåtgärder; Busshållplatser	12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Kollektivtrafik; bidrag försök regional kollektivtrafik, Borlänge	2,5		2,5											
Produktionsstöd	65	9	8	9	4	4	3	5	5	5	4	4	5	
Summa planeringsram	873	113	114	113	52	52	51	69	69	68	58	57	57	
Planeringsram för respektive treårs-period		2004-2006: 340 Mkr			2007-2009: 155 Mkr			2010-2012: 206 Mkr			2013-2015: 172 Mkr			

6.1 Investeringsåtgärder

Åtgärds-kategorin investeringar i övriga riksvägar och länsvägar avser åtgärder i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet (se kap 3.1).

Av planen framgår att 626 miljoner kronor avsätts till investeringsobjekt samt när de avses genomföras under planeringsperioden. En jämn årlig fördelning görs inom varje treårs-period.

Väg 50 Gruvan - Tallen och Ornäs – Tallen

Kostnad	Byggtid	NNK
450 Mkr	2004-2006	0,5

Regeringen har bland annat pekat ut dessa objekt, vilka skall inrymmas i länstransportplanen de första åren av planperioden. Vägverket har därför avsatt medel för dessa utpekade objekt i Dalarna.

Effekter: Positiva effekter för tillgänglighet i form av stora restidsvinster. Stora positiva effekter på trafiksäkerheten där antalet dödade och svårt skadade förväntas minska med 12 personer per år under planperioden. Positiva effekter på miljön främst i form av minskning av antalet bullerstörda personer.

Se vidare objektsbeskrivning i bilaga 1.

Väg 68 Mästerbo - Dicka

Kostnad	Byggtid	NNK
47 Mkr	2010-2011	0
Osäkerhet i kalkyl: 2		

Ett prioriterat stråk i den gemensamma länsstrategin och tillväxtavtalet.

Ett långt gånget objekt. Finns med i gällande länstransportplan (1998-2007).

Upprustning av väg 68 pågår sedan ett antal år tillbaka. Vägrevision har gjorts på delen U läns gräns-Avesta och genom bärighetsåtgärder har delar av sträckan Avesta-X läns gräns åtgärdats. Pendlingsförutsättningarna förbättras. Omfattande satsningar på riksväg 68 planeras i Gävleborgs län som en direkt fortsättning på upprustningen mellan Horndal och X läns gräns. I Västmanlands län föreslås ombyggnad av befintlig 13 m väg mellan Norberg och länsgränsen till mötesfri väg (2+1väg) som ett led i att öka trafiksäkerheten. En omfattande samverkan har under lång tid pågått och utvecklats med länsstyrelserna i Västmanlands och Gävleborgs län, Vägverket, kommunerna, Mellansvenska Handelskammaren och näringslivet längs vägstråket. Det har lett till en samlad strategisk planering för att skapa en positiv **regional utveckling och regionförstoring** vilket tydligt visar sig i omfattande samordnade satsningar mellan länen såväl i innevarande länsplaner som i remissförslagen för kommande nationella och regionala planer. Ett **länsgränsöverskridande objekt**.

Objektet innebär även en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet vilket bör samordnas så att kommunen prioriterar fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägsnätet på det kommunala vägnätet (inom ramen för statsbidrag till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet) omedelbart sydväst om Mästerbo så att effekterna av trafiksäkerhetsåtgärderna kan optimeras.

Effekter: Åtgärderna innebär stora positiva effekter på tillgängligheten i form av restidsvinster. Antalet dödade och svårt skadade förväntas minska med 1,5 personer per år under planperioden vilket innebär en positiv effekt för trafiksäkerheten. Åtgärderna innebär något negativa miljöeffekter utifrån ökade utsläpp av kväveoxid och koldioxid.

Se vidare bifogade objekts- och effektbeskrivningar enligt bilaga 1.

Väg 50 Lamborn - Svabensverk

Kostnad	Byggtid	NNK
10 Mkr	2011	-0,7
Osäkerhet i kalkyl: 3		

Ett prioriterat stråk i den gemensamma länsstrategin och tillväxtavtalet.

Ett långsiktigt interregionalt samarbete har pågått för att skapa ett effektivt nord-sydligt nationellt vägstråk genom det mellansvenska inlandet. (Jönköping-Ödeshög-Örebro-Falun-Bollnäs-Söderhamn) Syftet är att skapa en positiv **regional utveckling och regionförstoring med förbättrad tillgänglighet, transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö**. Inriktningen har präglats av en helhetssyn och långsiktiga utvecklingseffekter. I gällande Länstransportplan (1998-2007) är såväl nyinvesteringar som bärighetsåtgärder prioriterade och genomförda på Bergslagsdiagonalen norr om Falun.

Sträckan Falun-Balungen har därigenom nu i stort sett godtagbar standard. För delen Balungen-Lamborn pågår upprustning under 2002-2003. Genom **samfinansiering** med bärighetsupprustning (from 2004 i den nationella planen) kan även delen Lamborn-Swabensverk åtgärdas. Hela sträckan Falun-Gävleborgs läns gräns får därigenom godtagbar standard. Norr om länsgränsen avses betydande satsningar göras, dels i den regionala planen för Gävleborgs län, dels som bärighetsobjekt i den nationella planen. Ett **länsgränsöverskridande objekt**.

Effekter: Positiva effekter för tillgängligheten i form av betydande restidsvinster. En ökad transportkvalitet nås genom att objektet är integrerat med ett bärighetsobjekt. Åtgärderna beräknas även ha något positiva effekter gentemot trafiksäkerhet och miljö. Antalet döda och svårt skadade förväntas minska med 0,3 personer per år under planperioden. Objektets totala utformning innebär en om- och nyggnadsdel samt anslutande bärighetsdel. Objektets totala samhällsnytta utifrån EVA-kalkyl torde bli positiv.

Se vidare bifogade objekts- och effektbeskrivningar enligt bilaga 1.

Väg 71 Ö Tandö - Bu

Kostnad	Byggtid 100 %	NNK
69 Mkr	2011-2013	-0,4
Osäkerhet i kalkyl: 2		

Ett prioriterat stråk i den gemensamma länsstrategin och tillväxtavtalet.

Långt och besvärligt vägavsnitt med mycket randbebyggelse, dålig framkomlighet, miljöproblem och trafiksäkerhetsproblem.

Långt gånget objekt. Finns med i gällande länstransportplan (1998-2007) med planerad utbyggnad av en förbifart år 1998-99. Fastställd arbetsplan har funnits men upphävs av regeringen efter överklagande. Ny planering pågår där en kombination av en kortare förbifart samt upprustning av befintlig väg valts.

Den nya sträckningen ger något lägre effekter vad gäller trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö, än tidigare fastställt förslag som dock inte kunde genomföras på grund av konflikter med kultur- och naturintressen.

Åmd 1900 fordon med mycket höga toppar (9000 fordon) under vintersäsongen.

Denna del är den mest trafikerade genom att även turistrafiken till Sälenfjällen på riksväg 45 anslutit till riksväg 71 norr om Malung. Upprustningen av Västerdalsvägen har hög prioritet så att hela sträckan Djurås (väg 70)-Sälen-norska gränsen får en standard som tillgodoser framkomlighets- transportkvalitets- och trafiksäkerhetsbehoven. Satsningen på hela vägstråket med den synnerligen stora turisttrafiken till främst Sälenfjällen men även till Idre-Grövelsjöfjällen, har mycket **stor betydelse för den regionala utvecklingen i länet och Västerdalarna**. På sikt förväntas åtgärderna på riksväg 71 bidra till en betydande **regionförstoring** för hela länet samt Gävleborgs- och Värmlands län inom projektet Öst- Västlig vägförbindelse Gävle-Oslo. Här pågår ett **omfattande samverkansprojekt** mellan länsstyrelser/regionala samverkansorgan i Dalarna, Gävleborg och Värmland, Hedmarks fylkeskommune, Vägverket Region Mitt, Vegvesendet i Hedmark samt projektsamverkande kommuner.

Effekter: Åtgärderna innebär positiva effekter på tillgängligheten i form av restidsvinster. Positiva effekter beräknas även ske för trafiksäkerheten där antalet dödade och svårt skadade förväntas minska med 1,4 personer per år under planperioden medan miljön i form av utsläpp av kvävedioxid förväntas få något negativa effekter. Eventuell påverkan på värdefulla områden kan komma att ske. Den totala samhällnyttan utifrån EVA-kalkylen är dock negativ.

Se vidare bifogade objekts- och effektbeskrivningar enligt bilaga 1.

Väg 71 Dala-Järna - Vansbro

Kostnad	Byggtid	NNK
69 Mkr	2012-2014	1,4
Osäkerhet i kalkyl: 2		

Ett prioriterat stråk i den gemensamma länsstrategin och tillväxtavtalet.

Långt och besvärligt vägavsnitt med mycket randbebyggelse, dålig framkomlighet, miljö- och trafiksäkerhetsproblem.

Långt gånget objekt. Finns med i gällande plan (1998-2007) med planerad utbyggnad 2005-2007. Vägutredning finns framtagen. Alternativ med ny sträckning har därvid valts.

Åmd 2500 fordon med mycket höga toppar under vintersäsongen.

Upprustningen av Västerdalsvägen har hög prioritet så att hela sträckan Djurås (väg 70)-Sälen-norska gränsen får en standard som tillgodoser framkomlighets- transportkvalitets- och trafiksäkerhetsbehoven. Satsningen på hela vägstråket har mycket stor betydelse för den synnerligen stora turisttrafiken till främst Sälenfjällen men även till Idre-Grövelsjöfjällen samt för pendling vilket har mycket **stor betydelse för en positiv regional utveckling och regionförstoring i Västerdalarna**. På sikt förväntas åtgärderna på riksväg 71 bidra till en betydande **regionförstoring** för hela länet. Här pågår ett **omfattande samverkansprojekt** mellan länsstyrelser/regionala samverkansorgan i Dalarna, Gävleborg och Värmland, Hedmarks fylkeskommune, Vägverket Region Mitt, Vegvesendet i Hedmark samt projektsamverkande kommuner.

Effekter: Åtgärderna innebär stora positiva effekter på tillgängligheten i form av väsentliga restidsvinster. Positiva effekter beräknas för trafiksäkerheten där antalet dödade och svårt skadade förväntas minska med 1,2 personer per år under planperioden. Även positiva miljöeffekter där utsläppen av främst kväveoxid och koldioxid kommer att minska, men även buller och luftföroreningar genom att vägen kommer längre bort från bebyggelsen. Eventuell påverkan på värdefulla områden kan komma att ske i begränsad omfattning.

Se vidare bifogade objekts- och effektbeskrivningar enligt bilaga 1.

Väg 266 Uppbo - Trollbo

Kostnad	Byggtid	NNK
45 Mkr	2014-	-1,1
(15 Mkr kvarstår efter 2015)		
Osäkerhet i kalkyl: 3		

Långt gånget objekt i den fysiska planeringen. Delen Uppbo-Trollbo är en av två kvarstående flaskhalsar längs vägstråket. Viktigt **övergripande stråk** till Siljansområdet-norra Dalarna-Idre- och Sälenfjällen, dels för den **omfattande turisttrafiken** från Stockholm-Mälardalen och dels för den tunga trafiken. Ett alternativt vägval, framför allt för turisttrafiken till Idre- och Sälenfjällen. En fördelning av trafikflödet till främst Dalafjällen bidrar till att minska flödestopparna på väg 71 vilket kan förväntas få en positiv påverkan på såväl tillgängligheten som trafiksäkerheten på väg 71. Vidare förbättras möjligheterna till främst **arbetspendling** mellan södra delen av länet till Falun, vilket bidrar till en **regionförstoring**. Längs vissa delar av detta vägstråk planeras direkta kollektivtrafikåtgärder genom strategiska hållplatsutbyggnader.

Effekter: Åtgärderna beräknas innebära positiva effekter på tillgänglighet, i form av restidsvinster, transportkvalitet, trafiksäkerhet i denna del men innebär sammantaget större positiva effekter för hela vägstråket. Vidare förväntas åtgärderna bidra till något positiva effekter gentemot jämställdhetsmålet. Den samhällsekonomiska nyttan utifrån EVA-kalkylen är dock negativ. Åtgärden ger ingen nämnvärd miljöpåverkan

Se vidare bifogade objekts- och effektbeskrivningar enligt bilaga 1.

Väg 71 Förbi Yttermalung

Kostnad	Byggtid	NNK
75 Mkr	2015-	- 0,5
60 Mkr kvarstår efter 2015)		
Osäkerhet i kalkyl: 4		

Ett prioriterat stråk i den gemensamma länsstrategin och tillväxtavtalet. Nytt objekt. Långt och besvärligt vägavsnitt med mycket randbebyggelse, dålig framkomlighet, miljö- och trafiksäkerhetsproblem. Förbifart trolig lösning. Åmd 1500 fordon med mycket höga toppar under vintersäsongen.

Upprustningen av Västerdalsvägen har hög prioritet så att hela sträckan Djurås (väg 70)-Sälen-norska gränsen får en standard som tillgodoser framkomlighets-transportkvalitets- och trafiksäkerhetsbehoven.

Satsningen på hela vägstråket med den synnerligen stora turisttrafiken till främst Sälenfjällen men även till Idre-Grövelsjöfjällen, har mycket **stor betydelse för den regionala utvecklingen i länet och Västerdalarna.**

På sikt förväntas åtgärderna på riksväg 71 bidra till en betydande **regionförstoring** för hela länet samt Gävleborgs- och Värmlands län inom projektet Öst-Västlig vägförbindelse Gävle-Oslo. Här pågår ett **omfattande samverkansprojekt** mellan länsstyrelser/regionala samverkansorgan i Dalarna, Gävleborg och Värmland, Hedmarks fylkeskommune.

Effekter: Åtgärderna beräknas ge positiva effekter vad gäller tillgänglighet i form av restidsvinster, transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö avseende luftutsläpp. Antalet dödade och svårt skadade förväntas minska med 0,3 personer under planperioden. Eventuell påverkan på värdefulla områden kan komma att ske i begränsad omfattning

Se vidare bifogade objekts- och effektbeskrivningar enligt bilaga 1.

6.2 Trafiksäkerhetsåtgärder

För riktade trafiksäkerhetsåtgärder avsätts 84 miljoner kronor på det regionala vägnätet under planeringsperioden genom en jämn fördelning med 7 miljoner kronor per år. Av dessa medel är 64 miljoner kronor avsatta för oskyddade trafikanters (cyklister och gångtrafikanters) behov.

Härutöver tillkommer trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter inom investeringsobjekten ”Mästerbo-Dicka” på riksväg 68 med 25 miljoner kronor (av totalt 47 Mkr) och ”Ö Tandö-Bu” på riksväg 71 med 9 miljoner kronor (av totalt 69 Mkr).

Totalt avsätts således 118 miljoner kronor till riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Av dessa medel utgör 98 miljoner kronor trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanters behov.

Investeringsåtgärder (se kap 6.1) är generellt sett robusta i det att de under lång tid har positiv effekt nästan oavsett olyckans grundorsak. Exempelvis är ombyggnad till mötesfri väg (2+1-väg med mitträcke) på vägar med höga flöden en mycket kostnadseffektiv åtgärd. För övrigt är åtgärdande av korsningar där skyddade och oskyddade trafikanter blandas klart effektiva trafiksäkerhetsåtgärder.

Byggande av gång- och cykelvägar medför i första hand en positiv påverkan på tillgängligheten till transportsystemet vilket i sig innebär en mera generell positiv påverkan på trafiksäkerheten genom att färre oskyddade trafikanter blandas med skyddade trafikanter längs vägnätet. Åtgärderna innebär också allmänt en trygghet och en ökad rörlighet för de oskyddade trafikanterna. En satsning på god infrastruktur för cyklister i ett ”hela resan perspektiv” är i högsta grad även en jämställdhetsfråga samt av stor betydelse vad gäller att integrera jämställdhet och barnens situation i trafiken.

Prioriteringen av såväl större som smärre objekt föreslås främst utgå utifrån de största problemområdena vad avser dödade och svårt skadade inom vägtrafiksystemet (se kap 3.1.1). Därvid föreslås ett antal åtgärder såsom ombyggnad av korsningar och gång- och cykelvägar vilka primärt prioriterar de oskyddade trafikanterna.

Vidare föreslås att trafiksäkerhetsåtgärderna får en relativt jämn regional fördelning. Härvid bör hänsyn också tas till statsbidragsåtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet (se kap 6.4) där samordningseffekter kan uppnås.

Prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder för perioden 2004-2015

Region Dalarna avser att arbeta vidare med nedanstående inriktning för trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Dessa skall dock vara föremål för en årlig översyn och eventuell revidering och omprioritering utifrån etappmålet mot nollvisionen att antalet dödade och svårt skadade i vägtrafikolyckor skall halveras gentemot 1996 års nivå.

I första hand skall nedanstående objekt prioriteras utan inbördes ordning.			
Borlänge	Väg 800 Utendal-Islingby	7 Mkr	
Borlänge	Väg 293 Norr Amsberg	10 Mkr	
Falun	Väg 80 Korsning Klingvägen	5 (6 mkr 2003)	
Leksand	Trafiksäkerhetsåtgärder i Insjön	7 "	
Leksand	Väg 938 Västanvik	5 "	34 Mkr
I andra hand skall nedanstående objekt prioriteras utan inbördes ordning			
Falun	Väg 80 GC-väg Bergsgården-Grycksbo	7 "	
	Väg 850/862 Vänstersvängsficka Östborn (Sundborn)	2 "	
Leksand	Väg 570 GC-väg Åkerö-Heden	5 "	
Gagnef	Väg 595 GC-väg Gagnefs kyrkby-Kyrkskolan	2 "	
Ludvika	Väg 247 Vägskäl Nyhammar	8 "	
Ludvika	Väg 247 GC-väg Grangärde-Nyhammar	3 "	
Malung	Väg 71 Cirkulationsplats Tandådalen	3 "	
Mora	Väg 70 Cirkulationsplats Öna-Tuvan	3 "	
Mora	Väg 70/1012 Vänstersvängsficka Oxberg	2 "	
Orsa	Väg 991 GC-väg Stormyrgatan	3 "	
Rättvik	Väg 301 Korsning i Ingels	2 "	
Smedjebacken	Väg 66 Cirkulationsplats	7,6 "	
Säter	Väg 780 GC-väg Bispberg-riksväg 70	5 "	
Vansbro	Väg 71/570 Vänstersvängsficka Dala-Järna	3 "	50 Mkr
	Totalt	84 Mkr	

Härutöver skall **Väg 70 Genomfart Älvdalens kyrkby etapp II och Väg 71 Albackskorsningen** i Malung omnämnas. I Älvdalen har en första etapp med en cirkulationsplats i Älvdalen genomförts. En andra etapp kostar ca 20 mkr och räknas som ett större objekt. Region Dalarna anser att det i nuläget inte är möjligt att inrymma objektet på bekostnad av ett antal inplanerade objekt enligt planen. Eventuellt ytterligare åtgärder på Väg 70 genom Älvdalen samt väg 71 Albacksvägen får båda hanteras i samband med den årliga översynen.

6.3 Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet -statsbidrag

För statsbidrag till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar och gator avsätts 48 mkr under planeringsperioden genom en jämn fördelning med 4 mkr/år.

Här avses åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m vilket för bidrag till kommuner i första hand avser bidrag till vissa fysiska åtgärder och transportinformatikåtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Reglerna för dessa bidrag framgår av Vägverkets ”Handbok om Statsbidrag”.

Beslut om dessa åtgärder fattas årligen i samråd med länen efter framställan från kommunerna. Vägverket fattar beslut om objekten efter samråd med länen. Bidragets storlek är i normalfallet 50 % av bidragsberättigade åtgärder. Besluten skall också föregås av en granskning av vilka åtgärder som är bidragsberättigade i det enskilda fallet. Denna granskning utförs av Vägverket.

6.4 Kollektivtrafikåtgärder

För kollektivtrafikåtgärder avsätts 51 miljoner kronor under planeringsperioden enligt följande fördelning.

Busshållplatser

För utbyggnad av busshållplatser avsätts 12 mkr under planeringsperioden genom en jämn fördelning med 1 mkr/år.

Statsbidrag

För statsbidrag till kollektivtrafikåtgärder avsätts 36,5 mkr under planeringsperioden genom en jämn fördelning med 3 mkr/år vilka skall fördelas mellan busstrafikåtgärder och flygplatsåtgärder.

Beslut om dessa åtgärder fattas årligen i samråd med länen efter framställan från Dalatrafik och företrädare för flygplatserna. Vägverket beslutar om busstrafikåtgärder respektive Luftfartsverket om flygtrafikåtgärder. Besluten skall också föregås av en granskning av vilka åtgärder som är bidragsberättigade i det enskilda fallet.

Åtgärder till kollektivtrafikanläggningar i länstransportplanen är således bidragsfinansierade vilket innebär att det måste ske en motfinansiering av länstrafikhuvudmannen vilket indirekt kräver kommunal motfinansiering.

Härutöver avsätts 2,5 miljoner kronor till försök i Borlänge kommun (en av sju försökskommuner) med friare användning av statsbidrag till investeringar i regional kollektivtrafik.

Enligt den s k handikappolitiska propositionen (prop. 1999/2000:79) anges bland annat att tillgängligheten till transportsystemet fortlöpande bör förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster. Kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast 2010. Med detta mål som utgångspunkt skall en trafikslagsövergripande planering genomföras, där kollektivtrafik med stort utbud och resande prioriteras.

För att bidra till målet om tillgänglighet till kollektivtrafik för funktionshindrade anpassas de viktigast bytes/knutpunkterna och hållplatsanläggningarna utmed det statliga vägnätet.

En indikator för länsplanen är att kunna ange antal busslinjer som till följd av åtgärder i länsplanen medger att personer med rullstol ska kunna äntra och lämna fordonen utan medhjälpare. Det torde dock bli svårt att endast utifrån årligen fördelade potter (4 mkr) bedöma effekterna. Här får det sannolikt göras en relativt grov skattning för åtgärdade delsträckor av busslinjer, medan problemet att åtgärda utifrån ”Hela resan”-konceptet kvarstår.

Efter samråd med Dalatrafik framgår att det inte finns något större kollektivtrafikobjekt (> 5 mkr) inplanerat inom de närmaste framtiden utan enbart ett antal smärre objekt. Här avses åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m vilket i första hand avser bidrag till hållplatsutbyggnader, terminaler, stationer och liknande anläggningar för busstrafiken samt åtgärder på flygplatser. Bidragets storlek är i normalfallet 50 % av bidragsberättigade åtgärder. Reglerna för dessa bidrag framgår av ”Handbok för Statsbidrag” (Vägverkets Publikation 2004:4).

7 Planens samlade effekter

Enligt regeringens beslut (2002-03-14) om ”Uppdrag att upprätta långsiktiga planer för transportinfrastrukturen m m” skall en samlad bedömning göras av planens sex transportpolitiska delmål. En samlad bedömning av delmålet för miljö redovisas särskilt under **kapitel 8**.

Här ges en beskrivning av planens samlade effekter. Objekts- och effektbeskrivningar för planens enskilda objekt redovisas dels under **kapitel 6.1** och dels i **bilaga 1**. Effektbeskrivningen utgår från de sex transportpolitiska målen.

Vidare hänvisas även till de samlade effekterna av de nationella banhållnings- och väghållningsplanerna samt länsplanerna som Banverket och Vägverket gjort i samråd med länen (”Gemensam effektbedömning av infrastrukturplaner” Vägverkets publikationsnummer: 2003:124).

Transportsystemets roll

Regeringens bedömning och utgångspunkter för utveckling av transportsystemet och transportsystemets roll i samhället är att det finns ett ömsesidigt samband mellan ett långsiktigt hållbart transportsystem och utvecklingen i samhället.

Målet om en hållbar samhällsutveckling omfattar ekologiska, sociala, kulturella och ekonomiska aspekter. Ett väl fungerande transportsystem är därför mer än bara en fråga om vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur.

Det är, **för det första**, en viktig rättvise- och jämlikhetsfråga. Ett väl fungerande transportsystem underlättar människors vardag och ger ökade möjligheter att själva välja boende, arbete och fritid.

Det är, **för det andra**, en viktig välfärdsfråga. Väl fungerande och långsiktigt hållbara gods- och persontransporter är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft i en global miljö. Därmed ökar tillväxten och ger oss resurser till den gemensamma välfärden och möjlighet till ökad rättvisa.

Det är, **för det tredje**, en viktig sysselsättningsfråga. Väl fungerande transporter och infrastruktur vidgar människors arbetsmarknad.

Det är, **för det fjärde**, en viktig fråga för regional utveckling och livskraft. Olika delar av Sverige har olika behov på infrastrukturområdet – men en väl fungerande infrastruktur i hela landet är en förutsättning för regional utveckling och livskraft.

Det är, **för det femte**, en viktig miljö- och hälsofråga. Ett långsiktigt ekologiskt hållbart Sverige är inte möjligt att uppnå utan en hållbar transportpolitik. En omställning av transportsystemet är också en förutsättning för att de av riksdagen beslutade nationella miljömålen skall nås. Ett säkert transportsystem är viktigt också ur folkhälsosynpunkt.

Proposition 2001/02:20.

Ett tillgängligt transportsystem

Planerade investeringsobjekt innebär relativt goda restidsvinster (se vidare under positiv regional utveckling nedan). Riktade trafiksäkerhetsåtgärder i form av ombyggnader av korsningar och gång- och cykelvägar i kombination med trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet förväntas bidra till att öka tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna och därmed förbättra barnens situation i samhället. Härvid kommer planerade åtgärder att bidra till en förbättrad tillgänglighet såväl mellan som inom tätorter. Planerade åtgärder står dock inte i proportion till behovet.

Utifrån målet att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade 2010 skall de viktigaste bytes/knutpunkterna och hållplatsanläggningarna utmed de statliga vägnätet anpassas. Effekterna av planerade kollektivtrafikåtgärder är svåra att kvantifiera. Målet är att åtgärda ett antal större frekventa delsträckor av busslinjer medan problemet utifrån ”Hela resan”-konceptet kvarstår.

En hög transportkvalitet

Planerade investeringsobjekt förväntas innebära att dessa sträckningar får en ökad kvalitet i form av att det inte förekommer sättningar och spårbildningar vilket i sin tur även medför att kvaliteten på vinterväghållningen ökar. Utifrån näringslivets behov innebär en höjd vägstandard oftast att transportkvaliteten höjs genom att säkerheten, bekvämligheten, framkomligheten, tillförlitligheten och flexibiliteten ökar. Redovisade objekt ger en ökad kvalitet på en väglängd av 36 km. De största effekterna av en höjd transportkvalitet torde dock uppnås genom Vägverkets bärighetsåtgärder; främst genom tjälsäkringsåtgärder.

Det är dock svårt att beräkna och kvantifiera effekterna av en höjd transportkvalitet i monetära termer.

Säker trafik

Investeringsåtgärder (se kap 6.1) är generellt sett robusta i det att de under lång tid har positiv effekt nästan oavsett olyckans grundorsak. Riktade trafiksäkerhetsåtgärder såsom mötesfri väg (2+1 vägar med vajerräcke) på vägar med höga flöden, är mycket kostnadseffektiva. För övrigt är åtgärdande av korsningar där skyddade och oskyddade trafikanter blandas klart effektiva trafiksäkerhetsåtgärder.

Planens investeringsobjekt innebär en minskning av antalet dödade och svårt skadade under planeringsperioden med ca 15 personer per år.

Planens satsningar på riktade trafiksäkerhetsåtgärder i form av ombyggnader av korsningar och gång- och cykelvägar kommer att medföra större möjligheter för oskyddade trafikanter att på ett säkert sätt nyttja vägtransportsystemet. Framförallt kommer förbättringar att ske gällande barns möjligheter att förflytta sig på egen hand, vilket utgör en del av vägtransportsektorns bidrag till uppfyllelsen av kraven i FN:s barnkonvention.

Åtgärderna påverkar trafiksäkerhets- och tillgänglighetsmålen positivt. Det är dock svårt att kvantifiera effekterna i monetära effekter såsom i de samhällsekonomiska kalkylerna (EVA-kalkyler) av investeringsobjekten. Effekterna av byggandet av gång- och cykelvägar bidrar dock till en vidare måluppfyllelse än enbart trafiksäkerhetsmålet, där också tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar samt att det bidrar till en ökad

känsla av trygghet. Detta resonemang gäller även effekterna av satsningar på statsbidrag till trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet. En samordning av de riktade trafiksäkerhetsåtgärderna på det statliga och kommunala vägnätet syftar till att förbättra måluppfyllelsen för trafiksäkerhet och tillgänglighet ytterligare genom att oskyddade trafikanter i större utsträckning kan förflytta sig på ett tryggare sätt, mellan och inom tätorter.

God miljö

De totala utsläppen avseende ex.vis koldioxid och kväveoxider är stora från transportsystemet. Planerade åtgärder innebär totalt sett något positiva effekter genom minskade utsläpp. I förhållande till de totala utsläppen från transportsystemet i länet är dock effekterna marginella.

Se vidare den särskilda miljöbedömningen under *kapitel 8*.

Positiv regional utveckling

Dalarna har ett mycket stort behov av att få till stånd en modern och stärkt transportinfrastruktur. För länets tillväxt och överlevnad behöver det skapas en närhet till den internationella och nationella marknaden och tillgodose näringslivets stora transportbehov. För att behålla det på senare tid positiva flyttnettot behöver Dalarna också väsentligt förbättra möjligheterna till arbetspendling såväl till och från länet som inom länet. Dalarnas geografiska läge innebär långa avstånd till flera större internationella avsättningsmarknader. Närmarknadsområdena är ofta inte tillräckligt stora för att uppnå erforderlig ”kritisk massa”. Effektiva transporter är därför av jämförelsevis större betydelse än för de mer tätbefolkade delarna av Sverige.

Det är naturligtvis svårt att mäta i hur stor omfattning de regionala utvecklingseffekterna av åtgärderna i länstransportplanen. Region Dalarna kan dock konstatera att tilldelade medel och åtgärder inte alls står i proportion till vad länet önskar uppnå vad gäller regional utveckling genom satsningar i länets transportinfrastruktur.

Satsningar längs vägstråken **riksvägarna 50 och 68** både inom och i angränsande län kommer samtliga att bidra till ***långsiktiga utvecklingseffekter*** längs respektive stråk vilka i sin helhet syftar till att skapa en ***positiv regional utveckling och regionförstoring*** för kommuner och näringsliv. Satsningarna förväntas därför även bidra till att ***förbättra arbetsmarknaderna*** i centrala Dalarna och i Bergslagen.

Satsningarna på **riksväg 71** som, dels det uppsamlade vägstråket för riksvägarna 45, 26 och 70 samt riksväg 66/väg 247 till Idre- och Sälenfjällen och dels som en viktig länk i den öst-västliga förbindelsen Gävle-Oslo, är av stor betydelse för utvecklingen på både kort och lång sikt genom att dessa bidrar till ***positiv regional utveckling och regionförstoring i hela länet***; särskilt för ***Västerdalarna och norra Dalarna***.

Satsningen på **väg 266** planeras utifrån vägens betydelse som del i ett ***övergripande stråk*** tillsammans ***med riksväg 80*** för turisttrafiken till Siljansområdet, norra Dalarna, Idre/Grövelsjöfjällen och som ***tillfartsväg till Falun*** från Stockholm-Mälardalen (inklusive riksväg 70 Förbi Sala). Vidare förväntas åtgärderna förbättra möjligheterna för en ***ökad arbetspendling*** mellan de södra delarna av länet och Falun, vilket bidrar till en ***regionförstoring*** och en ***utökad arbetsmarknad***.

Jämställdhet

I regeringens direktiv till länen att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur (se kap 1) anges att balans mellan åtgärder i förhållande till mäns och kvinnors värderingar måste övervägas liksom de effekter som åtgärderna får för utsatta grupper. En analys med syfte att integrera jämställdhet och barnens situation i trafiken bör göras inför planeringsarbetet. Hänsyn måste tas till vilka åtgärder som är beroende av varandra eller motverkar respektive samspelar med varandra.

Prioriterade investeringsåtgärder sammanfaller även med flera viktiga kollektivtrafikstråk vilket främst torde gynna kvinnor som nyttjar kollektivtrafiken i högre grad än männen. Vidare sker i form av potter för hållplatsutbyggnader och inom ramen för statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar en viss satsning på de viktigaste bytes/knutpunkterna och hållplatsanläggningarna. Åtgärderna förväntas gynna både kvinnor och män. En förbättrad kollektivtrafik torde dock innebära att kvinnors nyttjande av transportsystemet i sin helhet ökar.

De tjänstemän på Länsstyrelsen och sedermera på Region Dalarna samt den externa tjänstemannagruppen för beredning av infrastrukturfrågor har med några få undantag representerats av män. Vidare har den politiska sammansättningen i Region Dalarnas beredningsgrupp för infrastruktur, arbetsutskott och direktion en total fördelning enligt ca 80 % män och ca 20 % kvinnor.

8 Miljöbedömning

Region Dalarna har utifrån regeringens direktiv gjort en samlad bedömning av planens miljöpåverkan utifrån bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001.

För de väginvesteringsobjekt som ingår i länstransportplanen har miljöeffekter bedömts utifrån den modell som beskrivs och redovisas i objektsbeskrivningen (bilaga 1) och som utgår från de EVA-kalkyler som Vägverket använder vid effektberäkningar av enskilda objekt och som för miljö innefattar luftutsläpp.

Vägverket och Banverket har i samverkan med länen gjort en samlad bedömning av samtliga transportinfrastrukturplaners (länsplaner samt den nationella väg- respektive banhållningsplanen) miljöeffekter inom respektive län. Denna bedömning, som utgår från miljömålen, redovisas här i förkortad version.

Här redovisas dessutom schematiskt transportrelaterade nationella och regionala miljömål samt kommentarer över vilka förändringar transportsektorn i Dalarna behöver genomgå för att målen ska kunna nås. Samtliga 15 miljö kvalitetsmål utom Säker strålmiljö, Skyddande ozonskikt och Hav i balans tas upp.

Dalarnas miljömål, som tagits fram av Länsstyrelsen i bred samverkan med kommuner, myndigheter och sektorer, fastställdes hösten 2003 (Länsstyrelsens rapport 2003:19). I några fall har de regionala målen utvecklats jämfört med de nationella, men i stort överensstämmer de med varandra. Till målen följer en handlingsplan med åtgärder.

Övergripande kan sägas att situationen i Dalarna överensstämmer med den nationellt avseende transporternas miljöpåverkan och vad som behöver göras för att de transportrelaterade miljömålen ska kunna nås.

Länstransportplanen samt den nationella väg- respektive banhållningsplanen innefattar åtgärder som kan bidra till de transportrelaterade miljömålen. Andra insatser är dock också nödvändiga. Flera av dessa måste initieras på nationell nivå, bl.a. introduktion av mer miljöanpassade fordon och drivmedel. Andra kan initieras regionalt och lokalt. I handlingsplanen till Dalarnas miljömål finns flera sådana åtgärder, bl.a:

- Utveckla kommunal och regional samhällsplanering. Energiplanering, materialförsörjningsplanering, kommunala bulleråtgärder, planering för gång och cykel m.m.
- Väga in transporters miljöpåverkan mer i myndighetsbeslut.
- Upprätta regionalt energiprogram, initiera regionalt samverkansprojekt för miljöanpassade transporter samt fler transportprojekt av olika slag.
- Öka miljöhänsynen vid offentlig upphandling.
- Utveckla energi- och transportrådgivning gentemot allmänhet och företag.
- Införa miljöledning, resepolicy och ordna utbildning i sparsam körning.
- Förbättra kunskapsunderlag och utveckla miljömålsuppföljning.

God bebyggd miljö

Nationella miljömål:

Miljö kvalitetsmålet (2020–2025): ”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö...”
 ”Den bebyggda miljön ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så att alla människor ges möjlighet till ett rikt och utvecklande liv och så att omfattningen av människors dagliga transporter kan minskas.” ”Det kulturella, historiska, och arkitektoniska arvet i form av byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap med särskilda värden värnas och utvecklas”. ”Transporter och transportanläggningar lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads- eller naturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- eller säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön.” ”Miljöanpassade kollektivtrafiksystem av god kvalitet finns tillgängliga och förutsättningarna för säker gång- och cykeltrafik är goda.” ”Användningen av energi, vatten och andra naturresurser sker på ett effektivt, resursbesparande och miljöanpassat sätt och främst förnybara energikällor används.” ”Naturgrus nyttjas endast när ersättningsmaterial inte kan komma i fråga med hänsyn till användningsområdet.”

Delmål:

”1. Senast år 2010 skall fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för: hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras, ...”

”3. Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998.”

”4. År 2010 skall uttaget av naturgrus i landet vara högst 12 miljoner ton per år och andelen återanvänt material utgöra minst 15 % av ballastanvändningen.” Detta motsvarar ett halverat uttag jämfört med 1997.

Dalarnas miljömål och kommentarer:

Samhällsplaneringen på kommunal och regional nivå behöver utvecklas så att den i högre grad kan bidra till ett ekologiskt uthålligt transportsystem. Analys och diskussion kring detta kan delvis ske inom ramen för länets miljömålsarbete. Arbetet för att minska bullerstörningar pågår med hjälp av statligt stöd. Användningen av naturgrus till vägbyggnation behöver minska. Den påbörjade övergången till krossberg behöver påskyndas och användning av återanvänt material utvecklas.

<i>God bebyggd miljö – sammanställning av Dalarnas miljömål:</i>	
Delmål	<i>Förändring mot det nationella</i>
1 Planeringsunderlag: Bebyggelsestruktur & transporter	Anpassat. Kollektivtrafik, gång och cykel nämns särskilt.
3 Buller	Skärpt. Komplettering med Vägverkets sektorsmål.
4 Uttag av naturgrus	Anpassat. Ton har ersätts med halvering.
8 Energieffektivisering	Nytt. Ökad energieffektivitet enligt EU-program.
9 Förnybar energi	Nytt. Ökad andel biodrivmedel och fordon.

Vägverket Region Mitt:s och Banverket mellersta banregionens samlade effektbedömning:

Investeringar: Flera kulturmiljöobjekt berörs av väginvesteringar. Många fornlämningar berörs också. Konsekvenserna går inte att bedöma i detta skede. Falu rescentrum och utbyggnaden av dubbelspår Falun-Borlänge kan medföra smärre påverkan på stadsbilden. Kapacitetsåtgärder för järnvägen kan medföra smärre intrång. De flesta investeringsobjekten kommer inte att betraktas som väsentlig ombyggnad, varför endast begränsade bulleråtgärder kommer att utföras. Väginvesteringar kommer att innebära användning av ballastmaterial från täkter. Ambitionsnivån är en god massbalans vid vägutbyggnader och att naturgrus inte ska överstiga 10 procent av total materialanvändning.

Riktade fysiska miljöåtgärder: Vägbuller i bostäder med ekvivalentnivåer över 65 dBA vid fasad ska åtgärdas före 2005 så att inomhusbullret inte överstiger 30 dBA. Vid planperiodens slut kommer inga boende att utsättas för ekvivalentnivåer över 60 dBA utomhus vid uteplats och maximalnivå 45 dBA inomhus nattetid. Det är osäkert om det nationella delmålet kommer att nås eftersom kommunernas ambitionsnivå inte är känd. För banbuller behöver 29 vård- och omsorgslokaler samt skolor åtgärdas. För utomhusåtgärder är behovet ca 70 fastigheter. För hela banregionen kommer 75 procent av behovet att åtgärdas. Hur fördelningen blir länsvis kan i detta skede inte bedömas.

Begränsad klimatpåverkan

Nationella miljömål:

Långsiktigt mål 2050: Halverade utsläpp av koldioxid från fossila bränslen jämfört med 1990. Därefter ytterligare minskade utsläpp.

Delmål: Fyra procent lägre utsläpp 2010 jämfört med 1990. De totala utsläppen idag är i samma storleksordning som 1990. Transportsektorns utsläpp har dock ökat något. Hur minskningen ska fördelas mellan olika användarsektorer är ej fastställt. Förslag till reviderat mål för transportsektorn kommer att fastställas 2004. Nuvarande mål anger oförändrade utsläpp perioden 1990–2010. Klimatmålen är här inte ordagrant citerade.

Dalarnas miljömål och kommentarer:

Transporterna står, såväl nationellt som i Dalarna, för en betydande och ökande del av de koldioxidutsläpp från fossila bränslen som riskerar att påverka klimatet, en av våra allvarligaste miljöhot. Det finns åtgärder som kan vidtas på kommunal och regional nivå: att bättre beakta klimatfrågan i samhällsplaneringen, information gentemot allmänheten och introduktion av miljöanpassade fordon i offentlig sektor.

<i>Begränsad klimatpåverkan – sammanställning av Dalarnas miljömål:</i>	
Delmål	<i>Förändring mot det nationella</i>
<i>1 Minskade utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser</i>	Skärpt. Komplettering med transportpolitiska etappmålet.

Vägverket Region Mitt:s och Banverket mellersta banregionens samlade effektbedömning:

Investeringar: Vägutbyggnaderna beräknas leda till att koldioxidutsläppen ökar med drygt 1 000 ton per år i slutet av planperioden. Beräkningarna gäller endast effekter av körmönster och ruttval (effekter på färdmedels- och destinationsval samt resegenerering beräknas senare).

Bärighet samt drift och underhåll: Marginell påverkan

Sektorsarbete: Den samlade effekten av sektorsarbetet beräknas bidra med en minskning av utsläppen med minst 15 000 ton per år i slutet av planperioden jämfört med om inga åtgärder vidtas.

Samlad bedömning: Enligt det regionala miljömålet ska transportsektorns koldioxidutsläpp 2010 stabiliseras på 1990 års nivå i Dalarna. Fram till 2002 ökade utsläppen med ca 9 procent. Mellan 1998 och 2010 antas trafikarbetet för personbilar öka med 18 procent i Dalarna och med 30 procent för lastbilar. Bränsleförbrukningen för bensindrivna personbilar beräknas minska med 10 procent men vara oförändrad för personbilar som drivs med diesel. Vägverket Region Mitt bedömer att miljömålet blir svårt att nå.

Frisk luft

Nationella miljömål:

Miljö kvalitetsmålet (2020–2025): ”Luften skall vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas”. ”Halterna av luftföroreningar överskrider inte lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till personer med överkänslighet och astma.” I målet redovisas sådana riktvärden.

Delmål:

”2. Halterna 20 mikrogram/m³ som årsmedelvärde och 100 mikrogram/m³ som timmedelvärde för kvävedioxid skall i huvudsak vara uppnådda år 2010.”

”3. Halten marknära ozon skall inte överskrida 120 mikrogram/m³ som åtta timmars medelvärde år 2010.”

”4. År 2010 skall utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) i Sverige, exkl metan, ha minskat till 241 000 ton.” Detta motsvarar 40 % minskade utsläpp jämfört med 1999.

Dalarnas miljömål och kommentarer:

De huvudsakliga källorna till luftutsläpp i Dalarna är vägtrafik, småskalig vedeldning och industri. Luftkvaliteten i Dalarna är generellt sett god. I vissa tätorter kan periodvis förekomma höga halter av luftföroreningar. Utsläpp av luftföroreningar har under senare år minskat i samma takt som nationellt. För att miljömålen ska kunna nås behövs ytterligare insatser. För transportsektorn är det viktigt att gamla fordon utan katalysator ersätts. Minskade transporter i tätorterna kan också bidra till delmål 2. Delmål 3 beror i hög grad på utifrån kommande utsläpp. Förutom miljömålen finns lagstadgade miljö kvalitetsnormer för föroreningar i utomhusluft.

Frisk luft – sammanställning av Dalarnas miljömål:	
Delmål	<i>Förändring mot det nationella</i>
2 Halter av kvävedioxid	Oförändrat.
3 Halten av marknära ozon	Oförändrat.
4 Utsläpp flyktiga org. ämnen	Anpassat. Ton ersatt med 40 % (andelen nationellt).

Vägverket Region Mitt:s och Banverket mellersta banregionens samlade effektbedömning:

Samlad bedömning: På det statliga vägnätet i Dalarnas län beräknas halterna av kvävedioxid och partiklar inte överskrida miljö kvalitetsnormen när de träder i kraft. På en betydande del av vägnätet kommer dock lågrisknivån att överskridas. Människors hälsa kommer därför att påverkas negativt av vägtrafikens luftföroreningar om inte ytterligare åtgärder sätts in.

Bara naturlig försurning

Nationella miljömål:

Miljö kvalitetsmålet (2020–2025): ”De försurande effekterna av nedfall och markanvändning skall underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen skall heller inte öka korrosionshastigheten i tekniskt material eller kulturföremål och byggnader...”

Delmål: ”4. År 2010 skall utsläppen i Sverige av kväveoxider till luft ha minskat till 148 000 ton.” Detta motsvarar 40 % minskade utsläpp jämfört med 1999.

Dalarnas miljömål och kommentarer:

Försurningen i Dalarna beror huvudsakligen på utifrån kommande föroreningar. Utsläppen i Dalarna bidrar å andra sidan till försurning på andra håll. Ungefär hälften av utsläppen av kväveoxider kommer från transporter. Byte till moderna fordon och järnväg bidrar till delmål 4.

Bara naturlig försurning – sammanställning av Dalarnas miljömål:	
Delmål	<i>Förändring mot det nationella</i>
4 Utsläpp av kväveoxider	Anpassat Ton ersatt med 40 % (andelen nationellt).

Vägverket Region Mitt:s och Banverket mellersta banregionens samlade effektbedömning:

Investeringar: Vägutbyggnaderna beräknas leda till att kväveoxidutsläppen ökar med ca 0,6 ton per år beräknat med 2010 års emissionsfaktor. Beräkningarna gäller endast effekter av körmonster och ruttval (effekter på färdmedels- och destinationsval samt resgenerering beräknas senare).

Bärighet samt drift och underhåll: Marginell påverkan.

Sektorsarbete: Den samlade effekten av sektorsarbetet ger en minskning av utsläppen men storleken på minskningen är osäker.

Samlad bedömning: Enligt det regionala miljömålet ska kväveoxidutsläppen i Dalarna minska med 40 procent mellan 1999 och 2010. Trots trafikökningen (se Begränsad klimatpåverkan) beräknas kväveoxidutsläppen minska med ca 55 procent tack vare förbättrad avgasrening. Vägverket Region Mitt bedömer därför att det regionala miljömålet kommer att kunna nås även om trafiksektorn ska bära merparten av minskningen.

Ingen övergödning

Nationella miljömål:

Miljö kvalitetsmålet (2020–2025): ”Halterna av gödande ämnen i mark och vatten skall inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningarna för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten”....

Delmål: ”4. År 2010 skall utsläppen i Sverige av kväveoxider till luft ha minskat till 148 000 ton.” Obs! Samma mål som under Bara naturlig försurning.

Dalarnas miljömål och kommentarer:

I hur hög grad transporterna bidrar till övergödning i Dalarna har inte närmare analyserats. Se också kommentar under Bara naturlig försurning.

Ingen övergödning– sammanställning av Dalarnas miljömål:	
Delmål	Förändring mot det nationella
5 Utsläpp av kväveoxider	Anpassat Ton ersatt med 40 % (andelen nationellt).

Vägverket Region Mitt:s och Banverket mellersta banregionens samlade effektbedömning:

Se ”Bara naturlig försurning”.

Giftfri miljö

Nationella miljömål:

Miljö kvalitetsmålet (2020–2025): ”Miljön skall vara fri från ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.”

Delmål 3: Ett flertal särskilt farliga ämnen ska fasas ut kommande år, bl.a. kadmium och bly senast 2010.

Dalarnas miljömål och kommentarer:

Flera gifter används inom transportsektorn som berörs av miljö kvalitetsmålet. I hur hög grad miljömålen förutsätter frivilliga åtgärder har inte närmare undersökts.

Giftrfri miljö – sammanställning av Dalarnas miljömål:	
Delmål	Förändring mot det nationella
3 Utfasning särskilt farliga ämnen	Skärpt. Fler ämnen upptagna. Rör ej transporter.

Vägverket Region Mitt:s och Banverket mellersta banregionens samlade effektbedömning:

Investeringar, bärighet, drift och underhåll: Användning av kemikalier och övriga material samt avfallshantering styrs av Vägverkets miljöarbete och upphandlingsformer inom respektive projekt och påverkas ej av planen. Hantering och omhändertagande av tjärhaltig asfalt är ett problem som kommer att uppstå främst från investeringar, bärighetssatsningar samt underhåll av vägnätet. Med nuvarande kunskapsläge bedömer Vägverket Region Mitt konsekvensen vara marginell eftersom ingen betydande påverkan på mark och vatten har kunnat påvisas.

Riktade fysiska miljöåtgärder: Ingen påverkan.

Grundvatten av god kvalitet

Nationella miljömål:

Miljö kvalitetsmålet (2020–2025): ”Grundvattnet skall ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag...” ”Grundvattnets kvalitet påverkas inte negativt av mänskliga aktiviteter som markanvändning, uttag av naturgrus, tillförsel av föroreningar m.m.” ”Grundvattnet har så låga halter av föroreningar orsakade av mänsklig verksamhet att dess kvalitet uppfyller kraven för god dricksvattenkvalitet enligt gällande svenska normer för dricksvatten och kraven på God grundvattenstatus enligt EG:s ramdirektiv för vatten (2000/60/EG).”

Delmål: ”3. Senast år 2010 skall alla vattenförekomster som används för uttag av vatten som är avsett att användas som dricksvatten och som ger mer än 10 m³ per dygn i genomsnitt eller betjänar mer än 50 personer per år uppfylla gällande svenska normer för dricksvatten av god kvalitet med avseende på föroreningar orsakade av mänsklig verksamhet.”

Dalarnas miljömål och kommentarer:

Väg- och järnvägstransporter riskerar att påverka grundvattentäcker negativt. Arbete pågår i länet för att minimera dessa risker. För att delmål 3 ska kunna nås krävs eventuellt ytterligare insatser. Att minska nuvarande vägsaltning kan också komma att bli nödvändigt.

Grundvatten av god kvalitet – sammanställning av Dalarnas miljömål:	
Delmål	Förändring mot det nationella
3 Kvalitetskrav på grundvatten	Skärpt. Även mindre vattenförekomster ingår.

Vägverket Region Mitt:s och Banverket mellersta banregionens samlade effektbedömning:

Investeringar: Väginvesteringarna kommer att innebära intrång i några skyddsområden för vattentäcker. Konsekvenserna kan inte bedömas i detta skede.

Bärighet samt drift och underhåll: Salt från drift och underhåll av vägar påverkar vattentäkter negativt. Enskilda vattentäkter med en kloridhalt över 100 mg/l kommer att åtgärdas under planperioden. Klorid i kommunala vattentäkter kommer att följas och vid behov kommer åtgärder att vidtas. Hur bärighetsåtgärderna kommer att påverka hydrologin går inte att bedöma i detta skede.

Riktade fysiska miljöåtgärder: Vägverket Region Mitt har genomfört en klassning av vattentäkter i regionen och utifrån den prioriterat vilka skyddsbehov som bör utredas. För Dalarna ingår fyra vattentäkter som man planerar att utreda och vid behov åtgärdas under perioden. 103 vattentäkter berörs i banregionen.

Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Storslagen fjällmiljö, Ett rikt odlingslandskap

Nationella miljömål:

Miljö kvalitetsmålen (2020–2025): Dessa naturtypers produktionsförmåga, biologiska mångfald, natur- och kulturmiljövärden, friluftsvärden etc. ska bevaras. Skrivningar som direkt kan kopplas till transporter är få under dessa miljömål (undantaget ett delmål för buller från fordon i fjällen och ett rörande skogsbilvägar över värdefulla våtmarker).

Dalarnas miljömål och kommentarer:

De nya miljömålen stärker ytterligare kraven på att exploatering sker med hänsyn till natur- och kulturmiljövärden. I Dalarnas miljömål betonas också värdet av ett öppet landskap och att kvarvarande jordbruksmark värnas.

Naturtypsmålen – sammanställning av Dalarnas miljömål:	
Delmål	<i>Förändring mot det nationella</i>
Myllrande våtmarker 3. Skogsbilvägar och annan exploatering på våtmarker.	Skärpt. Det nationella delmålet avser bara skogsbilvägar, medan det regionala även avser annan exploatering, exempelvis andra vägar.

Vägverket Region Mitt:s och Banverket mellersta banregionens samlade effektbedömning:

Investeringar: Väginvesteringsåtgärderna kan komma att innebära intrång inom flera områden av riksintresse, Natura 2000 och andra områden med höga natur- och kulturmiljövärden. Konsekvenserna av intrången kan inte bedömas i detta skede. Kapacitetsåtgärder för järnvägen kan medföra smärre intrång. Investeringsobjekt och bärighetssatsningarna kan komma in konflikt med det regionala delmålet om skogsbilvägar och annan exploatering på våtmarker med höga natur- eller kulturvärden.

Bärighet samt drift och underhåll: I samband med planerade satsningar som innebär ett byte av trummor, kommer dessa att läggas så att de ej utgör vandringshinder för fisk eller andra vattenlevande organismer. Under planperioden kommer en tredjedel av befintliga trummor att bytas ut. Konsekvensen blir en ökad biologisk mångfald. Åtgärder i våtmarker kan innebära en hydrologisk påverkan. Åtgärder kan också komma att påverka fjällmiljön i form av utökning av vägområdet samt odlingsmark, landskapsbild och artrika vägkanter genom intrång. Omfattningen och konsekvens av sådana åtgärder kan ej bedömas i detta skede.

Riktade fysiska miljöåtgärder: Förorenat vägdagvatten kan utgöra ett hot mot små vattendrag. Under perioden planerar Vägverket Region Mitt att kartlägga känsliga vattendrag.

9 Genomförande av länsplanen

Länstransportplanen fastställdes av Region Dalarnas direktion den 25 mars 2004.

Direktionens beslut vilar på den ekonomiska planeringsram som länet tilldelats och innebär att prioriteringsordningen av de i planen ingående objekten fastställs. Beroende på årlig medelstilldelning kan dock utbyggnadstidpunkten för den enskilda åtgärden komma att förskjutas något i tiden. Vidare kan kostnadsförändringar för ett objekt liksom problem i fastställelseprocessen etc av det enskilda objektet föranleda förändringar i tiden av utbyggnaden. Om en väsentlig avvikelse (t.ex. en kostnadsökning av ett objekt som överstiger 10 procent) härigenom behöver göras beträffande innehållet i den fastställda länsplanen skall Region Dalarna besluta om ändring av planen. Mindre avvikelser inom ramen för planens intentioner beslutas av Region Dalarna på tjänstemannanivå efter samråd med den externa beredningsgruppen (LTP-gruppen).

Länstransportplanen är en ekonomisk plan som beskriver prioriteringen av infrastrukturutbyggnaden för den kommande tolvårsperioden 2004-2015. Innan några objekt kan byggas, måste också en fysisk planering ske. Denna innebär att förstudier som kartlägger planeringsförutsättningar skall göras. Vidare skall lokaliseringsutredningar och juridiskt bindande dokument som vägarbetsplaner eller kommunala detaljplaner fastställas respektive antas. Slutligen skall bygghandlingar eller motsvarande upprättas liksom upphandling/avtal med entreprenör träffas innan byggstart kan ske.

De i planen upptagna objekten har i dessa avseenden kommit olika långt. Detta innebär att i vissa fall kan förändringar och kompletteringar ske under planerings- och projekteringsprocessen. Inte minst kommer i den fortsatta planeringen samråd att ske om de enskilda objekten med berörda intressenter som t ex. kommuner och markägare. Dessutom skall miljökonsekvensbeskrivningar upprättas som närmare beskriver exploateringsföretagets påverkan på natur- och kulturmiljö. I dessa sammanhang kan justeringar av objektens slutliga sträckning och utformning komma att behöva göras med eventuella åtföljande förändringar av kostnaden. Vid dessa tillfällen kan då också konflikter uppstå mellan anläggningens standardkrav och bevarandentressen, där en hög och önskvärd standard på t ex. ett vägobjekt kan komma att behöva anpassas till bevarandentressen som natur- och kulturmiljön utgör.

I genomförandet av länsplanen har Vägverket, Dalatrafik m.fl. aktörer ansvar för att i verksamhet och produktion sträva mot hög ekonomisk effektivitet, rationell produktion och affärsmässigt agerande. Detta innebär i sin tur att de i planen redovisade objektkostnaderna bör kunna hållas i all synnerhet som det i planeringssystemet saknas utrymme för täckande av eventuella kostnadsfördyringar. Skulle sådana ändå uppstå innebär det att hela planen behöver förskjutas i tiden eller att det aktuella objektet får omprövas. En kostnadsökning som överstiger 10 procent (med hänsyn tagen till eventuell inflation och deflation i enlighet med KPI) innebär att objektet skall omprövas och planen revideras.

Vägverket, Dalatrafik, representant för länets flygplatser och kommunerna i länet skall fortlöpande underrätta Region Dalarna om genomförandet av åtgärderna i länsplanen. Vägverket skall årligen till regeringen redovisa hur den fastställda länsplanen genomförts.