

# Fastställd Länsplan 2022-2033

---

## Region Dalarna

<b>Datum</b> 2022-08-25	<b>Diarienummer</b> RUN 2022/350	<b>I samverkan med</b> Dalarnas kommuner Trafikverket Företag Organisationer och föreningar Länsstyrelsen i Dalarnas län
<b>Giltigt t.o.m</b> 2022-09-19	<b>Versionsnummer</b> 1.0	
<b>Godkänt av</b> Regionala utvecklingsnämnen 2022-xx-xx		



## Sammanfattning

Regeringens beslutade 220607 om definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna.

Dalarna tilldelades en planeringsram på 1 294 mkr.

Regeringens direktiv anger dock att respektive läns tilldelade ekonomiska planeringsram för planperioden 2022-2033 ska justeras under de fyra första åren i den nya planperioden (2022-2025) i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel i gällande länsplan för 2018-2021.

Dalarna har haft en väldigt hög upparbetningsgrad 2018-2021 (drygt 150 procent). Detta har kunnat ske genom att andra län/regioner i olika omfattning haft en relativt låg upparbetningsgrad och därmed inte förbrukat tilldelad ekonomisk planeringsram, ett totalt s k nollsummespel.

Trafikverket har utifrån regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna (220607) gjort en avräkning med ca 255 mkr för de fyra första åren i den nya planperioden, vilket är en utökad avräkning med ca 8,4 mkr gentemot prognosen (210702) inför upprättande av den preliminära länsplanen. Den definitiva ekonomiska planeringsramen för Dalarna uppgår därför till 1 039,6 mkr för planperioden 2022-2033. Detta innebär således en kraftig avräkning av den ekonomiska planeringsramen för perioden 2022-2025, varför länsplanen blir tydligt baktung (2026-2033).

Utifrån gällande länsplan har det skett kraftiga kostnadsökningar av framför allt större namngivna ombyggnadsåtgärder. Rv66 Fagersta/Västmanlands länsgräns-Smedjebacken, mötesfri väg, har ökat med ca 270 mkr; från 250 mkr till 520 mkr och Rv70 Särnaheden-Idre med ca 120 mkr; från 80 mkr till 197 mkr.

Utifrån avräkningen och kostnadsökningar finns det huvudsakligen endast ekonomiskt utrymme 2022-2025 (168,5 mkr) för att kunna genomföra två stora namngivna nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder i form av Rv66 Ö Tandö-Bu (påbörjad halvårsskiftet 2021) och Vasaloppsvägen (klar för byggstart 2022). Enligt regeringens direktiv bör länsplanen innehålla de objekt som byggstartats och inte avslutats vid ingången av 2022.

Region Dalarna har gjort ett ställningstagande i beslutet om preliminär länsplan 2022-2033 som förutsätter regeringsbeslut inför nästa revidering av länsplan (prel. 2026) om fortsatt statlig samfinansiering om minst 30 procent från nationell plan för mötesseparering efter 2027. Medlen från eventuell samfinansiering reserveras för att finansiera byggnationen av objektet Rv70 Särnaheden-Idre.

Region Dalarna har i samverkan med Trafikverket tagit fram en avsiktsförklaring för att tillskjuta egna medel (extern medfinansiering) för att snarast möjligt kunna påbörja en planläggningsprocess för objektet Rv70 Särnaheden-Idre. Kostnad för planläggningsprocessen bedöms till ca 15-20 mkr. Syftet är att det finns en färdig vägplan för fastställelse inför nästa revidering av länsplanen (prel. 2026).

Utifrån framtagna avsiktsförklaring ska ett avtal tas fram i samverkan med Trafikverket hösten 2022 när länsplanen är fastställd för att 2023 kunna starta en planläggningsprocess för objektet Rv70 Särnaheden-Idre. Objektet Rv70 Särnaheden-Idre ska senast i samband med revideringen av länsplanen (prel. 2026) införas i sin helhet och vid behov förskottas för att kunna påbörjas när vägplanen är fastställd.

## Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>5</b>
1.1 Bakgrundsbeskrivning .....	5
1.2 Direktiv .....	5
1.3 Länsplanens omfattning .....	6
<b>2. Den samlade riktningen</b> .....	<b>7</b>
2.1 Agenda 2030 och Trafikverkets Målbild 2030 .....	7
2.2 EU-mål .....	7
2.3 Den nationella transportpolitikens mål .....	8
2.4 Nationella och regionala miljömål .....	8
2.5 Dalastrategin 2030 – Tillsammans för ett hållbart Dalarna.....	9
<b>3. Beskrivning av dagens transportsystem</b> .....	<b>10</b>
3.1 Dalarna i ett storregionalt perspektiv .....	10
3.2 Viktiga stråk som interagerar .....	11
3.3 Utpekade gods- och persontrafikstråk i och genom Dalarna.....	13
3.4 Vägnätet i Dalarna.....	14
3.5 Järnvägsnätet i Dalarna.....	15
3.6 Hamnar av betydelse för Dalarna .....	16
3.7 Flygplatser av betydelse för Dalarna .....	17
<b>4. Planeringsförutsättningar</b> .....	<b>17</b>
4.1 Den regionala geografin .....	17
4.2 Tillgänglighet .....	18
4.3 Trafiksäkerhet och olycksfrekvens.....	19
4.4 Industri och besöksnäring är betydelsefulla näringsgrenar .....	22
4.4.1 Näringslivets exportindustri och dess transportbehov .....	22
4.4.2 Besöksnäring .....	25
4.5 Befolkningsutveckling, kompetensförsörjning, arbets- och studiependling .....	26
4.6 Kollektivtrafiken i Dalarna .....	28
<b>5. Regionala mål, önskade funktioner, brister och åtgärdsstrategier</b> .....	<b>30</b>
5.1 Regionala mål för transportsystemet .....	30
5.2 Önskade funktioner i transportsystemet .....	31
5.3 Brister i transportsystemet .....	32
5.4 Åtgärdsstrategier för att uppnå önskade funktioner .....	32

---

5.5	Målkonflikter .....	33
<b>6.</b>	<b>Åtgärdsplan.....</b>	<b>33</b>
6.1	Förutsättningar, ställningstagande och redovisning av Länsplan 2022-2033 .....	33
	Förutsättningar .....	33
6.2	Länsplanens bidrag till ökat bostadsbyggande och industri- investeringars behov.....	36
6.3	Dalarnas prioriteringar .....	37
6.4	Ekonomisk planeringsram .....	38
6.4.1	Åtgärder steg 1–4 underlag och förklaringar.....	39
6.4.2	Tillgänglighets och trafiksäkerhet statligt vägnät.....	41
6.4.3	Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät .....	42
6.4.4	Statlig medfinansiering - medfinansiering från länsplanen upp till 50%.....	43
6.4.5	Driftbidrag till ickestatliga flygplatser.....	43
6.4.6	Enskilda vägar.....	44
<b>7.</b>	<b>Samband nationell plan och grannlänens planer .....</b>	<b>46</b>
7.1	Nationell plan .....	46
<b>8.</b>	<b>Samlad effektbedömning .....</b>	<b>47</b>
8.1	Funktionsmål – Tillgänglighet .....	47
8.2	Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa .....	49
8.3	Regionala mål för transportsystemet .....	50
<b>9.</b>	<b>Sammanfattning miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning .....</b>	<b>52</b>

---

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrundsbeskrivning

Regeringen gav i juni 2021 regionerna i uppdrag att ta fram nya trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022-2033. Trafikverket fick för samma period i uppdrag att ta fram en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportsystemet.

Länsplanen tar sin utgångspunkt i gällande länsplan samt i infrastrukturpropositionen, regeringens direktiv, strategiska inriktningar och prioriteringar i form av regionala mål inom ramen för den regionala systemanalysen (december 2016), kompletterande faktaunderlag till gällande regionala systemanalys (februari 2021) och den regionala utvecklingsstrategin "Dalastrategin 2030 – Tillsammans för ett hållbart Dalarna (juni 2021)". Arbetet har bedrivits genom ett brett förankringsarbete i form av kommun-dialoger och referensgrupper med politiker, tjänstepersoner samt representanter från Trafikverket, länsstyrelsen, näringsliv, kommuner, partnerskap/intresseföreningar m fl. organisationer.

Den politiska förankringen gentemot kommunerna har främst skett genom Beredningen för Dalarnas Utveckling (BDU representerade av kommunstyrelsernas ordförande).

Länsplanen har genom planens namngivna objekt, ett starkt fokus på att möta upp behov för besöksnäringen och exportnäringen/industrin i Dalarna, vilka båda bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi och länets utveckling.

## 1.2 Direktiv

I regeringens direktiv anges de ekonomiska ramarna sammanlagt uppgå till 799 mdr kronor för nationell plan och länsplaner (en ökning med 176,5 mdr kronor gentemot gällande planer) varav

- 165 mdr (ökning 40 mdr) för vidmakthållande/underhåll av statliga järnvägar.
- 197 mdr (ökning 33 mdr) för vidmakthållande/underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag av enskild väg
- 437 mdr (ökning 103,5 mdr) för utveckling av transportsystemet.

Utöver detta tillkommer ytterligare 82 mdr i form av banavgifter, trängselavgifter, infrastrukturavgifter och medfinansiering. Det totala beloppet för infrastruktursatsningar uppgår således till **881 mdr**.

Inom ramen för utveckling av transportsystemet (437 mdr) avsätts **42 mdr till länsplaner**. Dalarna har tilldelats en definitiv planeringsram på **1 294 mkr** för planperioden 2022-2033 (en ökning med ca 14 procent gentemot gällande Länsplan).

Respektive läns årliga planeringsram ska dock justeras under de fyra första åren i den nya planperioden (2022-2025) i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel 2018-2021. Dalarna har haft en väldigt hög upparbetningsgrad 2018-2021 (drygt 150 procent). Trafikverket har utifrån regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna (220607) gjort en avräkning med ca 255 mkr för de fyra första åren i den nya planperioden, vilket är en utökad avräkning med ca 8,4 mkr gentemot prognosen (210702) inför upprättande av den preliminära länsplanen. Den definitiva ekonomiska

planeringsramen för Dalarna uppgår därför till **1 039,6 mkr** för planperioden 2022-2033. Det innebär således en kraftig minskning för perioden 2022-2025 varför länsplanen blir tydligt baktung (2026-2033, se kap 6 Åtgärdsplan).

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande, utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop.2020/21:151) ska beaktas i sin helhet, de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen, fyrstegsprincipen (se bild nedan) samt regionala utvecklingsstrategier (Dalastrategin och Regional systemanalys), ska vara utgångspunkter för förslag till åtgärder. Vidare bör, vid prioriteringen av åtgärder, förutsättningar för att möta behov av ökat bostadsbyggande och industriinvesteringar, vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen.

I länsplanen ska redovisas hur mycket medel som avsätts till:

- samfinansiering av åtgärder i nationell plan (åtgärder i nationella stamvägar och, järnvägar)
- statlig medfinansiering (kommunalt vägnät, regional och lokal kollektivtrafik)
- fördelning mellan trafikslag samt till cykelinfrastruktur

Utifrån 6 kap. Miljöbalken, görs en miljöbedömning av länsplanen, där miljöeffekter ska identifieras, beskrivas och bedömas. En regional plan för transportinfrastruktur antas alltid medföra betydande miljöpåverkan och därför ska en miljöbedömning göras av planen (förordning SFS 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar).

Länsplanerna ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen. Prioriteringarna ska motiveras och effekter på de transportpolitiska målen ska redovisas. Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1 åtgärder) samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur (steg 2 åtgärder) kan övervägas. De åtgärder som väljs för persontransporter, vilka huvudsakligen sammanfaller med de prioriterade kollektivtrafikstråken, bör bidra till att andelen kollektivtrafik ökar.

#### Fyrstegsprincipen

Steg 1 Åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportsätt.

Steg 2 Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt infrastrukturnät

Steg 3 Infrastrukturförbättringar och mindre ombyggnadsåtgärder.

Steg 4 Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Väljs i sista hand.

### 1.3 Länsplanens omfattning

Länsplanen får omfatta följande ändamål enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet (inklusive cykelvägar i anslutning till regionala vägar),
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,

- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet, som bör redovisas i planen,
- Driftbidrag till icke statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen
- Medfinansiering av investeringar och förbättringsåtgärder i nationell plan,
- Byggande och drift av enskilda vägar.

#### **Statlig medfinansiering till:**

- Byggande av stationer, terminaler, hållplatser, spår-, väg- och gatuanläggningar för regional och lokal kollektivtrafik,
- Åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för resenärer med funktionsnedsättning.
- Transportinformatik eller miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet.
- Byggande av flygplatsanläggningar.

## **2. Den samlade riktningen**

### **2.1 Agenda 2030 och Trafikverkets Målbild 2030**

Det internationella hållbarhetsarbetet präglas av FN:s 17 globala hållbarhetsmål i Agenda 2030. De globala målen definierar det hållbara samhället och omfattar de olika hållbarhetsaspekterna. De är kvantifierade och tidsatta för att visa att det behövs ett högre tempo i förändringen. De är högt prioriterade av den svenska regeringen.

Ett av de globala målen i Agenda 2030 handlar om jämställdhet. Det ingår också i Sveriges funktionsmål om tillgänglighet och handlar om att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

För att konkretisera de transportpolitiska målen och samtidigt sammanfatta vad de globala målen betyder för transportsystemet i Sverige, har Trafikverket samlat 10 aspekter och 14 mål i Målbild 2030 för transportsystemet. Inom 10 prioriterade aspekter har transportsystemet en avgörande betydelse för att bidra till ett hållbart samhälle. För flera av dessa har riksdag och regering satt mål till år 2030, till exempel mål för klimatpåverkan, aktivt resande, miljö kvalitetsmål, trafiksäkerhet eller tillgänglighet i hela landet. För andra aspekter har Trafikverket föreslagit mål till år 2030. (Ur Trafikverkets rapport "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2020-2037".)

### **2.2 EU-mål**

Den gröna given är EU:s nya tillväxtstrategi sedan 2019 och är en viktig del i EU:s strategi för genomförande av Agenda 2030 och de globala utvecklingsmålen. Målbilden är ett klimatneutralt EU till år 2050, och den gröna given omfattar områdesspecifika strategier för EUs omställning till en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det inte finns några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050, där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen och där inga människor eller platser lämnas utanför.

---

Baserat på den gröna given presenterade Europeiska kommissionen i december 2020 en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy). Strategin ersätter den tidigare Färdplanen för ett gemensamt transport-område från 2011 (den så kallade "vitboken"). Strategin lägger grunden för hur EU:s transportsystem kan genomgå en grön och digital omvandling och bli mer motståndskraftigt mot framtida kriser. Enligt den europeiska gröna given kommer resultatet att bli en minskning av utsläppen med 90 % fram till 2050, med hjälp av ett smart, konkurrenskraftigt, säkert, tillgängligt och ekonomiskt överkomligt transportsystem. Bland annat ska det transeuropeiska transportnätet vara färdigställt till år 2050, godstrafik på järnväg ska vara fördubblad och i stort sett samtliga personbilar, lätta lastbilar, bussar och nya tunga fordon är koldioxidneutrala.

Den nuvarande europeiska energi- och klimatlagstiftningen utgår från målet om en minskning av växthusgasutsläppen med 40 procent till år 2030, jämfört med 1990-års nivåer. Under 2021 har kommissionen presenterat ett lagstiftningspaket med förslag för att ändra klimatmålet. Det nya målet ligger nu på en minskning med 55 procent av växthusgasutsläppen till 2030. Paketet, "Fit for 55", omfattar flertalet ändringsförslag av nuvarande energi- och klimatlagstiftning och en del nya förslag på lagstiftning och finansiering.

### 2.3 Den nationella transportpolitikens mål

Det övergripande målet för den svenska transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta har preciserats i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

**Funktionsmålet** handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt genom att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

**Hänsynsmålet** handlar om säkerhet, miljö och hälsa som är viktiga aspekter i ett hållbart transportsystem. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### 2.4 Nationella och regionala miljömål

Det svenska miljömålssystemet omfattar ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 28 etappmål. Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att nå miljö kvalitetsmålen. Miljö kvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Etappmålen anger steg på vägen till generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Det finns många miljö- och klimatmål av betydelse för transporter. Nya reviderade nationella mål föranleder även regionala revideringar framöver.



**De miljömål som är viktigast för transportsektorns verksamhet är:**

- Generationsmålet.
- Bara naturlig försurning.
- Ingen övergödning.
- Ett rikt växt- och djurliv.
- Begränsad klimatpåverkan.
- God bebyggd miljö.
- Frisk luft.

Det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 är också viktigt. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för Dalarna som ett av landets ledande besöks- och exportlän. Att få till stånd mer resurssnåla och miljövänliga transporter, är en av de största utmaningarna om miljömålen ska kunna uppnås.

Avgränsningen av miljöaspekter som bedöms vara aktuella för revideringen av Länsplanen utgår från Trafikverkets Metod för miljöbedömning av infrastruktur-planer och utgår således från följande huvudsakliga fokusområden:

- Klimat
- Hälsa
- Klimat
- Hushållning av resurser

**2.5 Dalastrategin 2030 – Tillsammans för ett hållbart Dalarna**

Dalastrategin 2030 är Dalarnas regionala utvecklingsstrategi från 2021. Det övergripande och långsiktiga målet för Dalastrategin är ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet. Genom ett utmaningsdrivet angreppssätt med hållbarhet i fokus bidrar Dalastrategin till genomförandet och måluppfyllelsen av Agenda 2030. Arbetet för ett hållbart Dalarna drivs inom tre målområden; ett klimatsmart, ett konkurrenskraftigt och ett sammanhållet Dalarna.

Dalastrategin lyfter behovet av samhällets robusthet och god resiliens vid klimatförändringar, ett konkurrenskraftigt Dalarna där näringslivet är livskraftigt och bidrar till hållbar tillväxt, och ett Dalarna som upplevs nära mellan såväl människor som platser, i nära samspel med omvärlden. Genom att utgå från platsers betydelse och se till varje plats utmaningar, möjligheter och resurser ska det regionala utvecklingsarbetet bidra till utvecklingskraft i alla delar av Dalarna.

I en alltmer sammankopplad värld är större övergripande trender och utmaningar gemensamma för många regioner och länder. Hur platser påverkas skiljer sig däremot åt, både beroende på platsens förutsättningar och dess beredskap. I "Dalastrategin 2030" identifieras de största samhällsutmaningarna och vänds till möjligheter:

- God kompetensförsörjning trots åldrande befolkning och urbanisering
  - Hållbar tillväxt som förutsätter goda livsmiljöer och möjliggörande infrastruktur
  - Teknisk utveckling och digitalisering skapar möjligheter men kräver ny infrastruktur och nya kompetenser
  - Global konkurrens ökar behovet av innovation och samverkan
-

- Stärkt sammanhållning och upplevelse av trygghet, delaktighet och inkludering behövs i tider av växande polarisering
- Hållbar utveckling och tillväxt förutsätter miljömässig omställning

Länsplanen för regional transportinfrastruktur är en av de delstrategier och handlingsplaner som ska bidra till genomförandet av "Dalastrategin 2030", och bemöta samhällsutmaningarna med att skapa möjligheter.



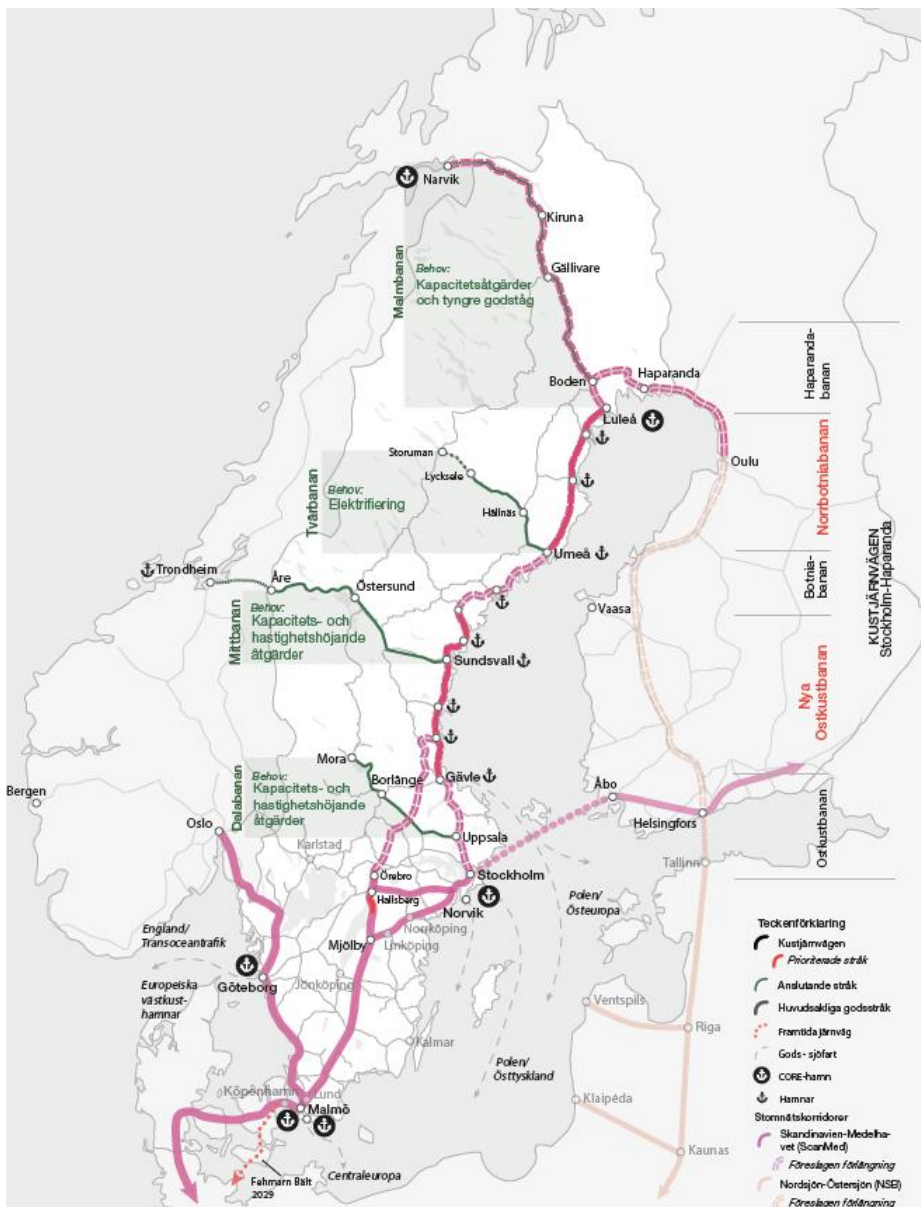
Modell av flernivåstyrelse. Illustrerar den samlade riktningen och hur länsplanen för regional transportinfrastruktur är en del i genomförandet av Dalastrategin. "Ur Dalastrategin 2030".

### 3. Beskrivning av dagens transportsystem

Se Regional systemanalys Dalarna (161207) och Underlag till kompletterande faktaunderlag till gällande regionala systemanalys (210224) på [www.regiondalarna.se/lansplan](http://www.regiondalarna.se/lansplan).

#### 3.1 Dalarna i ett storregionalt perspektiv

I Dalarna ligger tätorterna som ett pärlband längs tydliga stråk. Där sammanstrålar även de för såväl nationell som regional nivå viktiga nord-sydliga och öst-västliga järnvägs- och vägstråken, som utgör basen för Dalarna, som ett av landets absolut största godsgenererande län. Dalarna är dessutom ett transitlän för den omfattande nord-sydliga godstrafiken i Sverige. Vart fjärde godståg (per dygn) på svensk järnväg har sitt ursprung i eller passerar Borlänge. Ett viktigt påverkansarbete för att stärka satsningarna i den gemensamma transportinfrastrukturen genomförs genom det storregionala samarbetet Botniska korridoren, ett samverkansprojekt mellan Sveriges sju nordligaste regioner.



Dalarnas infrastruktur i Botniska korridoren som del i ScanMed-korridoren via Godsstråket genom Bergslagen, och Dalabanan som anslutande stråk.  
Bild: Samarbetet Botniska korridoren.

Dalarnas närhet till Stockholm/Mälardalsregionen ger förutsättningar för en samverkan och ett gemensamt arbete för utveckling av en storregional struktur i Mellansverige, inte minst för att öka och stärka arbetsmarknadsregionerna över länsgränser. I det storregionala samarbetet En Bättre Sits (genom Mälardalsrådet) deltar Region Dalarna som associerad medlem.

Dalarnas närhet till Stockholm/Mälardalsregionen ger förutsättningar för en samverkan och ett gemensamt arbete för utveckling av en storregional struktur i Mellansverige.

### 3.2 Viktiga stråk som interagerar

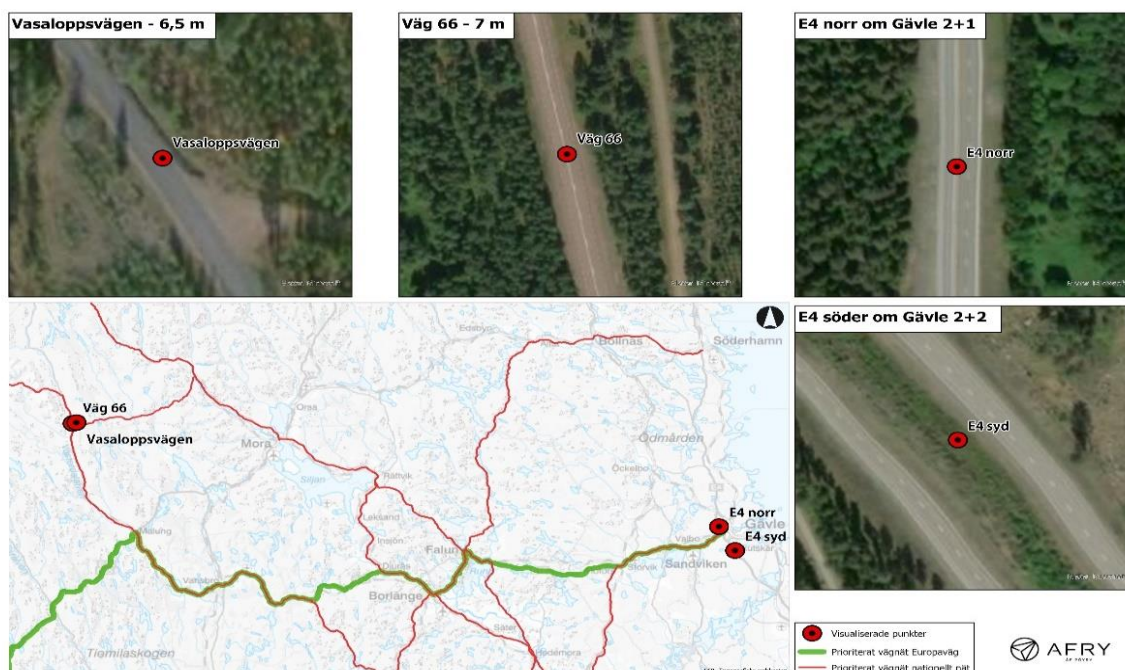
Dalarna har flera nationella stamvägar (E16, E45, Rv50, Rv70) som sträcker sig genom länet och som interagerar med varandra och med övriga prioriterade regionala stråk. Dalarna är bland annat därför unikt vad gäller en omfattande belastning på

vägtransportsystemet särskilt för långväga personresor och godstransporter. Vidare torde etableringen av ett nytt regemente i Falun generera ytterligare tunga transporter längs det nationella och regionala vägnätet i Dalarna, Den omfattande turisttrafiken har en påtaglig påverkan på transportsystemets kapacitet i hela Dalarna, varav en stor del på det regionala vägnätet. Trafikflödet för turistströmmarna på Rv66 som uppgår till ca 14 000 ÅDT (Fiskarheden) vid trafiktoppar, vilket under högtrafiktimmarna på Rv66 och Vasaloppsvägen motsvarar 5 gånger respektive 15 gånger större trafik. Detta ställer höga krav på vägstandard och hastighetsanspråk för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet. I praktiken uppstår därför trafikinfarkter även i den här delen av landet, det vill säga utanför storstadsregionerna, när vägstandarden inte svarar mot de faktiska trafikflödena.

Under högsäsong har Sälenfjällen och Idre-/Grövelsjöfjällen över 100 000 besökare och man brukar tala om en "stad på fjället" - ett "Västerås" som förflyttar sig varje vecka till och från Sälen-/Idreområdet. Dalarnas omfattande vägtransportsystem belastas även av trafik till andra starka besöksområden inom länet såsom Siljansområdet, Romme Alpin (Borlänge) och Säfsen (Ludvika/Fredriksberg) liksom av transittrafik genom länet till besöksområden utanför Dalarna.

Sammantaget innebär det ett hårt tryck på hela transportsystemet i och genom Dalarna där en väl fungerande infrastruktur är avgörande för Dalarna som ett av landets ledande besöks- och exportlän, såväl som för hela Sveriges utveckling.

För att illustrera detta har Region Dalarna beräknat dessa vägars ÅDT utifrån det normala sambandet, vilket kan jämföras med ett ÅDT strax under 14 000 fordon. I bilden nedan visas de två vägarna tillsammans med E4 norr respektive söder om Gävle längs sträckor som idag har ca 12 000 respektive 13 000 i angiven ÅDT (2018), sträckor som idag är mötesseparerade 2+1/2+2-vägar.

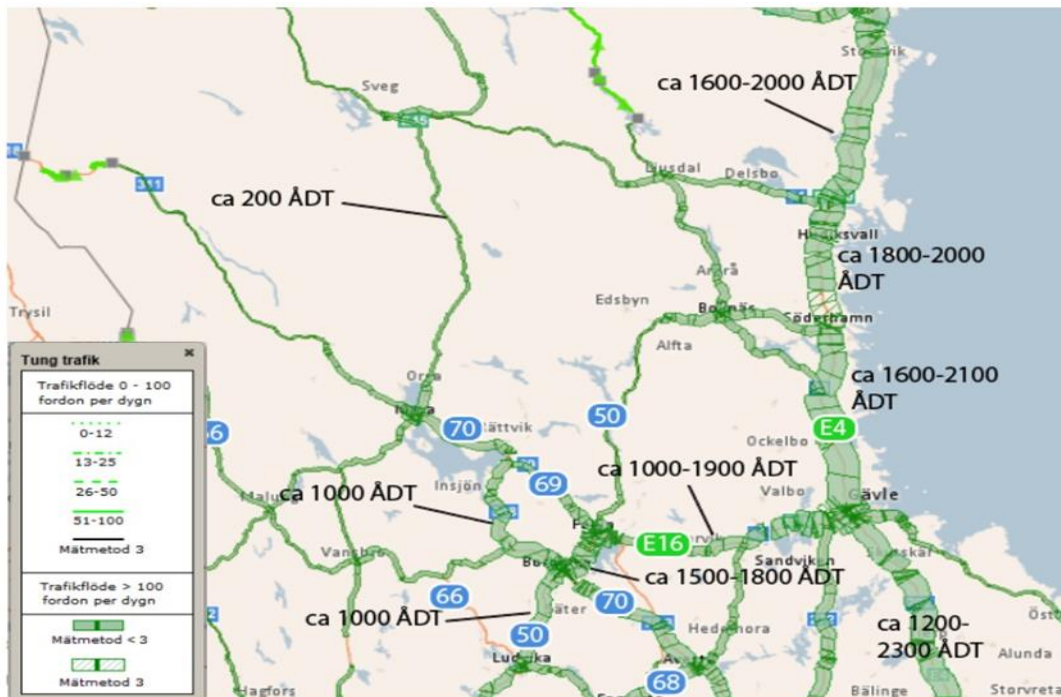


Vägdimensionering (4 bilder ovan i karta) baserat på ÅDT. Vänsterstapel Vasaloppsvägen /Rv66 och högerstapel E4 norr respektive söder om Gävle. Statistikälla ÅDT: NVDB 210204. Bearbetning AFRY.



Analogt med resonemanget ovan, är Dalarnas funktion relativt motsvarande när det gäller godstransporter på väg.

I figuren nedan redovisas ÅDT för den tunga trafiken på Dalarnas vägnät. Av figuren framgår att E16 Rv50, Rv68 och Rv70, utgör de tyngsta godsstråken. En orsak är att Dalarna utgör ett viktigt transitlän för trafik till och från norra Sverige. Ett annat är att tillverkningsindustrin tar in mycket insatsvaror på väg och att den skogliga näringen nyttjar vägsystemet för sina råvarutransporter. Det framgår även väldigt tydligt att ÅDT mot Gävle på E16 är högt för den tunga trafiken vilket till stor del har kopplingar till den närmaste hamnen för Dalarna, Gävle hamn.



Källa: Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart i Region mitt. Trafikverket – TRV 2020/100617

### 3.3 Utpekade gods- och persontrafikstråk i och genom Dalarna

I den regionala systemanalysen (161207) har pekats ut åtta funktionella gods- och persontrafikstråk i och genom Dalarna. Stråken avser såväl väg som järnväg. Dessa åtta stråk är:

- E16/Västerdalsbanan/Gävle hamn.
- E45/Inlandsbanan.
- Rv50 (Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan/Gävle hamn/Göteborgs hamn.
- Rv70/Dalabanan/Vasaloppsvägen/Dala Airport/Mora-Siljan flygplats.
- Rv26 (Halmstad–Kristinehamn–Mora).
- Rv66/Bergslagspendeln/väg 311.
- Rv68/Godsstråket genom Bergslagen/Gävle Hamn/Skånehamnar.
- Rv69 (Fagersta–Falun–Rättvik).

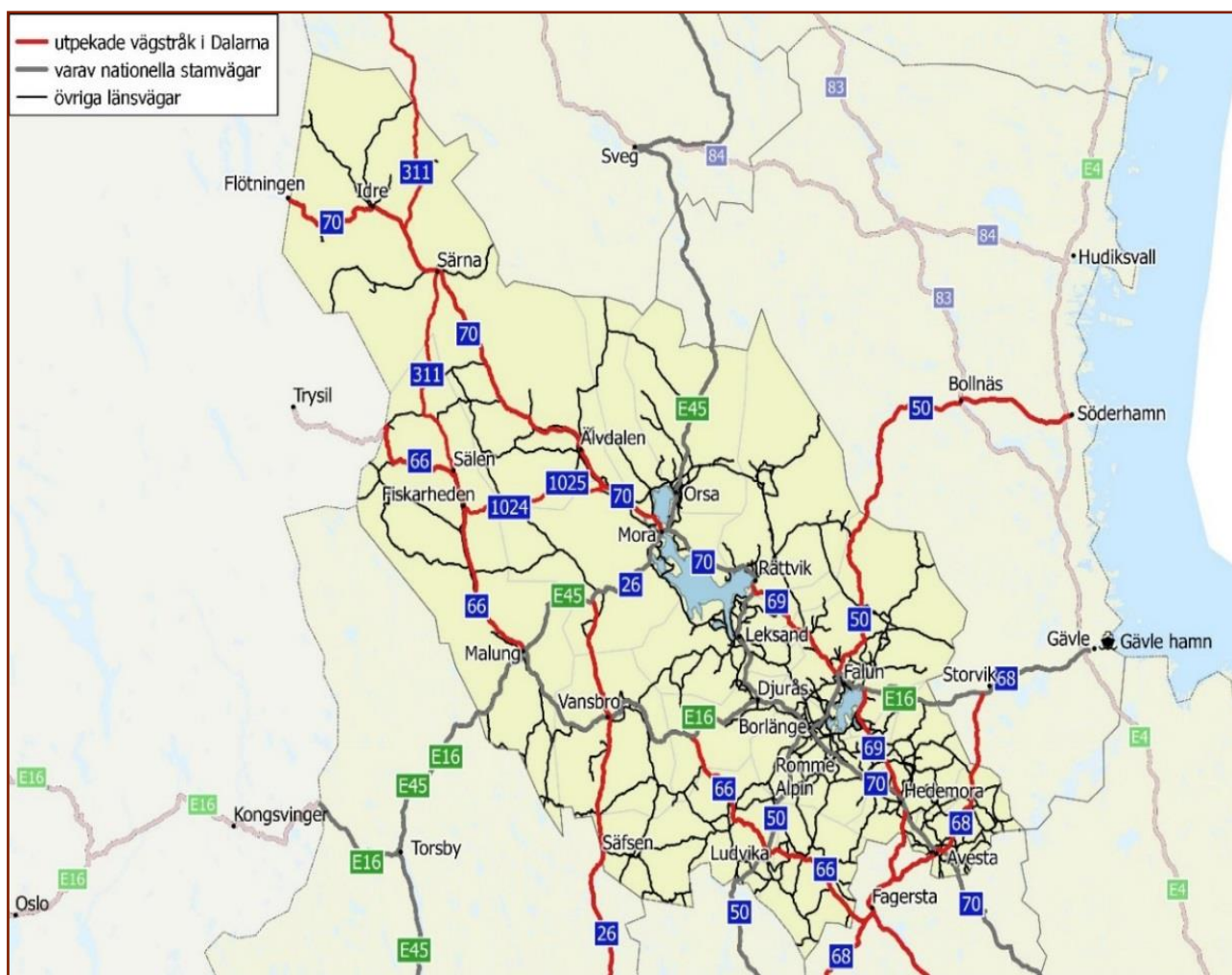


Figur 3.1. Utpekade funktionella gods- och persontrafikstråk

### 3.4 Vägnetet i Dalarna

De nationella stamvägarna är Sveriges nationellt övergripande prioriterade vägnät. De är rekommenderade huvudvägar både för långväga tunga transporter och långväga persontransporter. De **nationella stamvägarna** genom Dalarna är: **E16** Norge/Oslo–Gävle, **E45** Göteborg–Malung–Mora–Orsa–Sveg–Karesuando, **Rv50** sträckan Jönköping–Örebro–Ludvika–Borlänge–Falun samt **Rv70** sträckan Enköping–Mora. **Övriga statliga vägar** i Dalarna är sk **övriga riksvägar** och **länsvägar**. Dessutom finns ett omfattande enskilt vägnät.

Skillnaden mellan nationella stamvägar, övriga riksvägar och länsvägnätet är att investeringar i det nationella stamvägnätet planeras och finansieras via medel i den nationella planen för transportsystemet, medan investeringar i övriga riksvägar och länsvägar planeras och finansieras med medel ur länsplanen för regional transportinfrastruktur. Medel från Länsplanen får dock användas för att medfinansiera åtgärder i den nationella planen.

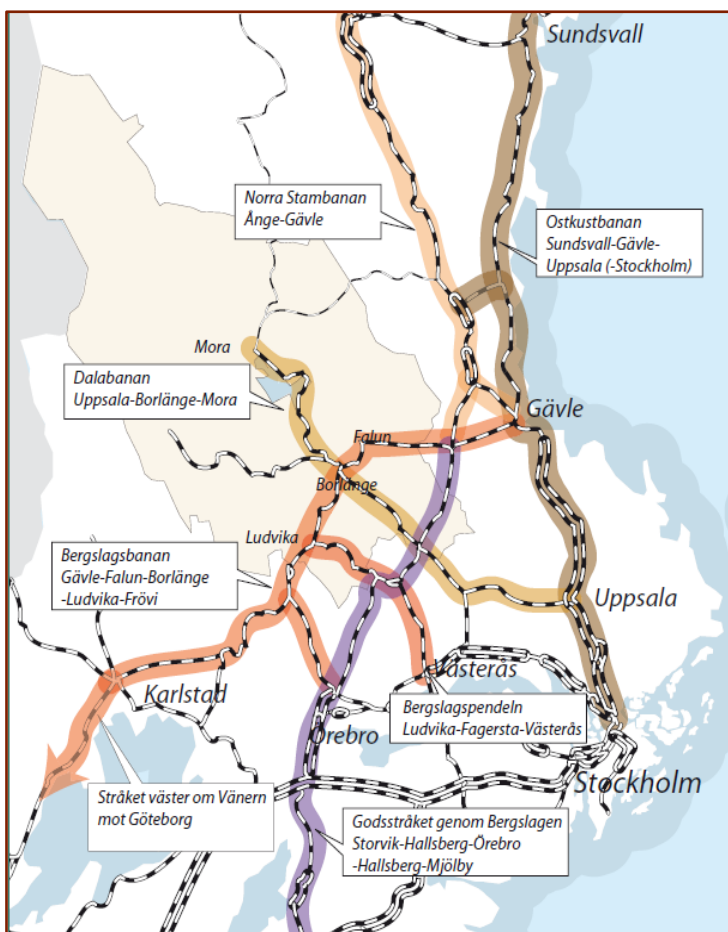


Figur 3.2. Nationella stamvägar, övriga riksvägar och länsvägar i Dalarna, med utpekade vägstråk i Dalarna.

### 3.5 Järnvägsnätet i Dalarna

Det statliga järnvägsnätet i Dalarna omfattar **Dalabanan** (Mora-Uppsala/Stockholm), **Bergslagsbanan** (Gävle–Falun–Borlänge–Ludvika–Frövi/Kil–väster om Väner–Göteborg), **Godsstråket genom Bergslagen** (Storvik–Avesta/Krylbo–Örebro–Hallsberg–Mjölby), **Bergslagspendeln** (Ludvika–Fagersta–Kolbäck–(Västerås)) och **Västerdalsbanan** (Borlänge–Vansbro–Malung/Malungsfors). **Inlandsbanan AB** förvaltar sedan 1993 Inlandsbanan sträckan Mora till Gällivare på uppdrag av staten. För detta får Inlandsbanan ett statligt driftsbidrag för att täcka kostnaderna för drift och underhåll av banan.





Figur 3.3 Strategiska stråk i järnvägsnätet

Investeringar i det statliga järnvägsnätet planeras och finansieras via medel i den nationella planen för transportsystemet. Medel från Länsplanen får dock användas för att medfinansiera åtgärder i nationell plan.

### 3.6 Hamnar av betydelse för Dalarna

De viktigaste hamnarna för Dalarna är hamnarna i Gävle, Göteborg och hamnarna i Skåne.

**Gävle hamn** är en viktig utskenningshamn, men har även stor betydelse för import av insatsvaror. För Dalarnas skogsindustrier är hamnen av stor vikt för att kunna exportera virkesvaror.

**Göteborgs hamn** spelar en viktig roll för Dalarnas näringsliv. Betydande godsvolymer går på järnväg mellan Gävle hamn och Göteborgs hamn.

**De skånska hamnarna** har en betydande roll för in- och utskennings för Dalarnas näringsliv. **Övriga strategiska hamnar** för Dalarna är hamnarna i Oxelösund och Norrköping, Vänerhamnar, Mälarhamnar samt Orrskärs hamn utanför Söderhamn.



### 3.7 Flygplatser av betydelse för Dalarna

Dalarna har idag tre flygplatser; i **Borlänge** (Dala Airport), **Mora** (Mora-Siljan Flygplats) och i **Sälenområdet** (Scandinavian Mountains Airport).

Flygplatserna i Mora och Borlänge har stor betydelse för de internationellt verksamma industrier och företag som finns lokalt med möjligheter till anslutning till internationellt flyg via Arlanda. Bägge flygplatserna har även en stor betydelse för det samhällsviktiga flyget, vilket har uppmärksammats inte minst under pandemin. De är viktiga för ambulansflyg och helikopterflyg för patient- och organtransporter med stor betydelse för närheten till sjukhusen i Falun och Mora samt för brandflyg, skolflyg, militärflyg samt polisflyg. Regeringen har beslutat att de 17 flygplatser som under 2021 var temporära beredskapsflygplatser ska vara beredskapsflygplatser tillsammans med de tio ordinarie under 2022. Därför finns nu avtal tecknade avseende samhällsviktiga lufttransporter för hela 2022 mellan Trafikverket och sammanlagt 27 flygplatser. Bland dessa ingår Borlänge flygplats och Mora-Siljan flygplats.

Flygplatsen i Sälenområdet avser främst kommersiell trafik för besöksnäringens behov på svenska och norska sidan. Pandemin drabbade flygplatsen nästan omedelbart med inställda flighter, men flera flygbolag har kommersiella turer till flertalet destinationer under vintern 2021/22.

Tillsammans når de tre flygplatserna 210 miljoner innevånare inom två timmar. Alla tre flygplatserna har en god potential för att trafikeras med elflyg. De ligger på lämpligt avstånd till såväl Stockholm/Arlanda som till Oslo/Gardemoen, och många flygresor har ett mindre antal passagerare som lämpar sig för de mindre elflyg som förväntas komma ut på marknaden inom de närmaste åren.

Ingen av länets flygplatser har allmän trafikplikt under perioden 2019-2023, vilket är ett stort bekymmer för näringslivet med internationell verksamhet, främst i norra och västra delen av länet. En översyn av bedömningen för trafikplikt bör göras i en helhetslösning för transportinfrastrukturen mot bakgrund av framsteg inom elektrifiering och framtida möjligheter till fossilfritt flyg.

**Arlanda flygplats** är av stor betydelse för näringslivet i Dalarna och i synnerhet för besöksnäringen då många utländska besökare flyger till Arlanda för att sedan ta sig vidare till de olika resmål som finns i länet. För Dalarnas näringsliv utgör flygplatsen en möjlighet att kunna verka och utvecklas på den globala arenan.

## 4. Planeringsförutsättningar

Se Dalastrategin 2030, Regional systemanalys (161207) och Underlag till kompletterande faktaunderlag till gällande regionala systemanalys (210224) på [www.regiondalarna.se/lansplan](http://www.regiondalarna.se/lansplan).

### 4.1 Den regionala geografin

År 2021 har Dalarna strax under 300 000 invånare och består av 15 kommuner. Det är Sveriges fjärde största län till ytan med en stor variation av natur- och kulturlandskap, fjäll, sjöar, skog, jordbruksmark, som tillsammans bidrar till länets karaktär. Länet präglas av en flerkärnighet med många kommuner, flera av dem små

befolkningsmässigt. Här ryms landsbygder, samhällen och städer med stora ytor som är mycket glest befolkade.

Dalarnas största regionala centrum är Falun och Borlänge, som också utgör den största arbetsmarknadsregionen. En positiv utveckling och tillväxt i Falun-Borlänge är viktigt för utvecklingen i hela Dalarna, men på samma sätt är Falun-Borlänge beroende av en god utveckling i övriga länet. Här är flera länsgemensamma funktioner lokaliserade, såsom exempelvis Högskolan Dalarna, länsstyrelsen, stora delar av länskulturen och regionsjukhuset. Här finns också länets logistiknav. Mora, Avesta och Ludvika är delregionala noder. Runt länets noder finns goda möjligheter att utveckla mer sammanhållna marknader för arbete, studier, boende och service. Många människor i Dalarna har också sina arbetsplatser utanför länet, inte minst i våra grannregioner samt i Norge.

Noden Falun-Borlänge är central för pendlingsmöjligheter på järnväg med sitt läge längs Dalabanan och Bergslagsbanan och på väg längs E16, Rv50 och Rv70 med kopplingar såväl inomregionalt som över länsgräns mot tex Gävle, Örebro, Uppsala och Stockholm. Det geografiska läget ger närhet till nationella och internationella marknader och med flera viktiga godsstråk är Dalarnas infrastruktur inte bara viktigt för utvecklingen inom länet utan också för hela Sverige.

De långa avstånden kommer alltid vara en del av Dalarnas geografi, digitaliseringen och innovativa transportlösningar kan göra en stor skillnad för att öka tillgänglighet och delaktighet i samhället. Geografiskt kommer det dock även fortsättningsvis att behöva transportera gods och personer. Dalarnas utsträckta geografi utgör en särskild utmaning ur hållbarhetssynpunkt där insatser för ökad fysisk tillgänglighet och ökade flöden kan leda till negativ klimatpåverkan. En regional utmaning för Dalarna är således att möjliggöra stärkta arbetsmarknadsregioner och god fysisk infrastruktur samtidigt som klimatpåverkan minskar. I de delar av länet där tillgängligheten på järnväg och väg inte räcker till vare sig i restid eller i utbyggnad är flyget en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv och därför är omställningen till klimatneutralt flyg avgörande.

## 4.2 Tillgänglighet

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

En ökad gång- och cykeltrafik (GC-trafik) är en viktig del i ett tillgängligt och långsiktigt hållbart transportsystem. En ökad övergång från bil till GC-trafik ger minskade utsläpp från biltrafiken, särskilt inom och mellan tätorter och kommuncentra. Det ger en ekonomisk vinst i minskade underhållskostnader och en miljö- och hälsovinst i exempelvis minskade partiklar i luften. En ökad andel resor med cykel förbättrar hälsoläget hos befolkningen genom mer regelbunden motion. För att möjliggöra byte

---

från bil till GC-trafik och kollektivtrafik, är det viktigt att skapa ett sammanhängande gång- och cykelvägsnät till målpunkter för arbete, skola, fritid och handel.

### 4.3 Trafiksäkerhet och olycksfrekvens

Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår i de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030, och är nära kopplade till andra hållbarhets utmaningar, såsom klimatförändringar, hälsa, jämlikhet, fattigdom och mänskliga rättigheter. Den breda hållbarhetsagendan bidrar till att minska antalet omkomna och skadade i vägtrafiken.

Antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras mellan 2020 och 2030. Antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till 2030. Det innebär max 133 omkomna och max 3 100 allvarligt skadade. Under år 2020 omkom 204 personer i vägtrafiken i Sverige. Det är mycket svårt att med säkerhet kunna beräkna vilken påverkan pandemin har haft för trafiksäkerhetsutvecklingen.

Under etappmålsperioden 2007-2020 har antalet omkomna mer än halverats (60 procent) trots att trafiken har ökat med nästan 8.5 procent och befolkningen med 10 procent. De kategorier där det skett störst minskning av antal omkomna är personbilar och gående. Bland framgångsfaktorerna märks tydligt att utvecklingen av säkrare vägar, fordon och miljöer för fotgängare har gett effekt.

Utvecklingen av antalet allvarligt skadade ligger dock i nivå med att nå målet om allvarligt skadade. Påkörda fotgängare och singelolyckor med cykel dominerar bland de oskyddade trafikanterna. För oskyddade trafikanter syns dock ingen större förbättring. Av alla allvarligt skadade i vägtrafiken är nästan hälften cyklister där nivån på allvarligt skadade cyklister har legat kring 2 000 sedan 2006. Det pekar på att det behövs mer fokus på gång- och cykelvägar, säkra gång- och cykelpassager, drift och underhåll samt cykelhjälmsanvändning.

Trafikverkets genomförande av justerade hastighetsgränser med utfasning av 90 km/h till 80 km/h fram till 2025 innefattar ca 430 mil av det statliga vägnätet (>2000 ÅDT). Det beräknas minska antalet omkomna med 7 personer per år. Ytterligare ca 120 mil statlig väg till år 2025 bedöms få höjd hastighetsgräns genom mötesseparering, vilket beräknas minska antalet omkomna med 9 personer per år.

Det har skett en positiv utveckling av ökad andel mötesseparering. Mötesseparering bedöms minska dödsrisken med 80 procent. Andelen omkomna under den senaste femårsperioden på ej mötesseparerade vägar inom Trafikverket region mitt ligger mellan 80-90 procent. Länsplanernas ekonomiska utrymme innebär dock stora begränsningar för att kunna genomföra kostnadskrävande mötessepareringsåtgärder. Detta oavhängigt att det avsätts medel för samfinansiering från nationell plan.

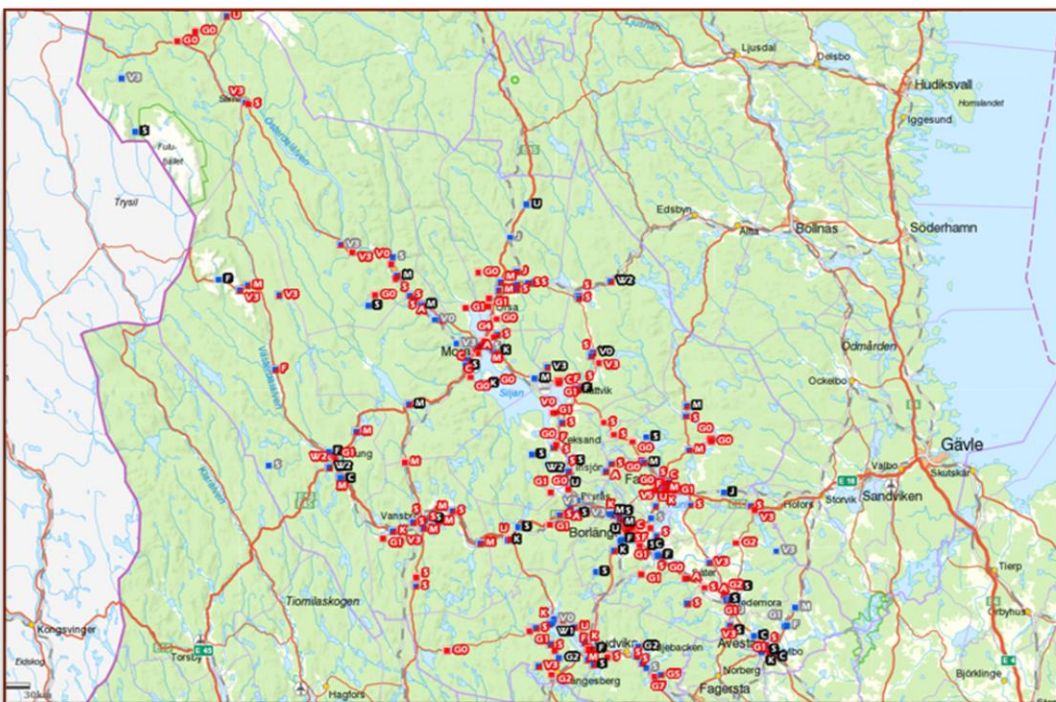
Hastighetsefterlevnaden är fortsatt låg, även om det har skett en förbättring med 2,5 procentenheter gentemot år 2019. Även andelen alkoholpåverkade förare som omkommer i olyckor är fortfarande hög och andelen narkotikarelaterade olyckor ökar.

Det är framför allt singelolyckor på tvåfältsvägar med hastighetsgräns 70–90 km/h som dominerar, Vad gäller möteskollisioner med dödlig utgång inträffar ungefär två tredjedelar på dessa vägar. Ungefär hälften av de allvarliga olyckorna i Dalarna ägde rum på

det statliga vägnätet. Ca 90% av de allvarliga olyckorna inträffar på vägnät med hastighet över 60 km/h och ca 10% på vägnät med hastighetsbegränsning 50 km/h eller lägre. De flesta olyckor på det statliga vägnätet sker i anslutning till de dominerande vägstråken E16, E45, Rv50, Rv66, Rv69 och Rv70 (se figur 4.1 nedan).

Omställningen till mer aktivt resande, det vill säga fler som cyklar och går, kräver också att det skapas en miljö där dessa resor kan ske på ett tryggt och säkert sätt. Genom införandet av barnkonventionen i svensk lag sätts även större fokus på barns säkerhet i vägtrafiken. I allmänhet är barns säkerhet i svenska trafiken hög, men åtgärder för att minska singelolyckor med cykel kan bidra till att förbättra barns trafiksäkerhet ytterligare. Det behövs bland annat en anpassning av infrastruktur och hastighet för att inte riskera ökade personskador.

Ett dödsfall i vägtrafiken värderas i dagsläget till ca 46 mkr och en allvarligt skadad till ca 13 mkr. Antalet omkomna och svårt skadade under perioden 2017–2021 i Dalarna innebär en kostnad för samhället på drygt tio miljarder kronor.



Figur 4.1 Plats för allvarlig olycka i Dalarna (januari 2013-november 2017) Ny aktuell statistik med komplettering av 2018-2021 nedan i Figur 4.2 – dock ej tillgänglig på karta.

Svart markering = dödsolycka  
Röd markering = allvarligt skadad

Källa: Transportstyrelsen

År	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor *	Lindriga olyckor *	Totalt
2013	9	60	306	712	1087
2014	12	45	220	582	859
2015	12	33	263	624	932
2016	13	48	285	697	1043
2017	7	31	247	658	943
2018	10	42			
2019	8	33			
2020	9	36			
2021	6	76			
Totalt	86	410			

Figur 4.2 Antalet allvarliga olyckor i Dalarna efter svårighetsgrad och år.

\*) anges ej i kartan ovan samt ny akutell statistik ej tillgänglig för 2018-2021.

Källa: Transportstyrelsen.

År	Omkomna	Svårt skadade	Lindrigt skadade	Totalt
2013	9	97	477	583
2014	12	71	394	477
2015	12	72	371	455
2016	13	90	518	621
2017	7	88	524	619
2018	10	80	487	577
2019	8	93	450	551
2020	9	49	419	477
2021	6	76	463	545
Totalt	86	716	4 103	4 905

Figur 4.3 Antalet omkomna, svårt och lindrigt skadade i Dalarna.

Källa: Transportstyrelsen

Turisttrafiken till och från Dalarna är under högsäsong, sommar och vinter, mycket omfattande, särskilt under veckosluten (torsdag–söndag). Trafiken sammanfaller med den omfattande pendling som sker mellan kommunerna i området; Avesta-Falun/Borlänge–Mora samt Ludvika–Falun/Borlänge. Detta medför stora tillgänglighets- och trafiksäkerhetsproblem i vägnätet, som inte är dimensionerat för dessa stora trafikmängder. Trafikbelastningen under högsäsongens toppar är i många fall 10–15 gånger högre än genomsnittet över året. Vintersäsongen ger dock inget större genomslag i olycksstatistiken. Sommarmånaderna juni och juli har dock ovanligt många dödsolyckor om man tittar på de senaste 10-15 åren.



## 4.4 Industri och besöksnäring är betydelsefulla näringsgrenar

Dalarna är ett betydande exportlän och inrymmer stora och viktiga världsledande exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Dalarna utgör samtidigt ett betydelsefullt besöksområde, sommar som vinter, med norra Europas största vinterdestination som en viktig del.

Näringslivet kräver allt bättre kommunikationer för att människor ska mötas för att utveckla produkter, tjänster och affärer. Infrastrukturåtgärder i de utpekade funktionella gods- och persontrafikstråken i kapitel 3.3 ovan, är viktiga för att bidra till genomförandet av Dalastrategin. God infrastruktur i kombination med goda livsmiljöer blir viktiga delar i arbetet för en hållbar regional utveckling och tillväxt. Länet behöver goda livsvillkor både på större och mindre orter. Tillgång till vidgade arbetsmarknadsregioner inom och utom länsgränsen är speciellt viktigt för att bibehålla ett starkt näringsliv. Goda pendlingsmöjligheter och korta restider är avgörande och infrastrukturen bygger sammanhållningen såväl inom länet som med övriga delar av landet.

### 4.4.1 Näringslivets exportindustri och dess transportbehov

I Dalarna finns världsledande stål-, trä- och elkraftindustri; globala företag vars konkurrenskraft bygger på innovation, forskning och utveckling, och dessa näringsgrenar ger ett betydande bidrag till Sveriges export och ekonomi.

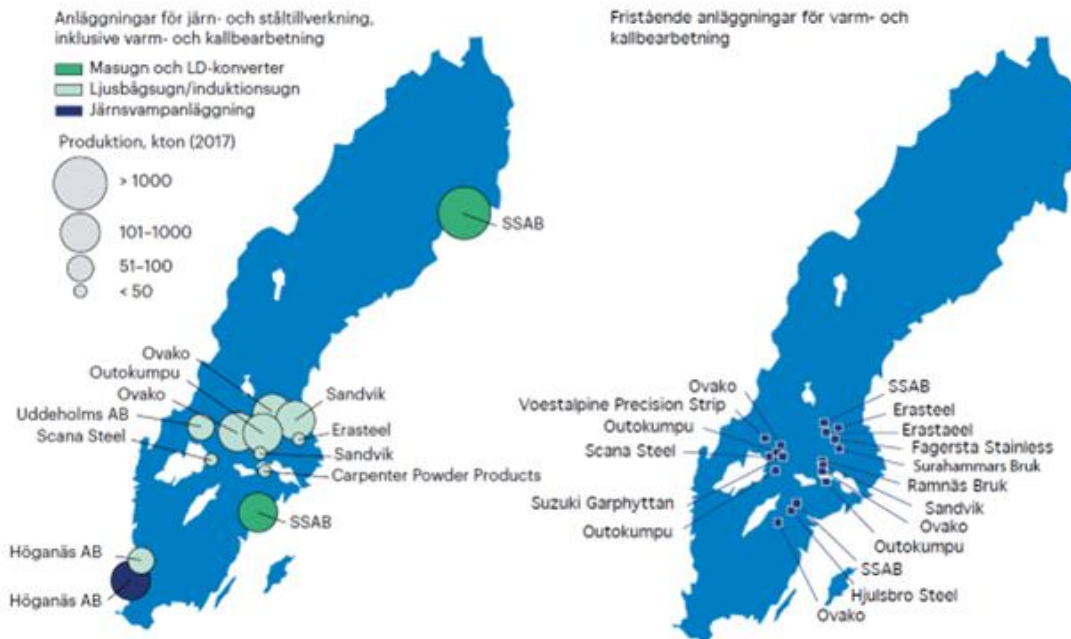
Av Dalarnas tillverkande företag finns ett flertal större företag som har huvudsäte utanför Dalarna. I syfte att belysa hur stor del dessa företag bidrar till Sveriges ekonomi har Mellansvenska Handelskammaren (rapport 2020 "Dalarnas och Gävleborgs betydelse för Sveriges export") genomfört en undersökning där man bl.a. intervjuat Boliden Mineral, Hitachi ABB Power Grids, Outokumpu Stainless, SSAB och Stora Enso Paper. Underlaget som Handelskammaren redovisar uppger att Dalarnas bidrag till Sveriges samlade exportvärde är dubbelt så stort som den officiella statistiken redovisar. I samma rapport påvisas att Dalarna regionala handelsbalans (import-export) påvisar ett mycket stort överskott.<sup>1</sup>

**Platsens betydelse är givetvis avgörande för denna del av Sveriges export**, då råvaran finns där den finns och ej går att flytta, därför måste möjligheter till kompetensförsörjning och pendling till dessa platser säkerställas, och infrastrukturen för utförsel av varor till Europa förstärkas.

---

<sup>1</sup> För Sverige ligger handelsbalansen kring ungefär noll.

Kartorna nedan stärker Bergslagsregionens betydelse inom järn- och stålindustrin.



Källa: Mellansvenska Handelskammaren

För Dalarnas exportindustri är det avgörande att de gränsöverskridande och gods bärande järnvägstransporterna stärks ytterligare genom fortsatt utveckling av det europeiska TEN-T-nätet i vår del av Europa. Idag ingår Godsstråket genom Bergslagen i TEN-T nätets stamnätsskorridor ScanMed. En naturlig utveckling för Sveriges exportnäring är att förstärka det övergripande TEN-T-nätet genom att inkludera Dalabanan som viktigt anslutande stråk till ScanMed, samt även Bergslagsbanan som via Borlänge förbinder Gävle hamn med Göteborgs hamn.

När det handlar om behov av infrastruktur för tillverkningsindustrin i Dalarna så skiljer sig behoven lite åt mellan Bergslagsområdet och norra Dalarna. För Bergslagsområdet sker idag intransporter antingen på järnväg alternativt så går mycket av inleverans av insatsvaror med lastbil. Orsaken till den relativt sett höga andelen lastbilstransporter för insatsvarorna är att dessa oftast är heterogena produkter med olika avsändararter. Detta bedöms även i framtiden utgöra grunden för intransporter till Bergslagsområdet. För norra och västra Dalarna där skogsindustrin dominerar sker mycket av intransporter/råvarustransporter både på det inhemska perifera vägnätet och på det statliga vägnätet.

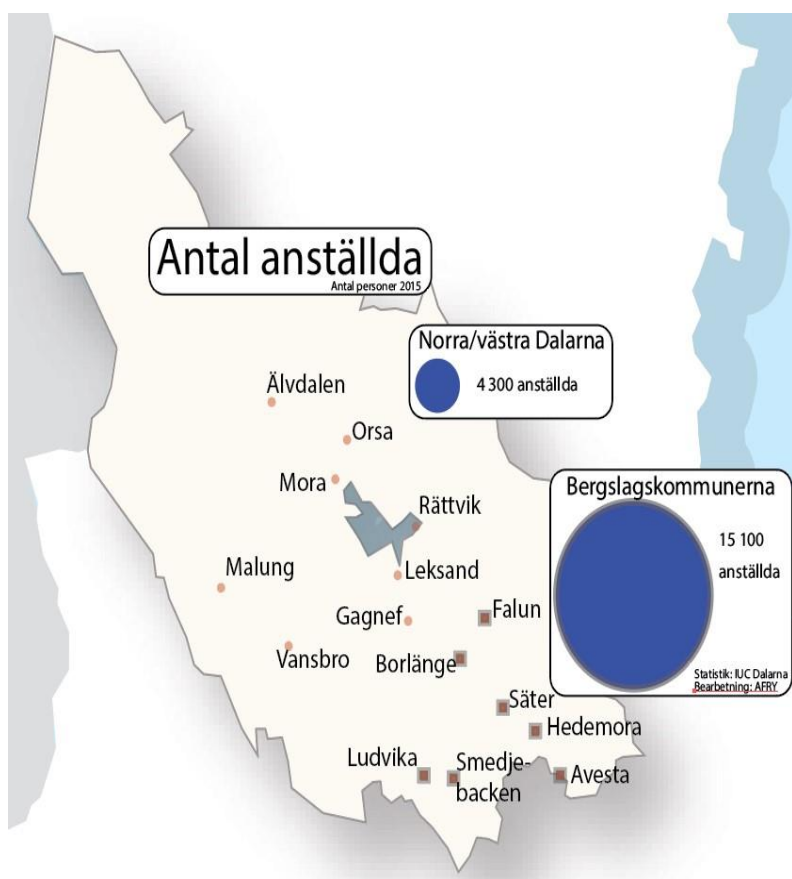
För uttransporter av färdiga eller förädlade produkter från Bergslagsområdet är Bergslagsbanan av stor betydelse framförallt till Gävle hamn och andra Östersjöhamnar eller Göteborgs hamn via stråket väster om Väneren, liksom via Örebro/Hallsberg ner mot kontinenten. Godsstråket genom Bergslagen är avgörande för transittrafik av gods mellan norra och södra Sverige men även för vissa stora industrier längs banan i länet som alstrar en stor del godstrafik såsom Stora Enso Fors och Outokumpu i Avesta.

Var fjärde godsvagn som idag rullar genom Sverige har Dalarna som slutdestination eller ska rulla genom länet. Borlänge bangård är härvid en stark och central nod där Bergslagsbanan och Dalabanan möts tillsammans med E16, Rv50 och Rv70.

På Dalabanan ökar godsmängden och är till största del relaterad till skogsindustrin. Efter förädling skickas färdiga produkter ofta med järnväg på Dalabanan eller Västerdalsbanan söderut och vidare i de godsstarka järnvägsstråken. En reinvestering av Västerdalsbanan mellan Malung och Malungsfors har öppnat för omflyttning av gods från skogsnäringen från väg till järnväg. Satsningen som är kopplad till timmerterminalen i Malungsfors bedöms innebära en minskning av trävaruföretaget Fiskarhedens lastbilstransporter, främst på E16, med ca 3000 lastbilar per år.

Även i Insjön finns en betydande containerterminal i anslutning till BergkvistSiljanAB där fler företag samverkar med containerutbyte, för att optimera transporterna på järnväg med anslutning till Dalabanan.

Bolidens omfattande investering i Garpenbergsgruvan har inneburit ett kraftigt ökat tonnage och transportarbete inom gruvnäringen. Garpenbergsgruvan är i dagsläget den mest effektiva underjordsgruvan för zinkbrytning i världen.



Figur 4.4. I figuren ovan åskådliggörs sysselsättning (antal anställda) inom tillverkningsindustrin i Dalarna. Materialet är uppdelat i två delar för att beskriva Dalarnas historiskt sett stora variation i struktur avseende de tillverkande företagen. Det ena klustret utgörs av de klassiska Bergslagskommunerna och det andra klustret är övriga kommuner i den norra och västra delen av Dalarna.

Källa: Statistik IUC Dalarna. Bearbetning AFRY.



#### 4.4.2 Besöksnäring

Besöksnäringen är viktig i hela länet men särskilt kan dess relativa betydelse för länets glesaste delar lyftas fram. En stark besöksnäring i nordvästra Dalarna bidrar till en starkare arbetsmarknad, konkurrenskraft, framtidstro och därmed en social sammanhållning som hade varit svår att åstadkomma utan besöksnäringen. Den möjliggör även för service på platser med lågt befolkningsunderlag.

Besöksnäringen är en platsbaserad basnäring som är viktig för Sveriges ekonomi. Dalarna har en stark och växande besöksnäring och är idag den största besöksdestinationen i landet utanför de tre storstadsregionerna, med åtta miljoner gästnätter per år. Besöksnäringen i länet omsätter 7,6 mdr per år i ca 1000 företag med drygt 6 100 sysselsatta.

Upplevelsesektorn, dit besöksnäringen räknas, är globalt en av de mest snabbt växande av alla deekonomier. I Sverige (år 2019) står sektorn för 2,5% av BNP, omsätter 306 mdr och sysselsätter 126 000 personer. Upplevelsesamhället som begrepp har allt mer hamnat i fokus i diskussioner om ekonomiskt värdeskapande och som konkurrensmedel. Upplevelser har blivit något som produceras, paketeras och säljs.

Utifrån SKR:s rapport var skatter och avgifter från besöksnäringen tar vägen (Sweco fallstudie november 2019), konstateras bland annat att staten erhåller 51 procent av skatteintäkterna från besöksnäringen.

Besöksnäringen har haft en mycket gynnsam sysselsättningsutveckling de senaste åren och har potential till en fortsatt stark tillväxt. 2018–2019 uppgick antalet skiddagar till 3,74 miljoner i hela Dalarna varav 2,4 miljoner i Sälenfjällen och ca 0,54 miljoner i Idre.

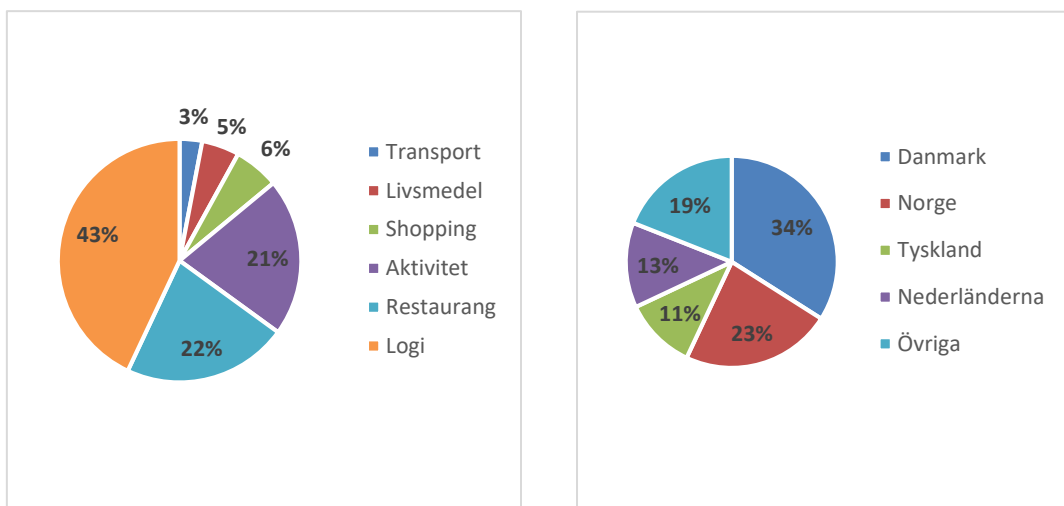
De investeringar på tio miljarder som planerades inom besöksnäringen för perioden 2010-2020 har förverkligats. Detta har resulterat i ca 35 000 nya bäddar varav ca 27 000 i Dalafjällen. De nya bäddarna har i stora drag skapat 3 miljoner gästnätter, en ökad omsättning på 2,2 mdr och 2 200 nya arbetstillfällen.

Inom ramen för kommande planeringsperiod (2022-2033) planeras investeringar i Sälenfjällen (2020-2030) för 4,7 mdr och med den starka kopplingen till Trysil där det planeras investeringar för 3,7 mdr. Idre-/Grövelsjöområdet planerar investeringar för ca 20 mdr till 2032. Planerade investeringar kan sammantaget i jämförelse med tidigare period (2010-2020), bland annat innebära ytterligare ca 2000 nya arbetstillfällen.

Den nya flygplatsen i Sälenområdet (Scandinavian Mountains Airport) invigdes i december 2019 och bedöms i prognoser kunna öka kapaciteten avsevärt för att ta emot långväga besökare till området. Biltransporterna kommer dock även fortsatt vara avgörande för denna viktiga näring, där den stora besöksmassan kommer från Stockholm/Mälardalen. En jämförelse som kan göras är att under högsäsong har Dalafjällen över 100 000 besökare och man brukar tala om en "stad på fjället" - ett "Västerås" som förflyttar sig varje vecka till och från Sälen- och Idre/Grövelsjöområdet. Transportpolitiken måste utformas så att dessa infrastrukturstråk kan förbättras och förstärkas hela vägen oavsett om det är nationellt stamvägnät eller regionalt vägnät.

Utbyggnaden av infrastruktur för elfordon och fossilfria drivmedel behöver påskyndas och är av nationellt intresse.

Det pågår en stor Outdoor trend i världen, så även i Sverige, där vandring och cykling är de viktigaste aktiviteterna under barmarksperioden. Trenden påbörjades innan coronapandemin, men har förstärkts i och med pandemin. Detta känner även Dalarnas besöksnäring av. Denna efterfrågan kan mötas med tanke på det stora utbud av bäddkapacitet under barmarksperioden som inte är fullt utnyttjad i Dalafjällen. Här kan beläggningen öka markant och därmed omsättning och sysselsättning. Resandet med bil till och från turistdestinationer resulterar i stora säsongs- och veckovariationer i vägtrafikflödena. Det går stora mängder trafik på vägar som inte är byggda för dessa höga trafikflöden. Trafikflödet sker med en stark koncentration till främst vintersäsongen, men även för den växande sommarsäsongen. I takt med de ökade investeringarna inom besöksnäringen, för såväl vinter- som sommarsäsongen, byggs de redan existerande trafikproblemen på.



Figur 4.5. Årssystemssatta i besöksnäringens delbranscher i Dalarna 2019

Hemvist för utländska besökare i Dalarna

Källa: Region Dalarna (Regional systemanalys 161207). Bearbetning AFRY.

## 4.5 Befolkningsutveckling, kompetensförsörjning, arbets- och studiependling

Den framtida transportinfrastrukturen måste ta hänsyn **till regionernas bidrag och platsers betydelse** för landets konkurrenskraft. Det gäller beslut avseende såväl elektrifiering och utveckling av fossilfria drivmedel, som de investeringar av ny infrastruktur i norra och mellersta Sverige som måste ske för att möta upp den starka utveckling som finns inom exportindustri och besöksnäring.

Det har under en tid funnits en planeringslogik som gått ut på att främst göra investeringar på den plats som växer snabbast. Att befolkningen växer mest i södra Sverige innebär dock inte att den krymper i alla delar av norra Sverige. Av de sex nordligaste länen förväntas fyra; Dalarna, Gävleborg, Jämtland och Västerbotten, ha en större befolkning om tio år. Om infrastrukturen i dessa län inte ges samma resurser som i södra delen av landet kväver man den positiva utveckling som finns i denna del av

Sverige, och dämpar därmed landets konkurrenskraft. Därför har denna planeringslogik alltmer börjat ersättas av en planering som utgår från varje plats förutsättningar.

Det är en styrka att ha en stark regional kärna som Falun-Borlänge, men regioncentra skapar inte all tillväxt i länen. Det finns en robusthet i att ha flera starka arbetsmarknadsregioner där näringslivsstrukturen ser olika ut, när en del av näringslivet går dåligt kan en annan gå bra.

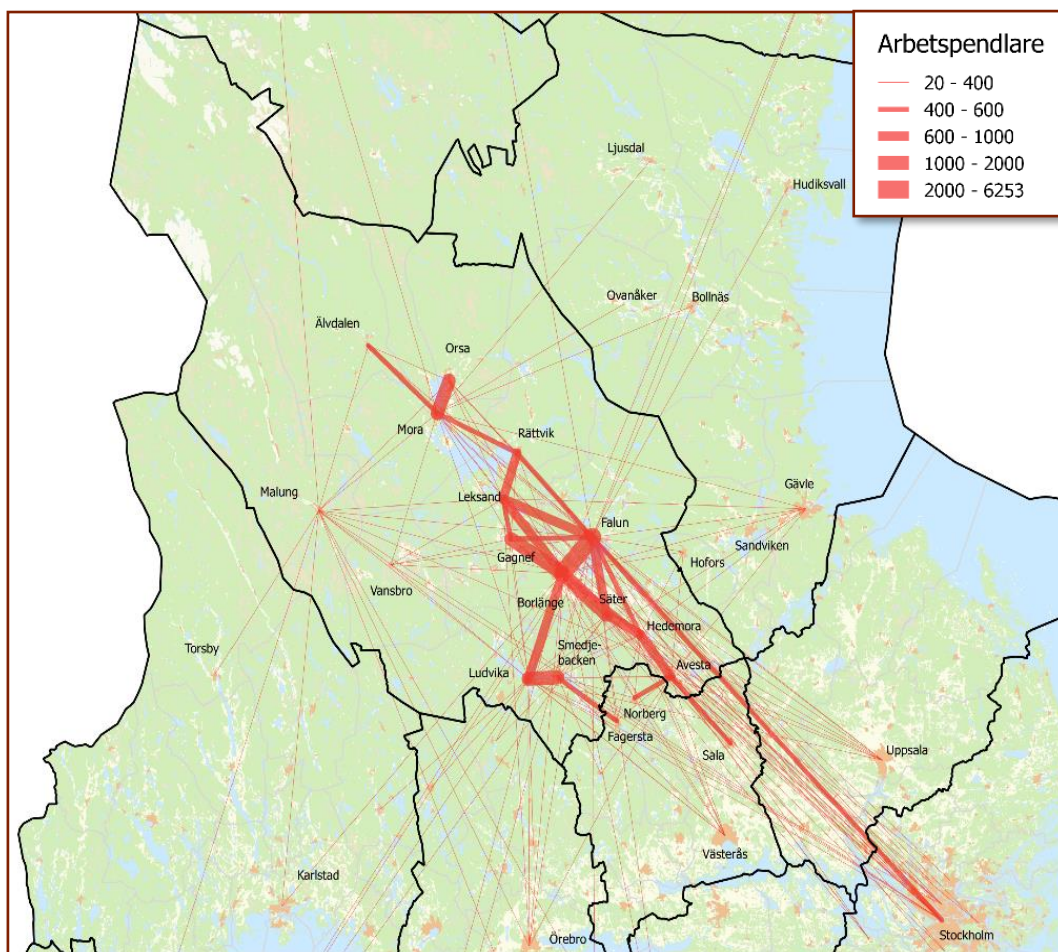
Dalarna har i större utsträckning än många andra län en flerkärnig Orts- och arbetsmarknadsstruktur. Det flerkärniga Dalarna har starka delregionala kärnor runt Mora, Falun-Borlänge, Ludvika och Avesta men det finns också relativt små arbetsmarknadsregioner i Vansbro och Malung-Sälen. De små arbetsmarknadsregionerna utgör en särskild utmaning, främst inom kompetensförsörjning.

En del av denna kan lösas genom digitala lösningar och en flexibel hållning till distansarbete, men man kommer inte ifrån att man också behöver ha möjligheten att med rimlig restid ta sig till och från dessa fysiskt. Både Vansbro och Malung ligger dessutom längs E16, ett av de stora stråken till Sälenfjällen, vilket innebär att infrastrukturinvesteringar i detta stråk bidrar på flera sätt. Att bättre kunna koppla länets två minsta arbetsmarknadsregioner till länets större skulle innebära mycket för dessa platsers framtida utveckling.

När arbetspendlingen mellan tätorter analyseras, framhålls ibland mindre tätorters beroende av större tätorter som har en stor andel av den lokala arbetsmarknadens sysselsättning. Man menar att de mindre tätorterna är beroende av den stora tätortens arbetsmarknad. Detta är dock en väldigt förenklad och enkelriktad analys. På samma sätt som de mindre tätorterna är beroende av den större tätortens arbetsmarknad, är den större tätorten beroende av de attraktiva boendemiljöerna i de mindre omgivande tätorterna. Om man ser till hela bilden och antar ett systemperspektiv, framträder ett behov av en väl fungerande arbetsmarknad, en väl fungerande bostadsmarknad med ett utbud av bostäder i en mångfald av miljöer samt goda möjligheter till kommunikation – fysiskt och digitalt – mellan dessa.

I Dalarna är Borlänge den stora inpendlingsorten i södra delen av länet även om Falun, Ludvika och Avesta har positiva pendlingsnetton. I norra delen av länet är Mora den tydliga inpendlingskommunen där inpendlingen från Orsa och Rättvik är stor. Även Malung har ett positivt pendlingsnetto. Variationer i pendlarnas könssammansättning avspeglar näringsstrukturen och den könssegrerade arbetsmarknaden.

I Dalarna är andelen kvinnor av inpendlarna till Borlänge klart mindre jämfört med inpendlingen till Falun. Ser man till kvinnornas andel av utpendlingen från nämnda kommuner är den större från Borlänge än från Falun. Borlänge har mer industriell prägel på näringslivet, medan Falun har större inslag av privata tjänster och offentliga arbetstillfällen.



Figur 4.6 Antal arbetspendlare över kommungräns

En betydande del av gymnasie- och högskoleelever pendlar till sina utbildningsorter. Gagnef, Orsa, Smedjebacken och Säter kommuner har den största andelen gymnasieelever som reser över kommungräns. Som vald högskola eller universitet höstterminen 2015 för högskolenyborjare boende i Dalarna dominerar Högskolan Dalarna med ca 500 elever. Uppsala ligger därefter med drygt 100 elever från Dalarna. Linköpings och Örebro universitet samt Gävle Högskola hade ca 50–70 elever från Dalarna valt som studieort.

#### 4.6 Kollektivtrafiken i Dalarna

En av Kollektivtrafikens främsta uppgifter är att knyta samman arbetsmarknadsorterna både inom länet samt över länsgräns i syfte att skapa förutsättningar för effektiv arbetspendling, god tillgänglighet till utbildning och god tillgänglighet till såväl fritids-, vård- och andra serviceinrättningar.

Genom starka stråk bidrar kollektivtrafiken till ett konkurrenskraftigt och sammanhållet Dalarna. Starka stråk kännetecknas av robust och tillförlitlig trafik på de sträckor som har identifierade resandeströmmar. Stråken har trafiksäkra och trygga hållplatser med god tillgänglighet för såväl gång, cykel och bil samt effektiv linjesträkning, bra turtäthet, stort resande och god trafikekonomi.



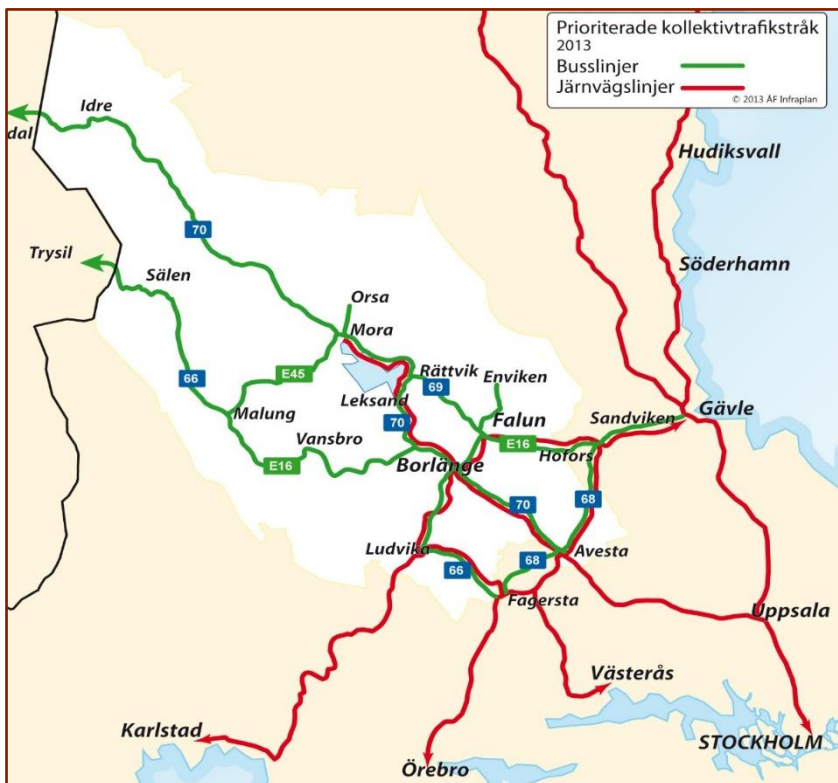
Bytespunkterna blir viktiga nav i stråktrafiken för att förse tätort och landsbygd med kollektivtrafik. På landsbygden och framförallt glesbygden, är kollektivtrafikens samhällsuppdrag tydligare med att tillgodose behovet av regional tillgänglighet för medborgarna.

Regionala kollektivtrafikmyndighetens upphandlade kollektivtrafik täcker den största delen av det allmänna vägnätet och de större tätorterna. Busstrafiken utförs på entreprenad av Sambus AB/TransDev AB och Keolis Sverige AB.

Några trafikföretag bedriver kollektivtrafik på rent kommersiella villkor. Sträckan Dalarna - Stockholm trafikeras alla dagar i veckan. Man kan resa från Stockholm och Uppsala till flera fjälldestinationer. Utöver dessa bedrivs även beställningstrafik med buss.

Dalarna har direkta järnvägsförbindelser med Sala (Stockholm), Örebro (Hallsberg-Mjölby), Västerås och Gävle genom tågsystemet Tåg i Bergslagen AB (TiB).

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



Figur 4.7 Prioriterade kollektivtrafikstråk

Källa: Region Dalarna. Bearbetning Infraplan.

## 5. Regionala mål, önskade funktioner, brister och åtgärdsstrategier

För varje målområde i den regionala utvecklingsstrategin "Dalastrategin 2030" anges ett antal positioner och prioriteringar som ska leda till genomförandet av Dalastrategin, där ett flertal är kopplade till utvecklingen av transportsystemet. Dessa prioriteringar och positioner är framtagna för att ge riktning åt den långsiktiga hållbara utvecklingen i länet, och är utgångspunkter för de delstrategier och handlingsplaner som ska stärka genomförandet av Dalastrategin. För transportinfrastrukturen är det den regionala systemanalysen som är den politiskt beslutade delstrategin, och som ligger till grund för de långsiktiga transportplanerna.

Dalarnas regionala systemanalys gäller sedan år 2016, och baseras på den tidigare "Dalastrategin – 2020". Dock är systemanalysen framtagen för att vara ett långsiktigt strategidokument för regionens utveckling, och därför är dess beskrivningar av regionala mål för transportsystemet, önskade funktioner, brister och åtgärdsstrategier fortfarande till största del giltiga. En komplettering av systemanalysen med nya faktaunderlag togs fram i februari 2021, som tog hänsyn till intentionerna i den nya "Dalastrategin 2030".

De regionala mål för transportsystemet som presenteras i länsplanen 2022-2033 har därmed sin utgångspunkt i den regionala systemanalysen och dess kompletterande underlag från 2021 med stöd i "Dalastrategin 2030".

Med de regionala målen som grund, har önskade funktioner som transportsystemet behöver erbjuda för att bidra till målen formats. En bedömning av brister i transportsystemet har sedan genomförts, dvs skillnaden mellan önskad funktion och dagens funktion. Slutligen utifrån de regionala målen för transportsystemet, önskade funktioner och bedömning av brister har åtgärdsstrategier formats, med stöd i fyrstegsprincipen.

### 5.1 Regionala mål för transportsystemet

Dalarna 2030 ska ha en väl utvecklad och hållbar transportinfrastruktur som medger större arbetsmarknadsregioner och möter näringslivets transportbehov.

Nedanstående tabell visar de positioner och prioriteringar i "Dalastrategin 2030" som direkt ställer krav på transportsystemets funktion, och som är utgångspunkten för de regionala målen för transportsystemet.

Målområde	Position 2030	Prioriteringar
Ett klimatsmart Dalarna	<p><b>Dalarna når de nationella energi- och klimatmålen</b></p> <p><b>Med nya tekniker och tankesätt är Dalarna en förebild i arbetet för en mer hållbar mobilitet</b></p>	<p>Främja det offentliga och näringslivets arbete med att minska sina nettoutsläpp av växthusgaser</p> <p>Möjliggöra hållbart resande och transporter</p> <p>Stärka strategisk hållbar och robust samhällsplanering</p>
Ett konkurrenskraftigt Dalarna	<p><b>Dalarnas starka näringsliv är ledande inom hållbarhet, vilket öppnat för nya export- och investeringsmöjligheter</b></p> <p><b>Dalarna har en utvecklad infrastruktur som medger större arbetsmarknadsregioner och möter näringslivets transportbehov</b></p>	<p>Industri och besöksnäring är fortsatt betydelsefulla näringsgrenar</p> <p>Verka för en ökad tillgänglighet i transportsystemet genom att stärka insatser för överflyttning mellan trafikslag och över geografiska gränser</p> <p>Verka för förbättrade pendlingsmöjligheter som ger ökad tillgänglighet till arbete och studier</p> <p>Verka för ökade investeringar och underhåll på för länet prioriterade stråk</p>
Ett sammanhållet Dalarna	<b>I Dalarna finns attraktiva boendemiljöer och grundläggande service i alla delar av länet</b>	<p>Utveckla en regionalt sammanhållen samhällsplanering som bidrar till goda och inkluderande livs- och boendemiljöer</p> <p>Stärka digital infrastruktur</p>

Transportsystemet ska underlätta och bidra till möjligheter till ett livslångt lärande för befolkningen i Dalarna och underlätta rekrytering och försörjning av spetskompetens. Transportsystemet ska erbjuda effektiva pendlingsmöjligheter till utbildning och arbetsmarknad. Dalarnas näringsliv ska ha god tillgänglighet till och från nationella och internationella marknader som därmed ska underlätta utveckling av företag. Miljömässigt hållbara och resurseffektiva transporter ska ges förbättrade förutsättningar genom transportsnål fysisk samhällsplanering där kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt resalternativ för att möjliggöra arbets-, studiependling och fritidsresor.

Kollektivtrafik ska bidra till hållbar utveckling genom att öka sin marknadsandel mot bilen. Transportsystemet ska vara jämställt så att det på ett likvärdigt sätt svarar mot kvinnors och mäns behov samt bidrar till att öka den sociala hållbarheten. Det ska vara säkert och tryggt med nollvisionen som ledstjärna, dvs att inga personer dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

## 5.2 Önskade funktioner i transportsystemet

Utgångspunkten för önskade funktioner i transportsystemet är att de ska bidra till god tillgänglighet för person- och godstransporter. Detta har gjorts genom att nivåer satts på t.ex restider med olika färdmedel. Det sker genom ett transportsystem som har hög

tillgänglighet och framkomlighet, och som är tillförlitligt och säkert. En viktig funktion för att utveckla transportsystemet är att det sker i samverkan mellan nationell och regional planering för transportinfrastruktur, kollektivtrafik och kommunal planering. Det krävs ett väl fungerande kollektivtrafiksystem som binder samman Dalarna med effektiv koppling till andra regionala och interregionala trafiksystem. Transportsystemet bör även erbjuda arenor och infrastruktur för transportforskning. En viktig funktion är att stödja medborgarna i att göra medvetna val och att ha förståelse för konsekvenserna av val av olika färdmedel. Tillgången till bredband och digital infrastruktur för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i hela Dalarna är en central funktion.

### 5.3 Brister i transportsystemet

Det finns ett antal tydliga brister i transportsystemet för att utveckla Dalarna i enlighet med de funktioner som tagits fram. Restiden oavsett färdmedel till målpunkter och grundläggande service kan i många fall inte uppnås utifrån vad som är önskvärt och rimligt för medborgare och näringsliv. Det finns fortfarande tillgänglighet-, trafiksäkerhets- och bärighetsbrister i vägnätet medan järnvägsnätet har stora kapacitetsbrister. Dalarna har en låg kollektivtrafikandel gentemot bilen både för resor inom länet och till och från angränsande län samt att det finns brister i kollektivtrafikutbud mellan mindre tätorter och kommuncentra i länet.

Kollektivtrafiken behöver utveckla sina resecentrum och bytespunkter. Både nationella och regionala erfarenheter är att det behövs en tydligare samordning, styrning och ledning i samverkan mellan nationell, regional och kommunal nivå i samplanering av infrastruktur, kollektivtrafik och bostadsbyggande. Många kommuner i Dalarna ligger under riksgenomsnittet vad gäller tillgång till digitala kommunikationer, både vad gäller bredband och mobiltäckning. Det råder brist i länet av infrastruktur för alternativa drivmedel.

### 5.4 Åtgärdsstrategier för att uppnå önskade funktioner

För att uppnå önskade funktioner och avhjälpa brister i transportsystemet förslås en rad åtgärdsstrategier. Åtgärdsstrategierna utgör grunden för förslag till åtgärder som sedan ska tas fram i transportinfrastrukturplaneringen. Nedan sammanfattas åtgärdsstrategierna:

- Kraftfulla underhålls- och kapacitetsåtgärder i järnvägsnätet samt kraftfulla tillgänglighetshöjande åtgärder i vägnätet.
  - Trafikslagsövergripande åtgärder och sammodala kopplingar i transportsystemet för effektivare godstransporter och resor.
  - Utveckling av direktbusslinjer i prioriterade regionala och interregionala stråk.
  - Utveckling av attraktiva resecentrum och bytespunkter med anslutande säkra och tillgängliga gång och cykelvägar till målpunkter mellan och i tätorter.
  - Åtgärder för ökad nationell och regional tillgänglighet i vägnätet, vägar med höga trafikflöden möttesepareras.
  - Transporteffektiv samhällsplanering för att öka tillgängligheten och hållbarheten i transportsystemet i ett "Hela resan"-perspektiv.
-



- Förstärkt flygplatskapacitet för näringslivets behov.
- Tillgång till klimatneutrala bränslen och laddinfrastruktur för elfordon behöver förstärkas.
- Mobilitetsarbetet för ökad kunskap, attityd och beteendepåverkan vid val av transportslag utvecklas.
- Ökad digital tillgänglighet för utbildning, kontakter och arbete på distans samt för att möjliggöra omställning till effektivare transportlösningar.

## 5.5 Målkonflikter

Målen i "Dalastrategin 2030" är integrerade och odelbara, vilket innebär att ett mål inte får nås på bekostnad av andra mål. För att Dalarna ska nå hållbarhet krävs omställning i alla delar av samhället. Konflikter mellan olika mål och samhällsutmaningar kommer att uppstå. De behöver då lyftas, synliggöras och vägas mot varandra. Detta kan även uppstå för de regionala målen för transportsystemet, men några direkta målkonflikter har inte identifierats.

Inbyggt i transportpolitiken finns dock den klassiska konflikten mellan tillgänglighetsmålet och hänsynsmål, där hänsynsmålet utgör restriktioner för tillgängligheten.

Det innebär t.ex. att för det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV), kommer mål för förbättrad nationell och regional tillgänglighet i vägnätet för långväga resor och transporter till viss del i konflikt med mål för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet till vägnätet, såsom åtgärder för sänkta hastigheter och åtgärder för oskyddade trafikanter.

## 6. Åtgärdsplan

### 6.1 Förutsättningar, ställningstagande och redovisning av Länsplan 2022-2033

#### Förutsättningar

Länsplanen utgår från prioriteringar i gällande länsplan med utgångspunkt från infrastrukturpropositionen, regeringens direktiv, strategiska inriktningar och prioriteringar i form av regionala mål inom ramen för den regionala systemanalysen (december 2016), kompletterande faktaunderlag till gällande regionala systemanalys (februari 2021) och den regionala utvecklingsstrategin Dalastrategin 2030 – Tillsammans för ett hållbart Dalarna (juni 2021).

Regeringens direktiv anger att respektive läns tilldelade ekonomiska planeringsram för planperioden 2022-2033, 1 294 mkr för Dalarna, ska justeras under de fyra första åren i den nya planperioden (2022-2025) i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel i gällande länsplan för 2018-2021.

Dalarna har haft en väldigt hög upparbetningsgrad 2018-2021 (drygt 150 procent). Detta har kunnat ske genom att andra län/regioner i olika omfattning haft en relativt låg upparbetningsgrad och därmed inte förbrukat tilldelad ekonomisk planeringsram, ett totalt s.k. nollsummespel.

Trafikverket har utifrån regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna (220607) gjort en avräkning med ca 255 mkr för de fyra första åren i den nya planperioden (2022-2025), vilket är en utökad avräkning med ca 8,4 mkr gentemot prognosen (210702) inför upprättande av den preliminära länsplanen. Den definitiva ekonomiska planeringsramen för Dalarna uppgår därför till 1 039,6 mkr för planperioden 2022-2033. Det innebär således en kraftig avräkning för perioden 2022-2025 varför länsplanen blir tydligt baktung 2026-2033 (se kap 6 Åtgärdsplan).

Utifrån gällande länsplan har det skett kraftiga kostnadsökningar av framför allt större namngivna ombyggnadsåtgärder. Rv66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken, mötesfri väg, har ökat med ca 270 mkr; från 250 mkr till 520 mkr och Rv70 Särnaheden-Idre med ca 120 mkr; från 80 mkr till 197 mkr.

Utifrån avräkningen och kostnadsökningar finns det huvudsakligen endast ekonomiskt utrymme 2022-2025 (168,5 mkr) för att kunna genomföra två stora namngivna nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder i form av Rv66 Ö Tandö-Bu (påbörjad halvårsskiftet 2021) och Vasaloppsvägen (klar för byggstart 2022). Enligt regeringens direktiv bör länsplanen innehålla de objekt som byggstartats och inte avslutats vid ingången av 2022.

### **Samfinansiering nationell plan**

Utifrån regeringens direktiv för att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten och utifrån behovet av utökade satsningar på cykelåtgärder, ska Trafikverket från nationell plan samfinansiera länsplanerna avseende:

- Trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet (länsplaner): Prioritering av åtgärder som förkortar restiden på landsbygd, främst i form av mötesseparering men kan även omfatta mitträffling.
- Cykelpott: Cykelåtgärder på det regionala vägnätet (länsplaner). Samfinansiering från nationell plan för cykelåtgärder.

För samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet har regeringen beslutat att avsätta 1,25 mdr för planperiodens sex första år (2022-2027). Fördelning av medel till respektive länsplan meddelas av Trafikverket utifrån fastställda länsplaner (hösten 2022). Samfinansiering för aktuella objekt i länsplanerna kan utgöra maximalt 50 procent. Frigjorda medel genom samfinansiering ska användas till ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder, dock inte bundet till mötesseparering eller mitträffling.

För samfinansiering av cykelåtgärder på det regionala vägnätet har regeringen beslutat att avsätta 1 mdr för planperiodens sex första år (2022-2027) enligt motsvarande hantering för trafiksäkerhetsåtgärder ovan.

### **Ställningstagande**

Region Dalarna har gjort ett ställningstagande i beslutet om preliminär länsplan som förutsätter regeringsbeslut inför nästa revidering av länsplan (prel. 2026) om fortsatt statlig samfinansiering om minst 30 procent från nationell plan för mötesseparering efter 2027. Medlen från eventuell samfinansiering reserveras för att finansiera byggnationen av objektet Rv70 Särnaheden-Idre.

Region Dalarna har i samverkan med Trafikverket tagit fram en avsiktsförklaring för att tillskjuta egna medel (extern medfinansiering) för att snarast möjligt kunna påbörja en planläggningsprocess för objektet Rv70 Särnaheden-Idre. Kostnad för planläggningsprocessen bedöms till ca 15-20 mkr. Syftet är att det finns en färdig vägplan för fastställelse inför nästa revidering av länsplanen (prel. 2026).

Utifrån framtagna avsiktsförklaring ska ett avtal tas fram i samverkan med Trafikverket hösten 2022 när länsplanen är fastställd för att 2023 kunna starta en planläggningsprocess för objektet Rv70 Särnaheden-Idre. Objektet Rv70 Särnaheden-Idre ska senast i samband med revideringen av länsplanen (prel. 2026) införas i sin helhet och vid behov förskottas för att kunna påbörjas när vägplanen är fastställd.

## Redovisning av Länsplan 2022-2033

Länsplanen redovisar åtgärder utifrån fyrstegsprincipen. Den redovisar ekonomiska planeringsramar för planperioden med namngivna objekt och samlade potter för steg 1–3 åtgärder inom olika åtgärdsgrupper (se kap 6.5).

Utredningar/Åtgärdsvalsstudier utgör grunden för vilka åtgärder som krävs för att lösa prioriteringar om brister och behov. Det innebär kombinationer av olika åtgärder (åtgärds paket), för att lösa en brist eller behov i transportsystemet. Även inom nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder (steg 4-åtgärder) inryms ett antal steg 1–3-åtgärder.

Region Dalarna beslutar om prioriteringar av åtgärder/åtgärds paket inom länsplanens samlade åtgärdsgrupper/potter (steg 1-3 åtgärder) utifrån genomförda utredningar/åtgärdsvalsstudier och kommunernas nya inspel/prioriteringar av åtgärder för utredningar/åtgärdsvalsstudier i samband med remissprocessen. Kommunerna kommer dock att årligen kunna göra inspel till Region Dalarna om nya prioriteringar för behov av utredningar/åtgärdsvalsstudier.

För de större namngivna objekten redovisas en samhällsekonomisk effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk lönsamhet i form av Netto Nuvärdes Kvot (NNK; NNK 0,7 innebär lönsamhet på 1,70 på satsad krona) – bifogas på [www.regiondalarna.se/lansplan](http://www.regiondalarna.se/lansplan).

För åtgärder inom olika åtgärdsgrupper, görs en samlad effektbedömning som redovisas i kapitel 8.

Länsplanens ambition är en satsning på gång- och cykeltrafik (GC-trafik), vilken är en viktig del i ett tillgängligt och långsiktigt hållbart transportsystem. En övergång från bil till GC-trafik ger minskade utsläpp från biltrafiken, särskilt inom och mellan tätorter och kommuncentra. Det ger en ekonomisk vinst i minskade underhållskostnader och en miljö- och hälsovinst i exempelvis minskade partiklar i luften. En ökad andel resor med cykel förbättrar hälsoläget hos befolkningen genom mer regelbunden motion. För att möjliggöra byte från bil till GC-trafik och kollektivtrafik, är det viktigt att skapa ett sammanhängande gång- och cykelvägnät till målpunkter för arbete, skola, fritid, handel och kollektivtrafik (Resecentra/Bytespunkter). Regeringen ser även ett behov av utökade satsningar på cykelåtgärder och har därför givit Trafikverket i uppdrag att fördela medel till samfinansiering från nationell plan för cykelåtgärder på det regionala

vägnätet i form av en cykelpott (se "Samfinansiering nationell plan" ovan i detta kapitel).

Utifrån Trafikverkets justering/avräkning av planeringsramarna och kraftiga kostnadsökningar finns det huvudsakligen endast ekonomiskt utrymme för större ombyggnadsåtgärder 2022-2025, vilket således hämmar ambitionen om satsning på gång- och cykelåtgärder, främst under planperiodens fyra första år.

## 6.2 Länsplanens bidrag till ökat bostadsbyggande och industri- investeringars behov

Utifrån regeringens direktiv bör förutsättningar för att möta behov av ökat bostadsbyggande och industriinvesteringar, genom infrastrukturåtgärder, vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. För att ett bostadsbyggnadsprojekt eller betydande industriinvesteringar ska kunna påverka prioriteringen ska det präglas av hög genomförbarhet och en tidsmässig koppling till infrastrukturobjektet.

Länsplanen har hanterat regeringens direktiv genom att redovisa möjligheterna till ökat bostadsbyggande utifrån åtgärder i länsplanen som förbättrar möjligheterna till arbets- och skolpendling samt förbättrar tillgänglighet till knutpunkter i kollektivtrafiken. Länsplanen har dock inte kunnat redovisa uppgifter om antalet ytterligare bostäder och industriinvesteringar som åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda eller vilken typ av bebyggelse och investeringar det rör sig om. Sådana underlag/synpunkter har inte lämnats i remissprocessen.

### Generella åtgärder som förbättrar förutsättningar för ökat bostadsbyggande och industriinvesteringar

I länsplan avsätts medel på det statliga vägnätet för kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder och för gång- och cykelåtgärder samt medel på det kommunala vägnätet till medfinansiering för kommunala trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Gång- och cykelåtgärder på det statliga vägnätet har fokus på förbättrad regional tillgänglighet och som skapar bättre möjlighet till arbets- och skolpendling. Det ger möjlighet att bo utanför tätorten och pendla in till centralorten med såväl cykel som kollektivtrafik. Det förbättrar förutsättningarna för platsers betydelse för att bygga och bo i kransorter och på landsbygd.

Statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet ger kommunerna möjligheten att genomföra infrastrukturåtgärder som underlättar för bostadsförtätning och exploatering av nya bostadsområden genom åtgärder som ger tillgänglighet till tätortens centrala målpunkter och resecentrum/bytespunkter för kollektivtrafiken.

### Namngivna åtgärder som bedöms kunna bidra till ökat bostadsbyggande och industriinvesteringar

Nedan anges de namngivna åtgärder i länsplanen som företrädesvis kan bidra till ett ökat bostadsbyggande och/eller industriinvesteringar och motiv till varför.

#### Lv1024/1025 (Vasaloppsvägen)

Den stora expansionen i Sälenområdet innebär att rekryteringen av arbetskraft behöver ske inom ett större geografiskt område än idag. Upprustningen av Vasaloppsvägen innebär att pendlingen mellan Mora/Älvdalen och Sälenområdet

underlättas. En ökad tillgänglighet ger förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i Sälenområdet samt Mora och Älvdalens kommuner med tydlig koppling till besöksnäringen.

### **Rv66 (Fagersta-) Västmanlands länsgräns-Smedjebacken**

Åtgärden innebär att Rv66 kommer att vara mötesseparerad (2+1 väg) från Västerås via Fagersta till Smedjebacken med hastigheten 100 km/h. Det förbättrar förutsättningarna för att bygga och bo i Smedjebackens och Ludvika kommuner och att kunna pendla till Fagersta och Västerås med omliggande kommuner.

## **6.3 Dalarnas prioriteringar**

I den regionala systemanalysen (2016-12-07) har det pekats ut åtta funktionella gods- och persontrafikstråk i och igenom Dalarna (se kap 3.3). Utifrån dessa utpekade stråk beslutades om tydliga prioriteringar av nedanstående väg- och järnvägsstråk och objekt.

- Rv70 Enköping–Mora /Vasaloppsvägen/Dalabanan.
- E16 Gävle–Malung–Torsby/Kongsvinger/Riksväg 66 Malung–Sälen.
- Objekt: E16 Borlänge–Djurås (ingår i gällande nationell plan).
- E45 objekt: Genom Mora och Mora–Orsa (Vattnäs–Trunna) (ingår i gällande nationell plan).
- Rv 50 Falun/Borlänge–Örebro (Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan inklusive väster om Väneren Gävle–Göteborg.
- Objekt: Rv50 Genom Ludvika (ingår i gällande nationell plan)
- Godsstråket genom Bergslagen Gävle/Storvik–Avesta–Hallsberg–Skånehamnar.

### **Av dessa prioriteringar är följande åtgärder kopplade till Länsplan 2022-2033:**

- Rv66 Ö Tandö-Bu (Lima)
- Lv1024/1025 Vasaloppsvägen.

Åtgärder till Länsplanen redovisas utifrån Fyrstegsprincipen:

- Fördelning av olika åtgärds-kategorier, vilka omfattar förslag till ekonomiska nivåer/ramar för steg 1–3 åtgärder; påverkansåtgärder (steg 1), effektivisering av transportsystemet (steg 2) och mindre ombyggnadsåtgärder (steg 3), som utgår från bedömda åtgärder i genomförda åtgärdsvalsstudier.
  - Namngivna objekt – nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder (steg 4 åtgärder).
-

## 6.4 Ekonomisk planeringsram

Länsplan 2022-2033		EKONOMISK PLANERINGSRAM					
Förslag Fastställt Länsplan RUN 220825							
Kapitel		Tot kostn länspl	NNK*	2022-2025	2026-2029	2030-2033	Summa
		mkr	mkr				
<b>Steg 1-3 åtgärder</b>							
Påverkansåtgärder och effektivisering av transportsystemet							
<b>6.4.2</b>	<b>Tillgänglighet och Trafiksäkerhet</b>						
	Gång- och cykelvägar	100,0	100,0	0,0	60,0	40,0	100,0
	Övriga trafiksäkerhetsåtgärder	35,0	35,0	0,0	25,0	10,0	35,0
	<b>S:a Tillgänglighet och Trafiksäkerhet</b>	<b>135,0</b>	<b>135,0</b>		<b>85,0</b>	<b>50,0</b>	<b>135,0</b>
<b>6.4.3</b>	<b>Kollektivtrafikåtgärder stadligt vägnät</b>						
	Busshållplatser	7,0	7,0	0,0	7,0		7,0
<b>6.4.4</b>	<b>Statlig medfinansiering (50 %)</b>						
	Regional kollektivtrafik; väg, järnväg, flyg	22,6	11,3	0,0	5,1	6,2	11,3
	Trafiksäkerhets- och miljötag kommunalt vägnät	80,0	40,0	6,0	18,0	16,0	40,0
<b>6.4.5</b>	<b>Driftbidrag ickestatliga flygplatser</b>						
		52,0	52,0	17,2	17,3	17,5	52,0
<b>6.4.6</b>	<b>Enskilda vägar</b>						
		4,0	2,3	2,3	0,0	0,0	2,3
	<b>S:a övriga åtgärdsposter</b>	<b>165,6</b>	<b>112,6</b>	<b>25,5</b>	<b>47,4</b>	<b>39,7</b>	<b>112,6</b>
<b>Steg 4 åtgärder</b>							
<b>6.4.7</b>	<b>Nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder</b>						
	Rv 66 Ö Tandö-Bu	169,0	97,0	0,7			97,0
	Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen	225,0	155,0	0,9	109,0		155,0
	Lv 1012 Bro Öxberg	20,0	20,0		20,0		20,0
	Rv 66 Fagersta/U länsgräns-Smedjebacken mötestrif väg	550,0	520,0	0,7	176,0	344,0	520,0
	<b>S:a Nyinvesteringar/större ombyggnadsåtg.</b>	<b>964,0</b>	<b>792,0</b>	<b>143,0</b>	<b>305,0</b>	<b>344,0</b>	<b>792,0</b>
	<b>Totalt</b>	<b>1264,6</b>	<b>1039,6</b>	<b>168,5</b>	<b>437,4</b>	<b>433,7</b>	<b>1039,6</b>

\* NNK=Nettonu värdet är lika med summan av nu värdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samällisekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.



## 6.4.1 Åtgärder steg 1–4 underlag och förklaringar (Jfr ekonomisk planeringsram - kapitel 6.4)

### Åtgärder för tillgänglighet och trafiksäkerhet

Genomförda åtgärdsvalsstudier 2015–2018 innehåller var och en ett antal åtgärder som har sammanställts till ett antal åtgärds paket för steg 1–3 åtgärder, vilka totalt är kostnadsuppskattade (2018) till ca 400 mkr beroende på val av åtgärder/åtgärds paket för respektive åtgärdsvalsstudie.

Planläggningsprocessen för ett antal åtgärder (utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier) är långt gången och finansierad i länsplanen. Dessa åtgärder bedöms därför som **bundna för produktion** i kommande Länsplan. De har samtliga en färdig vägplan (se planläggningsläget nedan) och möjliga att genomföra tidigt under planperioden. Efter avräkning av de ekonomiska planeringsramarna för perioden 2022-2025, medger dock länsplanen i huvudsak ingen finansiering för ett genomförande av dessa åtgärder (steg 1-3 åtgärder) på det statliga vägnätet under nämnda period, varför vägplanen för ett antal bundna åtgärder inte lämnats in för fastställelse, i avvaktan på tidplan för genomförande.

Övriga åtgärder (utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier) och nya inspel från kommunerna om åtgärder i remissprocessen bedöms som **obundna för produktion**, då planläggningsprocesserna inte är påbörjade för dessa åtgärder. Prioritering av obundna åtgärder får ske under planperioden under förutsättning att det finns finansiering i länsplanen för att påbörja planläggningsprocesser.

### Åtgärdsvalsstudier/åtgärder bundna för produktion

#### Bedömd kostnad totalt ca 160 mkr

- Lv 721 Horndal/Allévägen GC-väg (pågår).
- Lv 635 Halvarsgård-Tolsbo-Tunet GC-väg (vägplan inlämnad för fastställelse).
- Lv 875 Sundborn GC-väg TS-åtgärder (fastställd vägplan).
- Lv 270 Hedemora Rv 70/Gussarvsrondell-Hamre GC-väg TS-åtgärder (vägplan klar, ej inlämnad för fastställelse).
- Lv 671 Genom Söderbärke GC-väg TS-åtgärder (vägplan klar, ej inlämnad för fastställelse).
- Lv 790 Stora Skedvi TS-åtgärder, GC-väg TS-åtgärder (vägplan klar, ej inlämnad för fastställelse)
- Lv 789/806 Gustafs-Naglarby GC-väg TS-åtgärder (vägplan klar, ej inlämnad för fastställelse)
- Lv 780 Bispberg–Rv 70 GC-väg TS-åtgärder (vägplan klar, ej inlämnad för fastställelse).

### Åtgärdsvalsstudier/åtgärder ej bundna för produktion

#### Bedömd kostnad totalt ca 245 mkr

- Rv 26 Vansbro/Saltvik GC-väg TS-åtgärder
  - Rv 66 Sälens by-Hundfjället
  - Rv 66 Torgås-Sälens by
  - Rv 66/E16/E45 Centrala Malung TS-åtgärder; samordnas med nationell plan
  - Rv 68 Nordanö-Jularbo GC-väg TS åtgärder
-

- Lv 245 Fredriksberg/Säfsen TS-åtgärder
- Lv 539 Dala-Järna/E16-Idrottsplats GC-väg TS-åtgärder
- Lv 621 Ludvika-Hagge GC-väg TS-åtgärder
- Lv 850 Sveden-Backabro GC-väg TS-åtgärder
- Lv 850 Genom Svärdsjö GC-väg TS-åtgärder

### Övriga Åtgärdsvalsstudier/åtgärder - bordlagda

- Rv69/70 Rättvik Gärdebykorset: Samordnas med åtgärder i nationell plan.
- Rv 70 Gåsvarv-Älvdalens tätort: Hög kostnad för föreslagna åtgärder.
- Lv 311 Malung-Sälen Horrmundsvalla: Hög kostnad för föreslagna åtgärder/ombyggnad av ny vägsträckning inklusive ny bro.
- Lv 604 Grängesberg: Planerade åtgärder i tunnel ej genomförbara. Ny tunnel i nytt läge innebär hög kostnad.
- Lv 800 Borlänge: Torsångs centrum. Hög kostnad för föreslagna åtgärder.
- Lv 960 Rättvik: Backa-Sätra: Hög kostnad för cykelväg.
- Lv 1061 Särna Östomsjön: Hög kostnad för föreslagna åtgärder.

Enligt direktiven ska det framgå i länsplanen hur fyrstegsprincipens alla steg har tillämpats.

Inga öronmärkta medel har avsatts för enbart steg 1 åtgärder i denna plan (se förklaring under "Steg 1 åtgärder påverkansåtgärder" nedan). Inom ramen för genomförda åtgärdsvalsstudier kommer dock val av åtgärder/åtgärdspaket även innefattas av steg 1 åtgärder.

Länsplanen upptas till ca 75 procent av större namngivna objekt vilka i huvudsak är steg 4 åtgärder, men som i vissa delar innefattas av steg 3 åtgärder, främst i form av gång- och cykelvägar.

Därutöver redovisas förutsättningar och effekter av olika infrastrukturåtgärder för att i åtgärdsplaneringen möta behovet av ökat bostadsbyggande och industriinvesteringar (se kap 6.3).

### **STEG 1 ÅTGÄRDER – åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportsätt**

Steg 1 åtgärder, vilka är sådana som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.

Dessa åtgärder integreras inom ramen för de åtgärder/åtgärdspaket som tagits fram i genomförda åtgärdsvalsstudier, vilka även omfattar steg 1 åtgärder som i huvudsak kommunerna har ansvar för.

Det har visat sig svårt för länsplaneupprättarna att, utifrån förordningen om länsplaner (1997:263), äga och driva processer/projekt för enbart steg 1 åtgärder för att påverka valet av transportsätt. Finansiering av steg 1 åtgärder med statliga medel från länsplanen medges endast under själva genomförandet av en åtgärd.

### **STEG 2 OCH 3 ÅTGÄRDER - Effektivisering av transportsystemet och mindre ombyggnadsåtgärder**



**247,6 mkr** avsätts för steg 1–3 åtgärder inom ramen för potter för olika åtgärds-kategorier (se ekonomisk planeringsram 6.4.2 ovan)

Medel avsätts för gång- och cykelvägar och övriga trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet och statlig medfinansiering av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet. Vidare avsätts medel för regionala och lokala kollektivtrafikåtgärder på väg, järnväg och flygplatser (Borlänge och Mora).

#### **STEG 4 ÅTGÄRDER – Nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder**

**792 mkr** avsätts för nyinvesteringar/ större ombyggnadsåtgärder. Rv66 Ö Tandö-Bu är påbörjad (halvårsskiftet 2021) och färdigställs 2022. Lv1024/1025 Vasaloppsvägen bedöms som byggstartad vid ingången av 2022, klar 2026.

För objekten Rv66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg och Rv70 Särnaheden-Idre i gällande länsplan, har det under planläggningsprocessen (2018-2021), redovisats kraftiga kostnadsökningar med ca 270 mkr till 520 mkr respektive ca **120 mkr till 197 mkr**. Preliminär Länsplan inrymmer bland annat därför endast Rv66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken (520 mkr) i den nya länsplanen.

För namngivna objekt/åtgärder (kostnad >50 mkr) bifogas Trafikverkets samlade effektbedömningar (SEB:ar) inklusive samhällsekonomiska kalkyler i form av NettoNuvärdesKvoter (NNK) på [www.regiondalarna.se/lansplan](http://www.regiondalarna.se/lansplan). En samlad effektbedömning av planförslaget i sin helhet redovisas i kapitel 8.

## **6.4.2 Tillgänglighets och trafiksäkerhet statligt vägnät**

### **Tillgänglighets och trafiksäkerhetsåtgärder**

Åtgärderna ska i första hand genomföras på länets prioriterade regionala vägnät (Regional systemanalys 2016-12-07 samt kompletterande faktaunderlag till gällande regionala systemanalys 2021-02-24) med en tydlig koppling till de prioriterade stråken, där det är angeläget att bland annat genom mötesseparering kunna höja hastigheten från 80 km/h till 100 km/h för att nå såväl god nationell som regional tillgänglighet och utveckling med hänsyn till trafiksäkerhet och miljö. I andra hand prioriteras övrigt regionalt vägnät med tydlig koppling till de prioriterade stråken.

Åtgärderna kan innefatta åtgärder och kombinationer av sådana i form av mötesseparering, sidoområdesåtgärder, cykelvägar, ombyggnad av korsningar, cirkulationsplatser, trafikplatser, av- och påfarter, gång- och cykelpassager, korsningsåtgärder etc. Planen medger dock inte stora satsningar på mötesseparering och sidoområdesåtgärder, då inte minst mötesseparering är väldigt kostnadskrävande relativt länsplanens medelstilledning. Åtgärdsförslaget innefattar dock en större satsning på mötesseparering; Rv 66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg.

Trafikverket pågående arbetet med att till år 2025 successivt anpassa hastigheterna längs de större vägarna/prioriterade stråk till 80 respektive 100 km/tim (90 km/tim fasas ut), kommer att kräva stora satsningar för främst mötesseparering på det prioriterade regionala vägnätet för att nå hastighetsanspråken om 100 km/tim och kunna uppfylla kravet på såväl god nationell som regional tillgänglighet med hänsyn till trafiksäkerhet och miljö. Den ekonomiska planeringsramen för perioden 2022-2033, skulle därför behöva mer än fördubblas. Detta är särskilt tydligt utifrån att Dalarnas regionala vägnät

interagerar starkt med det nationella vägnätet; direkt kopplat till export/industri- och besöksnäring.

För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten ska Trafikverket, utifrån regeringens direktiv, föreslå medel från nationell plan för en samfinansiering till länsplanerna avseende trafik-säkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Åtgärder som förkortar restiden på landsbygd ska prioriteras. Det innebär främst mötesseparering för att kunna nå hastighetsanspråk på 100 km/h. Det kan även innefatta mitträfflingsåtgärder, vilka dock inte möjliggör att höja gällande hastighet 80 km/h (se kap 6.1 under rubriken "Samfinansiering nationell plan"). Samfinansiering från nationell plan (se kap 6.1) kommer sannolikt endast att i en relativt liten omfattning kunna möta Dalarnas behov av mötesseparering.

### Gång- och cykelåtgärder statligt vägnät

Totalt finns ett stort behov av gång- och cykelvägar i Dalarna, vilket tydligt avspeglats i genomförda åtgärdsvalsstudier. Kostnaderna har dock ökat kraftigt under de senaste åren. Under den senaste tioårsperioden har det skett en successivt ökad satsning på gång- och cykelvägar i länsplanen med ca 65%.

**150 mkr** avsätts till gång- och cykelåtgärder, inklusive gång- och cykelåtgärder i de namngivna objekten inom steg 4 åtgärder, ca **50 mkr**. Det är en betydande minskning gentemot gällande plan, främst på grund av generellt kraftiga kostnadsökningar samt genomförd avräkning (se kap 6.1), som innebär en totalt minskad ekonomisk planeringsram i kommande länsplan. Åtgärderna genererar ca **20 km** gång- och cykelväg på det statliga vägnätet.

Tillsammans med satsningen på det kommunala vägnätet (kap 6.4.4), innebär det totalt gång- och cykelåtgärder för ca **215 mkr** som genererar ca **30 km** nya gång- och cykelvägar.

Trafikverkets avräkning med ca 255 mkr, innebär att det endast finns ekonomiskt utrymme för att genomföra objekten Rv66 Ö Tandö-Bu (pågår) och Lv1024/1025 Vasalopps-vägen under planperiodens fyra första år. Det finns i huvudsak inget utrymme för gång- och cykelåtgärder och övriga trafiksäkerhetsåtgärder 2022-2025, vilket innebär att planen blir tydligt baktung för dessa åtgärder.

Regeringen ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och Trafikverket ska därför utifrån regeringens direktiv, föreslå medel från nationell plan för en samfinansiering till länsplanerna för en särskild pott för cykelåtgärder på det statliga vägnätet (se kap 6.1 under rubriken "Samfinansiering nationell plan").

### 6.4.3 Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät

#### Busshållplatser

**7 mkr** avsätts till busshållplatser/bytespunkter längs prioriterade kollektivtrafikstråk för utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken. De prioriterade stråken ligger huvudsakligen längs nationella stamvägar, vilka formellt ska hanteras/prioriteras i planeringen för nationell plan. Detta innebär en samverkan med Trafikverket för möjlig samfinansiering från länsplanen av busshållplatser/bytespunkter längs kollektivtrafik-

stråken. Det finns dock ytterligare behov av medel för angelägna åtgärder längs de regionala stråken.

Behovet av åtgärder och finansiering utifrån de regionala målen (Regional systemanalys och Trafikförsörjningsprogram) i de prioriterade kollektivtrafikstråken och övriga regionala stråk behöver utvecklas och utredas tidigt under planperioden.

#### **6.4.4 Statlig medfinansiering - medfinansiering från länsplanen upp till 50%**

##### **Regional och lokal kollektivtrafik – väg, järnväg, flyg**

**11,3 mkr** avsätts till statlig medfinansiering (50%) för regional och lokal kollektivtrafik inklusive flygplatser. Totalt innebär det åtgärder för **22,6 mkr** (med kommunal medfinansiering).

Medlen får användas till dels den regionala kollektivtrafiken för medfinansiering av stationer, perronger, reseinformation m m och dels till den lokala kollektivtrafiken för medfinansiering av bytespunkter, hållplatser, pendlarparkeringar m m.

Utifrån den regionala systemanalysen ska den regionala kollektivtrafiken ha en tydlig koppling till tågtrafiken i större knutpunkter med resecentra, vilka måste stödja en kombination av cykel-, bil- och kollektivtrafikresa med tåg eller buss.

##### **Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet**

**40 mkr** avsätts till statlig medfinansiering (50%) av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet. Av dessa bedöms ca **32 mkr** (80%) avsättas för gång- och cykelåtgärder och i övrigt till andra trafiksäkerhetsåtgärder (se 6.4.4 Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder kommunalt vägnät). Det innebär totalt gång- och cykelåtgärder för ca **64 mkr** (50% kommunal finansiering), vilket genererar ca **10 km** gång- och cykelväg.

Sammantaget ska åtgärderna på statligt och kommunalt vägnät samordnas genom ett helhetsperspektiv utifrån åtgärdsvalsstudier/utredningar och kommunernas prioriteringar för att förbättra möjligheterna till arbets- och skolpendling, inklusive Barns säkerhet, mellan näraliggande tätorter samt vidare till målpunkter för handel, fritid/tätortsnära utflyktsmål (idrottsanläggningar, badplatser m.m.) och besöksnäring.

Det är viktigt när det gäller arbets- och skolpendling att utveckla bytespunkter i kollektivtrafiken som även är attraktiva, trygga och säkra för cykelresenärer. Det är därför nödvändigt att utforma ett gång- och cykelvägnät med hög tillgänglighet inom tre kilometer till resecentrum/bytespunkt.

#### **6.4.5 Driftbidrag till ickestatliga flygplatser**

Driftbidragen till ickestatliga flygplatser där staten inte upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik, innefattas i de ekonomiska ramarna för länsplanerna. Det innebär **52 mkr** i planförslaget för 2022-2033. Det grundar sig på en årlig fördelning av 1,971 mkr till Borlänge flygplats respektive 2,348 mkr till Mora flygplats.

De medel som tillförts berörda länsplaner kan fortsatt användas för drift till ickestatliga flygplatser eller prioriteras för andra åtgärder inom länsplanen. Region Dalarna har i beslut om preliminär Länsplan 2022-2033 (220411) beslutat att medlen för driftbidraget ska gå ograverat till Borlänge och Mora flygplatser. Det föreslås samma prioritering inför fastställande av Länsplan 2022-2033.

#### **6.4.6 Enskilda vägar**

**2,3 mkr** avsätts för statlig medfinansiering till enskilda vägar, vilket är en relativ minskning gentemot gällande länsplan. Åtgärder planeras och genomförs i samverkan med Trafikverket för drift och underhållsåtgärder på det enskilda vägnätet, finansierade i nationell plan. Länsplaneupprättarnas ansvar för investeringar i länsplanen på det enskilda vägnätet, innefattas främst av investeringar i broar. Åtgärderna avser investeringar för planperiodens fyra första år, 2022-2025. Nytt ställningstagande föreslås vid revidering av nästa länsplan (prel. 2026).

#### **6.4.7 Nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder**

**792 mkr** avsätts för fyra namngivna objekt nedan (objekt med en kostnad över 50 mkr ska namnges i länsplanen). Dessa objekt omfattar drygt 75 procent av den ekonomiska planeringsramen.

##### **Rv66 Ö Tandö – Bu (NettNuvärdesKvot/NNK 0,7)**

Objektet byggstartades vid halvårsskiftet 2021 och beräknas färdigställt under år 2022. Objektet ingår som en av tre flaskhalsar inom begreppet "Tre proppar" längs E 16/Rv 66, Djurås – Sälen (Dala-Järna-Vansbro, klart, och Förbi Yttermalung), Ö Tandö – Bu (169 mkr varav 97 mkr belastar Länsplan 2022-2033) ligger längs den del av det uppsamlade huvudstråket för turisttrafiken till Sälenfjällen där trafikflödet är som störst, med mycket höga trafiktoppar under vintersäsongen. Sträckan har stora brister med dålig framkomlighet, miljö- och trafiksäkerhetsproblem och har varit prioriterad under flera planperioder. Den är sannolikt, utifrån nämnda brister, en av de absolut sämsta sträckorna längs E 16/Rv 66 mellan Djurås – Sälen. Objektet ingår också som ett viktigt regionalt stråk för hela Västerdalarna.

##### **Lv1024/1025 Vasaloppsvägen (NNK 0,9)**

Sträckan Oxberg–Fiskarheden/Rv66 är 55 km. Åtgärderna är en samfinansiering med nationell plan, där breddning/investering finansieras från länsplanen med 155 mkr och bärighetsåtgärder finansieras från nationell plan med 70 mkr.

##### **Rv66 Västmanlands länsgräns – Smedjebacken mötesfri väg (NNK 0,7)**

Rv66 Fagersta/Västmanlands länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg, är den enda kvarvarande 13 metersvägen i länet som inte är mötesfri. Vägen har en bredd på 13 meter mellan Västerås och Smedjebacken. Det är mötesfri väg (2+1 väg) Västerås – Fagersta. Genomförande sker i samverkan med Region Västmanland om motsvarande satsning i deras länsplan för en kortare sträcka (ca 1 km), delen Fagersta–Västmanlands länsgräns (ca 30 mkr). Under planläggningsprocessen har den totala kostnads-kalkylen ökat kraftigt med ca 270 mkr till totalt 520 mkr.

##### **Lv1012 Bro Oxberg**

Trafikverket avser att ersätta nuvarande bro i Oxberg, som idag är en gemensam väg- och järnvägsbro. Nuvarande bro kommer att ersättas med två nya separata broar; för järnvägstrafik respektive vägtrafik. Finansiering för broarna belastar nationell plan

förutom ny väganslutning av Lv1012 till den nya vägbron, som belastar länsplanen. Kostnaden för ny väganslutning är beräknad till ca 20 mkr.

## 6.4.8 Brister utanför planperioden

### Namngivna åtgärder

Nedan namngivna åtgärder är noterade som brister utanför planperioden. Åtgärdsvalsstudie är genomförd år 2017 för sträckan Rv 66 Smedjebacken-Ludvika (innefattades i åtgärdsvalsstudien för Rv 66 Fagersta/Västmanlands länsgräns-Ludvika).

För Rv69 är en åtgärdsvalsstudie för hela stråket (Fagersta/Norberg-Hedemora-Falun-Rättvik) genomförd under år 2020. Samhällsekonomiska effektbedömningar (SEB:ar) för namngivna brister; Hedemora-Falun och Falun-Rättvik bifogas på [www.regiondalarna/infrastruktur](http://www.regiondalarna/infrastruktur).

### Rv70 Särnaheden – Idre (NNK <0)

Objektet finns med i gällande länsplan, men kan inte prioriteras i den nya länsplanen, främst beroende på redovisad kostnadsökning av objektet Rv66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken. Objektet anses som den högst prioriterade åtgärden som inte kan inrymmas i länsplanen.

Rv70 Särnaheden-Idre (197 mkr) är den norra slutdelen för Rv70 som pulsåder för den omfattande turisttrafiken till Idre-/Grövelsjöfjällen. Aktuell sträcka är smal med dåliga sidoområden, vilket innebär framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem, främst vad gäller turisttrafiken, men även för arbetspendling och tung trafik. Sträckans vägstandard avviker tydligt gentemot övrig standard längs Rv70. Under planläggningsprocessen har den totala kostnadskalkylen ökat kraftigt med ca 120 mkr till totalt 197 mkr.

Region Dalarna har i samverkan med Trafikverket tagit fram en avsiktsförklaring för att tillskjuta egna medel (extern medfinansiering) för att snarast möjligt kunna påbörja en planläggningsprocess för objektet Rv70 Särnaheden-Idre. Kostnad för planläggningsprocessen bedöms till ca 15-20 mkr. Syftet är att det finns en färdig vägplan för fastställelse inför nästa revidering av länsplanen (prel. 2026).

Region Dalarna har gjort ett Ställningstagande i preliminär länsplan för regional transportinfrastruktur i Dalarna 2022-2033 som förutsätter regeringsbeslut inför nästa revidering av länsplan (prel. 2026) om fortsatt statlig samfinansiering om minst 30 procent från nationell plan för mötesseparering efter 2027. Medlen från eventuell samfinansiering reserveras för att finansiera byggnationen av objektet Rv70 Särnaheden-Idre.

Utifrån framtagna avsiktsförklaring ska ett avtal tas fram i samverkan med Trafikverket hösten 2022 i samband med fastställelse av länsplanen för att 2023 kunna starta en planläggningsprocess för objektet Rv70 Särnaheden-Idre. Objektet Rv70 Särnaheden-Idre ska senast i samband med revideringen av länsplanen (prel. 2026) införas i sin helhet och vid behov förskottas för att kunna påbörjas när vägplanen är fastställd.

### Rv66 Smedjebacken-Ludvika

---



Delen Smedjebacken–Ludvika ingår i genomförd åtgärdsvalsstudie för hela sträckan Fagersta/Västmanlands länsgräns–Ludvika. Sträckan Västmanlands länsgräns–Smedjebacken mötesfri väg, är prioriterad. Den återstående delen till Ludvika är en kvarstående brist, kostnadsberäknad till ca 325 mkr.

### Rv69 Hedemora – Falun

Bristerna längs Rv69 är uppmärksammade sedan länge. Det genomfördes en åtgärdsvalsstudie år 2020 för hela Rv69 (Fagersta/Norberg-Hedemora-Falun-Rättvik). Följande utpekade namngivna brister på sträckan är kostnadsberäknade till 110 mkr:

- Uppbo–Trollbo
- Vika–Hosjö

### Rv69 Falun-Rättvik

Bristerna längs väg 69 är uppmärksammade sedan länge. Det genomfördes en åtgärdsvalsstudie 2020 för hela Rv69 (Fagersta/Norberg-Hedemora-Falun-Rättvik). Utpekade brister på sträckan är kostnadsberäknade till 961 mkr, där mötesseparering utgör den stora dominerande kostnaden.

### Ej namngivna åtgärder för tillgänglighet och trafiksäkerhet

Vad gäller åtgärder för gång- och cykelvägar och övriga trafiksäkerhetsåtgärder finns det betydande brister och behov utanför planperioden. Den grundar sig utifrån diskrepansen mellan planerade medel inom planperioden gentemot utfallet av genomförda åtgärdsvalsstudier 2015–2018 (totalt åtgärder beräknade till ca 400 mkr). Det finns ett uttalat stort behov i remissvar och kommundialoger för ett ökat ekonomisk utrymme i länsplanen för ett genomförande av sådana åtgärder i en snabbare takt.

## 7. Samband nationell plan och grannlänens planer

### 7.1 Nationell plan

I direktiven anges de ekonomiska ramarna sammanlagt uppgå till 799 mdr för nationell plan och länsplaner (en ökning med 176,5 mdr gentemot gällande planer), varav

- 165 mdr för vidmakthållande/underhåll av statliga järnvägar.
- 197 mdr för vidmakthållande/underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag av enskild väg
- 437 mdr för utveckling av transportsystemet.

Utöver detta tillkommer ytterligare 82 mdr i form av banavgifter, trängselavgifter, infrastrukturavgifter och medfinansiering. Det totala beloppet för infrastrukturens satsningar uppgår således till **881 mdr**.

Inom ramen för utveckling av transportsystemet (437 mdr) går **42 mdr till länsplaner**. Dalarna har tilldelats en slutlig planeringsram på **1 294 mkr**. Regeringens direktiv anger att respektive läns tilldelade ekonomiska planeringsram för planperioden 2022-2033, ska justeras under de fyra första åren i den nya planperioden (2022-2025) i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel i gällande länsplan för 2018-2021. Trafikverket har därvid gjort en **avräkning** i Dalarnas länsplan med **ca 255 mkr** för de

fyra första åren i den nya planperioden, Den definitiva ekonomiska planeringsramen för Dalarna uppgår därför till **1 039,6 mkr** för planperioden 2022-2033.

Den nationella planen remitterades under perioden 30 november 2021- 28 februari 2022. Regeringen beslutade 220607 om nationell plan för perioden 2022-2033.

## 7.2 Grannlänens länsplaner

Åtgärder i Grannlänens länsplaner som är direkt kopplad till Dalarnas länsplan är objektet Rv66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg, som genomförs i samverkan med Region Västmanland om motsvarande satsning i deras länsplan på en kortare sträcka (ca 1 km), i direkt anslutning, delen Fagersta-Västmanlands länsgräns. Totalt är kostnaden för delen Fagersta-Västmanlands länsgräns-Smedjebacken bedömd till 550 mkr varav ca 30 mkr belastar Region Västmanlands länsplan.

## 8. Samlad effektbedömning

Trafikverket har genomfört samlade effektbedömningar (SEB:ar) med inkluderade samhällsekonomiska kalkyler (NNK=NettoNuvärdesKvot) för de namngivna objekten. Genomförda effektbedömningar är kvalitetssäkrade och godkända av Trafikverket. Det är en positiv NNK för samtliga namngivna objekt i planförslaget, förutom Rv 70 Särnaheden-Idre, som bedöms något olönsam (NNK <0). Den samhällsekonomiska kalkylen i form av NNK är dock ett kriterium bland flera för att bedöma samhälls-ekonomisk lönsamhet. Den är främst ett kriterium inom den samlade effektbedömningen (SEB) för respektive namngivet objekt.

Utifrån Trafikverkets samlade effektbedömning och de regionala målen i Dalastrategin, vilka är konkretiserade i gällande regionala systemanalys (2016-12-07) och kompletterande faktaunderlag till regional systemanalys (2021-02-24) har det gjorts en samlad effektbedömning tillsammans med de transportpolitiska målen.

I den regionala systemanalysen (161207) har en samlad målbild tagits fram. Den är framtagen utifrån EU-mål, nationella och regionala mål, vilka bland annat utgör grunden för Dalarnas regionala utvecklingsstrategi, Dalastrategin 2030 Tillsammans för ett hållbart Dalarna. Fördelningseffekter för olika regioner eller grupper (exempelvis åldersgrupp, barn, kvinnor och män) samt jämställdhetseffekter anges för föreslagna åtgärder?

Länsplanens miljökonsekvenser sammanfattas i kapitel 9.

### 8.1 Funktionsmål – Tillgänglighet

#### **Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillgänglighet, tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet**

Satsningar på länets prioriterade väg- och järnvägsstråk (nationell plan och länsplan), kompletterade med särskilda satsningar på regional kollektivtrafik genom åtgärder i resecentra, bytespunkter, busshållplatser, gång- och cykelvägar, förväntas bidra till en totalt ökad tillgänglighet i form av ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet för medborgarna.

På grund av aviserad kraftig avräkning av den preliminära ekonomiska planeringsramen för länsplanen, förväntas dock planerade åtgärder i länsplanen inte ge önskad effekt under planperioden, särskilt för 2022-2025.

### **Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrensen**

Satsningar på samordnade åtgärder i nationell plan och länsplan på väg- och järnvägsnätet, längs stråken Rv50, Rv 66/E 16, E 45/Rv 70, Bergslagsbanan, Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen ger ökade förutsättningar för en starkt internationell konkurrenskraft.

Detta har stärkts ytterligare genom satsningen på en flygplats i Sälen, tillsammans med finansiering i länsplanen av ny väg till flygplatsen samt Dalabanans koppling till Arlanda. En trafikslagsövergripande transportförsörjning är viktig för kvaliteten för näringslivets godstransporter, samt inte minst för en hållbar trafikförsörjning till Dalafjällen.

### **Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder**

Satsningar i länsplanen längs Rv66 (med koppling till E16 stråket), Rv70 och Vasaloppsvägen, bidrar till flera systemkopplingar som stärker samspelet med den nationella planen (nationellt och regionalt vägnät interagerar starkt i Dalarna) och den regionala utvecklingen inom ett stort område genom stråken E16 (Oslo/Bergen-Gävle), E45, Rv50 och Rv70 med vidare kopplingar till stora delar av närliggande turistområden i norra Sveriges inland och östra Norge samt E16 stråkets koppling öster ut mot Finland/Ryssland /Baltikum. Även Norrlandskusten gynnas. Gränsområdet och Dalarna blir betydligt mer tillgängligt.

### **Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle**

Kvinnors och mäns resande skiljer sig generellt vad gäller pendlingsavstånd, val av transportsätt och attityder till miljö och trafiksäkerhet. Effekterna för kvinnor och män påverkas därför olika beroende på vilka åtgärder som prioriteras. Kvinnor arbetar närmare hemmet och reser kortare sträckor än vad män gör. Män har tillgång till större och mer växande arbetsmarknadsregioner och reser mer arbetsrelaterat.

Valet av åtgärder svarar mot både kvinnors och mäns behov. Satsningar i järnvägs-systemet förbättrar dock möjligheterna till långväga arbetspendling mera för män genom att de reser längre och får en större tillgång till växande arbetsmarknadsregioner.

Samordnade åtgärder på det regionala och kommunala vägnätet inriktas mot att utveckla tillgängligheten i resecentra, bytespunkter m m i kollektivtrafiken och som även är attraktiva, trygga och säkra för cykelresenärer. Det är därför nödvändigt att utforma ett gång- och cykelsystem med hög tillgänglighet för olika brukargrupper inom cykelpendlingsavstånd till resecentrum/bytespunkter m fl målpunkter.

Brister i tillgänglighet skapar handikapp, något som inte bara drabbar personer med funktionsnedsättning utan även barn, som alla har en bristfällig trafikmognad, personer utan tillgång till bil, personer som upplever rädsla när de går eller cyklar efter mörkrets

inbrott, m.fl. brukargrupper. Tillgänglighet är därmed både en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga.

### **Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning**

I den nationella planen avsätts medel för riktade åtgärder för att anpassa och öka tillgängligheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Länsplanen stödjer åtgärder i den nationella planen genom medfinansiering av riktade åtgärder för regional och lokal kollektivtrafik i resecentra och bytespunkter mm för tåg- och busstrafiken. Satsningar i prioriterade kollektivtrafikstråk överensstämmer med det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning.

### **Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar**

Åtgärder för gång- och cykelvägar som är attraktiva, trygga och säkra genomförs på det regionala vägnätet. De två senaste planperioderna (2014-2025 och 2018-2029) har inneburit en ökad satsning för gång- och cykelvägar med ca 65 procent. Satsningen i denna plan är dock mindre än i gällande länsplan. Detta på grund av kraftiga kostnadsökningar av namngivna större objekt/ombyggnadsåtgärder samt Trafikverkets avräkning med ca 255 mkr under planperiodens fyra första år. Det innebär tyvärr tydliga neddragningar för gång- och cykelvägar och övriga trafiksäkerhetsåtgärder.

Samordnade åtgärder med medfinansierade åtgärder på det kommunala vägnätet samt övriga trafiksäkerhetsåtgärder ökar barns möjligheter att vistas på ett säkert sätt i trafiken, dock inte i samma utsträckning som i gällande länsplan (Jfr avräkning ovan). Vidare innebär en samfinansiering från den nationella planen i form av en särskild cykelpott för cykelåtgärder på det regionala vägnätet, ett positivt bidrag.

### **Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång- och cykel förbättras**

Samordnade åtgärder på det regionala och kommunala vägnätet inriktas mot att utveckla tillgängligheten i resecentra, bytespunkter m m i kollektivtrafiken och som även är attraktiva, trygga och säkra för cykelresenärer. Det är därför nödvändigt att utforma ett gång- och cykelsystem med hög tillgänglighet inom cykelpendlingsavstånd till resecentrum/bytespunkt.

## **8.2 Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa**

### **Antalet dödade inom vägtrafiken halveras och svårt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007–2020**

Samtliga namngivna vägåtgärder i planen medför en ökad trafiksäkerhet med en tydlig positiv Netto Nuvärdes Kvot (NNK); särskilt gentemot en ökad trafiksäkerhet.

I övrigt kan länsplanen innefatta ett antal olika åtgärder i form av mötesseparering, sidoområdesåtgärder, cykelvägar, korsningsåtgärder, kollektivtrafikåtgärder m m. Planen innefattar en stor satsning på mötesseparering, Rv 66 Västmanlands länsgräns länsgräns-Smedjebacken, som tillsammans med andra samordnade trafiksäkerhetsåtgärder, har en stor trafiksäkerhetsnytta. Åtgärder för mötesseparering är dock väldigt kostnadskrävande relativt länsplanens medelstilldelning.

De två senaste planperioderna (2014-2025 och 2018-2029) har inneburit en betydligt ökad satsning för gång- och cykelvägar med ca 65 procent. Satsningen i denna plan är

dock mindre än i gällande länsplan. Detta på grund av kraftiga kostnadsökningar av namngivna större objekt/ ombyggnadsåtgärder och för cykelvägar samt Trafikverkets avräkning med ca 255 mkr under planperiodens fyra första år. Det innebär tyvärr neddragningar för gång- och cykelvägar och övriga trafiksäkerhetsåtgärder i länsplanen, vilket påverkar trafiksäkerhet, miljö och hälsa negativt.

### **Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020**

Det görs inga satsningar i länsplanen som torde bidra till säkerheten inom sjöfarten.

### **Antalet dödade och svårt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande**

Satsningar på åtgärder i länsplanen kopplade till järnvägssystemet och flygplatser torde bidra till säkerheten ytterst marginellt.

### **Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet**

#### **Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen**

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

### **Klimat**

De större vägobjekten i länsplanen har samtliga bedömts ha en negativ klimatpåverkan, dels genom klimatpåverkan under byggtiden och dels för att de bedöms leda till ökad trafik samt högre hastigheter. Detta kompenseras klimatmässigt i länsplanen, där det leder till att en överflyttning sker från bil till gång- och cykel och kollektivtrafik, genom att medel avsätts för byggande av gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik-åtgärder (steg 1–3 åtgärder). Sammantaget är den samlade bedömningen att länsplanen ger något negativt bidrag till fokusområdet Klimat.

### **Hälsa och livskvalitet**

Länsplanen har en tydlig trafiksäkerhetsprofil. Såväl steg 1–3 åtgärder som steg 4 åtgärder förväntas genom bättre infrastrukturstandard leda till färre dödade och skadade, minskat buller och ett ökat aktivt resande med kollektivtrafik och cykel, som bidrar till bättre folkhälsa. Neddragningar för gång- och cykelvägar och övriga trafiksäkerhetsåtgärder länsplanen, främst under planperiodens fyra första år genom Trafikverkets avräkning, påverkar trafiksäkerhet, miljö och hälsa något negativt gentemot gällande länsplan. Sammantaget är den samlade bedömningen att länsplanen ger positivt bidrag till fokusområdet Hälsa och livskvalitet.

## **8.3 Regionala mål för transportsystemet**

Utifrån kapitel 5 Regionala mål, önskade funktioner, brister och åtgärds-kategorier totalt i transportsystemet, har det gjorts en bedömning av transportpolitisk måluppfyllelse av länsplanen. Det har gjorts en översiktlig bedömning av hur åtgärdsstrategierna utifrån de regionala målen, bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse, samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbar transportförsörjning. Det redovisas även bedömningar av fördelningsaspekter och målkonflikter.



## Övergripande måluppfyllelse

Övergripande gäller att åtgärdsstrategiernas bidrag till de transportpolitiska målen i länsplanen genomgående är positiva. Till grund för detta är att åtgärdsstrategierna har relativt stor bredd och ett perspektiv om långsiktig hållbarhet.

### Bidrag till funktionsmålet – Tillgänglighet

Ett stort positivt bidrag till funktionsmålet för medborgarnas resor uppnås genom åtgärdsstrategier för säkra och trygga lokala, regionala och interregionala resor såväl på väg, järnväg som med flyg. Åtgärdsstrategier för bredbandsutbyggnaden för möjlighet till distanskontakter ger mycket stort positivt bidrag till ökad tillgänglighet för medborgarna.

Ett stort positivt bidrag till funktionsmålet för näringslivets transporter uppnås genom åtgärdsstrategier för att underlätta näringslivets transporter, exportindustri och besöksnäring för att öka tillgänglighet till nationell och internationell marknad samt åtgärdsstrategier för en säkrare och tryggare yrkestrafik.

Ett stort positivt bidrag uppnås även för funktionsmålet om regional tillgänglighet för barn och unga, kollektivtrafik och gång och cykel. Detta genom åtgärdsstrategier för bättre regional och nationell tillgänglighet, ökad delaktighet för barn och unga i transportinfrastrukturplaneringen och utveckling av infrastrukturen för kollektivtrafiken med säkra och tillgängliga gång- och cykelstråk till Resecentra och bytespunkter i kollektivtrafiken, skola och fritidsaktiviteter.

Ett måttligt positivt bidrag till funktionsmålet om jämställdhet uppnås genom åtgärdsstrategier för ökad delaktighet av fler grupper i transportinfrastrukturplaneringen samt samverkan för en transporteffektiv samhällsplanering som beaktar möjliga färdsätt till kvinnligt och manligt dominerande arbets- och utbildningsplatser. Ett måttligt bidrag till funktionsmålet om funktionshinder uppnås genom åtgärdsstrategier för anpassning av kollektivtrafikens fordon, resecentra, bytespunkter samt vägtrafikens rastplatser för funktionshindrades behov.

### Bidrag till hänsynsmålen – Säkerhet, Miljö och Hälsa.

Ett lågt till måttligt positivt bidrag till hänsynsmålen klimat och hälsa ges av åtgärdsstrategier för transporteffektiv samhällsplanering som kan bidra till ett mer hälsofrämjande och mindre klimatpåverkande transportmönster samt uppbyggnad för infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel samt alternativa drivmedel.

Måttliga till stora negativa bidrag till hänsynsmålen klimat och landskap sker vid byggande av ny transportinfrastruktur samt drift och underhåll av transportsystemet. Ett stort positivt bidrag till hänsynsmålet trafiksäkerhet ges av åtgärdsstrategier för att utveckla trygg, säker och tillgänglighet transportinfrastruktur. Nollvisionen är en ledstjärna i dessa åtgärdsstrategier.

### Bidrag till samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbar transportförsörjning

Åtgärdsstrategier bidrar i olika omfattning till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning genom att:

Den sociala hållbarheten kan öka genom åtgärdsstrategier för förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för näringsliv och medborgare. Barn, unga, funktionshindrade och äldre får med åtgärdsstrategierna ökade möjligheter att röra sig på egen hand i transportsystemet samt påverka utformningen av transportsystemet. Åtgärdsstrategier i Nollvisionens anda stöder den sociala hållbarheten.

Den ekologiska hållbarheten kan öka genom åtgärdsstrategier för mer transporteffektiv samhällsplanering för att minska klimatpåverkan samt genom att utveckling av tillgänglighet i gång, cykel eller kollektivtrafiksysteem. Åtgärder för ökad tillgång till alternativa bränslen och laddinfrastruktur, bidrar till ökad ekologisk hållbarhet. Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt av byggande av ny transportinfrastruktur samt drift och underhåll.

Den samhällsekonomiska hållbarheten kan öka genom åtgärdsstrategier för mer kostnadseffektiva transporter av varor och gods för näringslivet genom kapacitetshöjande åtgärder i transportsystemet för att nå nationella och internationella marknader. Åtgärdsstrategier för utveckling av ett säkert och tryggt vägnät samt utbyggnad för en attraktiv kollektivtrafik stöder samhällsekonomisk hållbarhet.

### **Fördelningsaspekter**

Nyttor av åtgärdsstrategier ges till näringslivet i form av att kunna nå nationella och internationella marknader med kostnadseffektiva och konkurrenskraftiga transporter. Åtgärdsstrategier ger nyttor för samtliga medborgare genom ökad tillgänglighet genom snabba, säkra och trygga resor såväl lokalt, regionalt som interregionalt.

## **9. Sammanfattning miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning**

Region Dalarna har, utifrån regeringens direktiv för åtgärdsplaneringen, i uppdrag att ta fram en länsplan för investeringar i regional transportinfrastruktur för perioden år 2022–2033. En regional plan för transportinfrastruktur antas alltid medföra betydande miljöpåverkan och därför ska en miljöbedömning göras av planen (Miljöbedömningsförordning 2017:966).

Länsplan 2022–2033 omfattar 1 039,6 mkr, efter att Trafikverket gjort en avräkning på ca 255 mkr utifrån regeringens tilldelade ekonomiska ram på 1 294 mkr (se kap 1.2). Det innebär en minskad ekonomisk ram gentemot gällande länsplan. Länsplanen innebär en liten ökning av medel till steg 4 åtgärder (nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder) medan det sker en minskning av steg 1-3 åtgärder (påverkansåtgärder/effektivisering av transportsystemet), särskilt de fyra första åren i planeringsperioden, då avräkningen genomförs.

Då nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder (steg 4 åtgärder) bedöms ha en större miljöpåverkan gentemot påverkansåtgärder och effektivisering av transportsystemet (steg 1–3 åtgärder) så blir bedömningen att länsplan för år 2022-2033 kommer att ha en något större negativ miljöpåverkan än länsplan 2018-2029.

### **Bedömningsgrunder – fyra fokusområden**

---

Trafikverket har utvecklat ett förslag till bedömningsgrunder som stöd för miljöbedömningar av långsiktiga transportinfrastrukturplaner. För att underlätta miljöbedömningen har Trafikverket aggregerat miljöaspekterna till fyra fokusområden: Klimat, Hälsa och livskvalitet, Landskap samt Hushållning av resurser. Region Dalarna har genomfört miljöbedömningen utifrån de av Trafikverket föreslagna fyra fokusområdena.

Den samlade miljöpåverkan av länsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen, av respektive fokusområdena sammanfattas nedan.

Fokusområde	Samlad bedömning av länsplanens miljöpåverkan	Kommentar
<b>Klimat</b>	Negativ -	De större vägobjekt i länsplanen (steg 4 åtgärder) har samtliga bedömts ha negativ klimatpåverkan, dels genom klimatpåverkan under byggtiden dels för att de bedöms leda till ökad trafik och högre hastigheter. Detta kompenseras klimatomfattigt i länsplanen något, när den leder till att en överflyttning sker från bil till gång- och cykel och kollektivtrafik, genom att medel avsätts för byggande av gång- och cykelvägar samt kollektivtrafikåtgärder (steg 1–3 åtgärder). Sammantaget blir den samlade bedömningen att länsplan ger något negativt bidrag till fokusområdet Klimat.
<b>Hälsa och livskvalitet</b>	Positiv +	Länsplanen har en tydlig trafiksäkerhetsprofil. Såväl steg 1–3 åtgärder som steg 4 åtgärder förväntas genom bättre infrastrukturstandard leda till färre dödade och skadade, något minskat buller och ökad möjlighet till aktivt resande som bidrar till bättre folkhälsa. Sammantaget blir den samlade bedömningen att länsplan ger något positivt bidrag till fokusområdet Hälsa och livskvalitet
<b>Landskap</b>	Negativ -	Huvuddelen av såväl de större som de mindre åtgärderna genomförs till stora delar i befintligt vägområde. Sammantaget blir den samlade bedömningen att länsplan därför ger något negativt bidrag till fokusområdet Landskap.
<b>Hushållning av resurser</b>	Negativ -	Byggande av ny infrastruktur innebär ökad resursförbrukning. Det kompenseras inte fullt ut även om förbättringsåtgärder genomförs flera inom flera åtgärder. Sammantaget blir den samlade bedömningen att länsplan därför endast ger något negativt bidrag till fokusområdet Hushållning av resurser.

Figur 9.1 Sammanfattande miljöpåverkan av länsplanen.

