

Remissammanställning - Länsplan för regional transportinfrastruktur Dalarna 2022-2033

Trafikverket Region mitt

Planförslaget är i sin helhet konkret och koncist. Det är lättläst och tydligt, men Trafikverket vill ändå framföra ett antal förbättringsförslag och förtydliganden som bland annat anges utifrån **specifika synpunkter och övriga synpunkter** under respektive kapitel etc.

Region Dalarna får hantera inkomna synpunkter i samverkan/dialog med Trafikverket Region mitt inför beslut om preliminär länsplan.

Region Gävleborg

Planalternativet har ett fokus på långväga gods- och persontransporter på vägnätet, vilket inte genererar någon hög grad av måluppfyllelse för den sociala hållbarhetsutvecklingen

Miljömässig hållbarhet

Åtgärder som skapar goda förutsättningar för hög framkomlighet för kollektivtrafik och gods på järnväg och sjöfart samt utbyggnad av gång- och cykelinfrastrukturen som inryms inom länsplanen har positiv inverkan på den miljömässiga dimensionen. Dock är dessa åtgärder mindre prioriterade ekonomiskt jämfört med andra åtgärder, vilket genererar låg miljömässig hållbarhet i planförslagen.

Ekonomisk hållbarhet

Fokus på att förvalta de ekonomiska förutsättningarna som getts har följts. Positivt är att det finns förutsättningar för flexibla investeringar i form av ekonomiska pottor för gång- och cykelvägar, trafiksäkerhet, kollektivtrafik och medfinansiering samt genom att framhäva olika planalternativ för att tydliggöra hur medel kan förflyttas beroende på vilket fokus planen önskas ta.

Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att både E45 och Inlandsbanan lyfts som viktiga stråk inom region Dalarna och ser fram emot fortsatt samverkan och gemensamt påverkansarbete för utveckling av de båda

stråken. I övrigt har Region Jämtland Härjedalen inget att erinra avseende region Dalarnas förslag till länsplan.

Region Värmland

Avstår att lämna svar.

Region Västernorrland

Utförliga beskrivningar över Dalarnas sammanhang och utmaningar - inte minst kopplade till besöksnäringen och den regionala geografin – vilket visar vilka speciella krav dessa faktorer ställer på transportinfrastrukturen. Västernorrland berörs inte direkt av något av de prioriterade objekten i förslag A och B, varför vi avstår från att yttra oss över förslag till fördelning av planeringsramen och prioriterade åtgärder.

Region Västmanland

Länsplanen ger en bra beskrivning av Dalarnas behov för ett väl fungerande transportnät utifrån besöksnäring, industri och arbetspendling. Region Västmanland planerar byggnation av Rv66 Fagersta–Oti 2025–2027. Det framgår i Region Dalarnas planförslag om att genomförande av Rv66 Fagersta/Västmanlands länsgräns-Smedjebacken sker i samverkan mellan båda regionerna. Det är av stor vikt att hitta samordningsvinster i respektive projekt.

Det är positivt att Region Dalarna lyfter den återstående delen av väg 66 Smedjebacken-Ludvika som en kvarstående brist för stråket och att sträckan Västmanlands länsgräns–Smedjebacken är prioriterad.

Både Dalabanan och Bergslagspendeln pekas ut som prioriterade kollektivtrafikstråk. Region Västmanland delar synen på dessa stråk och har avsatt medel i förslag till länsplan för utveckling av Bergslagspendeln med syfte att förbättra restiden och tillförlitligheten. Bergslagspendeln är en viktig länk för en förbättrad arbetspendling mellan länen.

Region Uppsala

Förslaget väl genomarbetat. God bild av regionens förutsättningar och en bra beskrivning av det storregionala perspektivet. Tydlig röd tråd. Efterlyser dock en lite tydligare och mer översiktlig beskrivning av skillnaden och motiven för de två åtgärdsförslagen – utan att ta ställning.

Ser behovet av att tillsammans med Region Dalarna och Region Västmanland arbeta med den gemensamma målbilden för att utveckla Dalabanan och att bevaka åtgärder på Rv70 i den nationella planen.

Region Örebro

Den framtagna inriktningen för länsplanen ser ut att gå i linje med tidigare bestämda mål och Region Dalarna har tagit fram två goda planförslag utifrån de förutsättningar som finns. Region Örebro län avstår dock från att ta ställning till något av förslagen som presenteras och har inga synpunkter i övrigt på remissversionen.

Länsstyrelsen Dalarna

Länsplanen har en tydlig trafiksäkerhetsprofil. Resurstilldelningen till klimat- och miljörelaterade åtgärder är enbart i storleksordningen 20 procent. Det är svårt att både genomföra stora infrastrukturinvesteringar, som innebär ett positivt bidrag till den regionala utvecklingen och därmed ökade transporter och ett negativt bidrag till klimatpåverkan, och samtidigt få resurserna att räckta till för andra påverkansåtgärder.

Länsstyrelsen saknar ett resonemang om alternativ till dessa förslag, om beslutade objekt kan omprövas och konsekvenser av detta. På sikt ser Länsstyrelsen en fördel med att en strategisk hållbarhetsanalys tas fram fram.

Avesta kommun

Remissvar saknas

Borlänge kommun

En välformulerad och tydlig plan. Bra med tydlig koppling mellan länstransportplanen och Dala strategin (RUS) och en mer målstyrd process.

Prioritering utifrån gällande länsplan 2018-2029:

- 1: Rv66 Ö Tandö-Bu,
- 2: Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen,
- 3: Rv66 (Fagersta-)U länsgräns-Smedjebacken i sin helhet enligt alt B,
- 4: Rv70 Särnaheden-Idre.

- För en mer målstyrd prioritering av framtida objekt in i Länsplanen (brister utanför planperioden) blir det viktigt med understödande analyser som länkar samman de mål som är uppsatta i RUS och Länsplan.
- Åtgärder för att prioritera kollektivtrafiken i de regionala stråken. Viktigt att de platser i länet som inte kommer att ha god tillgänglighet med tex kollektivtrafik prioriteras i första hand.
- Objekt för att öka tillgängligheten med bil, där trafiksäkerhetsåtgärder bidrar till att öka hastigheten måste vägas mot vilka förluster och brister som åtgärden orsakar gentemot andra mål, dvs målkonflikten måste synliggöras på ett tydligare sätt.
- Trafiksäkerhetsinsatser bör fortsatt prioriteras med fokus på oskyddade trafikanter.

Falu kommun

Planen är tydlig och välformulerad samt ger en bra beskrivning av dagens transportsystem och förutsättningarna för upprättande av planen.

Gång- och cykelåtgärder, övriga trafiksäkerhetsåtgärder

- Stort behov av att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för barn och övriga oskyddade trafikanter på landsbygden genom gång- och cykelvägar och passager.
- Oroande att medel för gång- och cykelåtgärder samt övriga trafiksäkerhetsåtgärder avsätts i mindre omfattning än i nu gällande länsplan och att dessa ligger sent i planperioden.
- Stort behov av ytterligare medel till gång- och cykelvägar - bör tidigareläggas under planperioden.

Väg 50 Falun-Enviken – mitträffling för ökad trafiksäkerhet.

Objektet genom Enviken (ombyggnad av korsningen Rv50/Lv888) har inte resulterat i en fullgod lösning. Behöver kompletteras med åtgärder för tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter/skolelever.

Rv69 Falun-Rättvik

Mötesseparering har, enligt åtgärdsvalsstudien, störst effekt och bäst löser problemen på sträckan Falun-Rättvik. Viktigt stråk för regional utveckling och arbetspendling mellan Falun och Siljansområdet. Mötesseparering prioriteras in i länsplanen vid nästa revideringstillfälle.

Kollektivtrafikåtgärder

Större satsning på kollektivtrafiken, stora behov av att anpassa hållplatser och bytespunkter för ett ökat resande och en mer attraktiv kollektivtrafik. Förutom anslutande säkra och tillgängliga gång- och cykelvägar till dessa behöver pendlarparkeringar tillskapas för kollektivtrafikens utveckling. Det bör framgå i planen vilka hållplatser/knutpunkter som upplevs som strategiska för kollektivtrafikens utveckling.

Gagnefs kommun

Kommunen förordar remissförslagets alternativ A. Kommunen betonar vikten av att namngivna projekt i länsplanen genomförs för utvecklingen i länet. Yttrar sig dock inte om prioriteringsordning av objekten i länsplanen.

Minskningen av ej namngivna åtgärder inom tillgänglighet och trafiksäkerhet bör ställas mot de positiva effekter ökade satsningar kan bidra till för minskad klimatpåverkan.

Viktigt att vidmakthålla och utveckla länsvägarna i och genom kommunen då de fungerar som transportväg för alla trafikslag inklusive oskyddade trafikanter. Särskilt väg 583 Borlänge-Mockfjärd och väg 597 Myrheden-Djurås när projektet E16 Borlänge-Djurås, etapp 2 och 3 byggs.

Sänkning av hastigheten på bland annat E16 har förändrat resmönstret genom Dalarna bland annat genom ökad trafik på väg 583 Borlänge-Mockfjärd. Resenärer till Sälen väljer i ökad utsträckning Rv66 Ludvika-Björbo. Detta behöver beaktas i länsplanen genom åtgärdsvalsstudier.

Hedemora kommun

Förordar remissförslagets alternativ B. Tidigare beslutad prioritering behålls samt ett tillägg om att revidering av länsplanen ska göras efter besked om samfinansiering för mitträckessepareringen. Syftet med revideringen är att lägga till en totalfinansiering av projektet Särnaheden-Idre.

- 1: Rv66 Ö Tandö-Bu,**
- 2: Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen,**
- 3: Rv66 (Fagersta-)Västmanlands länsgräns-Smedjebacken**
- 4: Särnaheden-Idre.**

Prioritering av ytterligare åtgärder:

- **Lv 270, Gussarvsrondellen–Hamre, gång- och cykelväg.**

- **Rv69 (Fagersta–Hedemora–Falun–Rättvik).**
- Uppbo-Trollbo (Hedemora-Falun)
- Vika-Hosjö/E16 (Hedemora-Falun)
- Falun-Rättvik
- **Hedemora centrum - Gussarvsgatan**

Leksands kommun

Förordar Remissförslagets alternativ A med tillägg att regeringen justerar Dalarnas planeringsram så att Rv66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken kan genomföras i sin helhet tillsammans med Rv70 Särnaheden-Idre under planperioden.

Vidhåller vikten av ytterligare satsningar på gång- och cykelvägar. Regeringen behöver ta ett större ansvar och avsätta ytterligare medel till länsplanerna för utveckling av cykelinfrastrukturen.

Ludvika kommun

Förordar Remissförslagets alternativ B samt att Rv66 Smedjebacken-Ludvika (etapp 3) bör prioriteras in i länsplanen.

Fokus bör ligga på trafiksäkerhet och regional utveckling. Det omfattar även att möjliggöra gång- och cykeltrafik i större utsträckning. Planen bidrar inte till att uppfylla Sveriges klimatmål. Det saknas medel för viktiga investeringar i hållbara transporter; kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt andra åtgärder för minskad klimatpåverkan.

- Efterfrågar mer medel och att dessa prioriteras till kollektivtrafiken.
- Satsning på gång- och cykelåtgärder stämmer inte i realiteten utifrån hur mycket resurser som satsas på nyinvesteringar i väg.
- Omfördelning av medel för drift till icke statliga flygplatser till gång- och cykelåtgärder.
- Tidigareläggning av tillgänglighets- och trafiksäkerhetsåtgärder (potter) för att möjliggöra överföring till hållbara transporter och färre skadade i trafiken.

Regionen bör presentera medel från länsplanen för steg 1-åtgärder under själva genomförandet av respektive åtgärd i länsplanen

Nya behov av utredningar/åtgärdsvalsstudier

- Rv66/Lv245 Grangärde-Sunnansjö-Stensbo: brister för oskyddade trafikanter, framför allt barn, besöksnäring och rekreation.

Prioriteringsordning av åtgärder utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier/utredningar

1. **Lv604 Grängesberg:** Ny gång- och cykeltunnel under Bergslagsbanan - öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för framförallt skolbarn.
2. **Lv245 Fredriksberg/Säfsen:** Åtgärder för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet längs med Lv245.
3. **Rv66 Gång- och cykelåtgärder mellan Marnäs och Harnäs:** Lyfts ur projektet Rv66 Smedjebacken- Ludvika och genomförs separat och i ett tidigare skede.
4. **Lv621 Ludvika-Hagge** (Smedjebackens kommun). Gång- och cykelåtgärder.

Malung-Sälens kommun

Förordar remissförslagets alternativ B - med motiveringen om att Rv66 Smedjebacken genomförs i sin helhet, kan medel frigöras från samfinansiering från nationell plan för att kunna starta Rv70 Särnaheden Idre inom planperioden.

Olyckligt att Dalarna missgynnas av en hög genomförandegrad av länsplanen. Väl förberedd skall inte straffa sig och det behöver påtalas för Trafikverket nationellt. Den regionala ramen borde utökas.

Prioritering av åtgärder utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier/utredningar

- **RV 66/ Albacksgatan/ Grönlandsvägen** norr om Malung åtgärdas då det är en riskutsatt och mycket olycksdrabbad korsning för både bilister och oskyddade trafikanter.
- Medel ur "Cykelpotten" används för en trafiksäker GC-lösning längs med **banvallen söder om Sälen**. En sådan GC-lösning kommer att utgöra ett funktionellt samband till riksväg 66 - ekonomi och lokala behov.
- Oskyddade trafikanter längs **RV 66 från rondellen i Malung och norrut** mot nytt köpcenter.

- Förbättringar av **bussangöring i "Sälen centrum"** skola, besöksnäring och lokalbefolkning.
- **Rv66 vid Handelsområdet Västra Långstrand..**
- **Rv66 avfart Torgås/Lv1047.**
- **Lv311** Trafiksäkerhetsåtgärder i området kring bron vid Hormundsvallen.
- Avfarten mot **Skistar Lodge Hundfjället**

Mora kommun

Prioriteringar:

- Vasaloppsvägen (LV1024/25)
- Rv70 Särnaheden-Idre.
- Kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägar bör prioriteras högre i länsplanen.
- Region Dalarna bör ta fram en regional cykelstrategi

Olyckligt och allvarligt att projekt med långtgående planering drabbas av en minskad ekonomisk planeringsram för länsplanen varför tilldelningen av ekonomiska medel till de regionala planerna i landet bör höjas.

Viktigt att knyta ihop gång- och cykelnät mellan Mora, Vattnäs och Orsa. åtgärder/objekt som i huvudsak ingår i nationell plan. Mora kommun ihop med Orsa kommun avser att utreda om det går att genomföra åtgärder som underlättar förutsättningar och möjligheter för cykling mellan Orsa-Mora.

Nya behov av åtgärdsvalsstudier/utredningar

Prioritering av gång- och cykelåtgärder utifrån Mora kommuns cykelstrategi (ej angett prioritetsordning):

- Förlängning av nuvarande gång- och cykelväg (Rv70 Mora-Bonäs) **RV** 70-Våmhus
- Sollerön-Mora
- Nusnäs-Färnäs skola
- Hinriksheden- Bergkarlås

Orsa kommun

Förordar remissförslagets alternativ A främst utifrån objekten:

- Vasaloppsvägen

- Rv70 Särnaheden-Idre.

Ytterligare prioriteringar

- Stråket Söderhamn – Bollnäs – Orsa – Norska gränsen bör ingå i de funktionella gods- och persontrafikstråken i och genom Dalarna.
- Högre prioritering av satsningar på kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelåtgärder.
- Region Dalarna bör ta fram en regional cykelstrategi

Viktigt att knyta ihop gång- och cykelnät mellan Mora, Vattnäs och Orsa. åtgärder/objekt som i huvudsak ingår i nationell plan. Mora kommun ihop med Orsa kommun avser att utreda om det går att genomföra åtgärder som underlättar förutsättningar och möjligheter för cykling mellan Orsa-Mora.

Nya behov åtgärdsvalsstudier/utredningar

Lv 296 Orsa-Furudal

Rättviks kommun

- Rv69 och Lv301 är av vikt att analysera och förbereda insatser inför kommande planperioder.
- utveckla eftersatta gång - och cykelvägar för att möjliggöra naturnära stråk mellan kommunerna.
- Lv301 Rättvik-Furudal bör behöva ingå i länets prioriterade kollektivtrafikstråk.
- Åtgärdsvalsstudien för Lv960 Backa-Sätra bör lyftas fram och genomföras samtidigt med kommunens utbyggnad av VA området Backa.

Nya behov av åtgärdsvalsstudier/utredningar

- Lv301 Rättvik-Furudal.

Prioritering av åtgärder utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier/utredningar

- Lv960 Backa-Sätra

Smedjebackens kommun

Förordar remissförslagets alternativ B. Prioriterar Rv66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken i sin helhet i enlighet med beslut om länsplan för

innevarande planperiod. Starka skäl för att prioriteringsordningen av objekt gällande plan ligger fast. Olyckligt om objektet delats in i två etapper på grund av kostnadsökningar. Påtalar vikten av att hela objektet genomförs utifrån maximal samfinansiering från nationell plan för mötesseparering.

Tillkommande nyttor utgörs till stor del av den mycket positiva förväntade utvecklingen inom Ludvika/Smedjebackens arbetsmarknadsregion. Hitachi Energy i Ludvika har tagit hem stora affärer inom kraftöverföring vilket förväntas öka behovet av anställda med ca 500 personer de kommande åren. I den integrerade arbetsmarknadsregionen som Ludvika och Smedjebacken utgör kommer behovet av bostäder och fungerande infrastruktur vara en viktig förutsättning för att möta denna utveckling. Det är inte bara den dagliga pendlingen som är viktig utan även behovet av tillgängliga och säkra transporter mellan arbetsmarknadsregionen och framför allt Mälardalsregionen samt ett viktigt stråk för besöksnäringen till Dalafjällen, Romme alpin och Säfsen.

Förordar även objektet **Rv66 Smedjebacken-Ludvika** - angiven brist i remissförslaget.

Vidare anförs synpunkter kring faktaunderlag, förtydliganden etc.

Sätters kommun

Stora satsningar på vägobjekt som låser upp stora delar av investeringsvolymen de närmaste åren är viktiga, men samtidigt måste medel också säkras för gående och cyklister samt kollektivtrafik.

Satsningen på Rv66, länsgräns Västmanland-Smedjebacken, och Rv70, Särnaheden-Idre är välkommen. Länsplanens ram måste höjas så att dessa objekt kan inkluderas i planen utan att satsningarna på övriga trafikslag helt uteblir.

Oklart hur remissförslaget bidrar till målet om utsläppsminskningar, Det saknas konkreta resonemang om hur minskningar av utsläppen ska uppnås och vilken roll länsplanen spelar i detta. Kan förbättras genom att mer medel avsätts för satsningar på gående och cyklister samt kollektivtrafikresenärer.

Prioritering av åtgärder utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier/utredningar

Viktigt att följande planmogna objekt på något sätt ges utrymme inom den första fyraårsperioden av planen.

- Lv780 Bispberg-Rv70
- Lv 789/806 Gustafs-Naglarby
- Lv790 Stora Skedvi

Rv 69 Hedemora-Falun- Rättvik

Fäggeby utgör en knutpunkt för kollektivtrafiken på landsbygd i Säter. Behöver förbättras för cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer. Vidare behöver stråkhållplatserna i Hysta och Pingbo utvecklas. Bygg bort farliga busshållplatser inom kollektivtrafiken.

Vansbro kommun

Stödjer länsplanens intentioner och behov vad gäller besöksnäring, Industri och näringsliv, godstrafik samt rimliga restider för små arbetsmarknadsområden som Vansbro och Malungs-Sälen, med koppling till bra kollektivtrafik.

Starkt kritisk till minskningen av länsplanens ekonomiska ram genom avräkning. Behoven är större än tilldelad ram. Om länet skall kunna bidra till god måluppfyllelse av uppsatta mål krävs mer resurser.

Stora kostnadsökningar måste granskas av oberoende part, inte förenligt med goda planeringsförutsättningar. Detta samt föreslagen minskning av den ekonomiska ramen hindrar Dalarnas förutsättningar att bidra till regeringens högt prioriterade mål gällande ett hållbart samhälle (Agenda 2030).

Prioriterar satsningar på gång- och cykelvägar är prioriterat men behöver även inkludera enklare billigare alternativa gång och cykelvägar. För lång tid mellan planering och verkstad.

Högst prioritering på vägsidan är de objekt som ligger i gällande nationell och länsplan. Näst högst i prioriteringen kommer åtgärder på Rv70 Borlänge-Mora, och E16, Djurås-Malung. Den senare med motiveringen att det saknas järnväg med persontrafik på sträckan. Viktigt stråk för pendling och besöksnäring.

Prioritering av åtgärder utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier/utredningar

- Lv539 Dala-Järna/E16-idrottsplatsen.
- Längs E16 i Nås (Stationsområdet- Sveden)
- Rv26 Vansbro/Saltvik, från nya rondellen E16 till f.d. Pizzerian Saltvik
- E16 Ortssammanbindande stråk Vansbro- Äppelbo – nationell plan

Älvdalens kommun

Förordar remissförslagets alternativ A med följande tillägg:

- Rv 70 Särnheden – Idre prioriteras före Rv 66 Västmanlands länsgräns - Smedjebacken. Inom de närmaste 10 åren planerar det privata näringslivet att investera ca 20 miljardert, vilket leder till mer än 1000 nya jobb. Ett tillräckligt skäl att "det offentliga" gör allt för att tidigarelägga genomförandet av objektet.
- Rv 66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken etappindelas enligt remissförslag A
- Medel för att snarast påbörja planläggning/vägplan för Rv70 Särnheden-Idre
- Agera kraftfullt gentemot regering och centrala myndigheter för att erhålla utökat anslag avseende Länsplan 2022-2033
- Viktigt påbörja planläggning och successivt genomförande av åtgärder på Lv311 Sälen-Särna.

Argument för att ej etappindela RV66 är att det kan innebära en lägre statlig medfinansiering av denna investering. Detta vet vi med säkerhet inte idag! Inte ett tillräckligt argument för att senarelägga RV70 Särnheden-Idre som i nuvarande Länsplan är planerad till 2026.

Kommunen vill påminna om att RV66 Västmanlands länsgräns-Smedjebacken har fördyrats med 350 Mkr i förhållande till beräkningarna i nuvarande länsplan. RV70 Särnheden-Idre har fördyrats med ca 100 Mkr. Inte rimligt att vägprojektet i Norra Dalarna ska ta hela den "smäll" som dessa felkalkyleringar fått till följd.

Bostadsrättsföreningar i Sälen området

- Rv66 Hundfjället, korsningen med Fjällsåsvägen – föreslår att det byggs en cirkulationsplats senast sommaren 2022. Trafikverket har bedömt korsningen som riskfylld.

Destinationsutveckling Idre AB

- Rv 70 Särnaheden–Idre prioriteras i kommande länsplan – ca 20 miljarder kommer att investeras inom den närmaste tioårsperioden.
- Lv311 Sälen-Särna: Starta planering och genomförande av åtgärder - behövs för att dra nytta av satsningen kring flygplatsen i Sälen och som gynnar besöksnäringen i Idreområdet.

Falun Borlänge-regionen och Partnerskap Bergslagsdiagonalen

Tilldelad ekonomisk ram är långt från tillräcklig. Accentueras av justeringen/avräkningen av regeringens tilldelade ram. Innebär en sänkt ekonomisk ram gentemot gällande länsplan.

Samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder ur nationell plan:

Ser inte möjligheten att få in åtgärder för samfinansiering tidigt i planperioden, varför den inte kan utnyttjas.

Det resulterar bland annat i att något av objekten Rv70 Särnaheden - Idre eller Rv66 Västmanlands länsgräns–Smedjebacken måste prioriteras bort från planen (Alternativ A eller B), trots att båda dessa objekt är synnerligen viktiga åtgärder för Dalarnas läns utveckling. Tar inte ställning i frågan om vilket av dessa objekt som slutligen ska ha förtur.

Övriga trafiksäkerhetsåtgärder

- Rv50 Falun-Gävleborgs länsgräns: Yrkar på åtgärder för räffling Falun-Enviken samt kompletterade trafiksäkerhetsåtgärder i Enviken.

Planförslaget innehåller ett enda namngivet objekt inom de fyra ägarkommunerna Falun, Borlänge, Gagnef och Säter.

Utifrån åtgärdsvalsstudie för Rv69 finns många mycket verksamma åtgärder sträckan Falun-Bjursås. Den har hög trafikbelastning och är viktig för såväl

pendling som för turisttrafiken. Yrkar på att det under planperioden inryms åtgärder från de pottpengar som avsätts i planen.

Fjätervålen AB

Rv70 Särnaheden-Idre prioriteras i kommande länsplan – ca 20 miljarder kommer att investeras inom den närmast tioårsperioden. Anför att medel anslås för att starta planläggning.

- Lv311- behövs för att Idre ska kunna dra nytta av satsningen kring flygplatsen i Sälen.
- Uppmanar Region Dalarna att agera mot regeringen och andra myndigheter för att öka anslagen till länsplanerna.
- Satsa mer på kollektivtrafiken i form av fler och bättre rustade hållplatser i landsbygd/glesbygd, ökad turtäthet, anropsstyrd trafik och lägre avgifter för resenärer.
- Våldigt synd att järnvägen inte alls är med i planen. Vi vill se satsningar på Dalabanan, Bergslagsbanan, Inlandsbanan och Västerdalsbanan. Spårbunden trafik är minst 10 gånger effektivare än vägbunden och koldioxidutsläppen är försumbara.
- Främja digital infrastruktur för att möjliggöra ersättning av fysiska möten.

Företagarna

Behoven av investeringar i befintligt vägnät i Dalarna är stora. Kostnadsökningar och en beslutad avräkning ger ringa förutsättningar för att genomföra planerade investeringar. Tar inte ställning till om investeringarna ska göras i "norr eller söder". Flera delar av den nationella planen undantrycker det lokala och regionala investeringsbehovet.

Grövelsjöfjällen Turistförening

- Rv70 Särnaheden-Idre prioriteras i kommande länsplan – ca 20 miljarder kommer att investeras inom den närmaste tioårsperioden
- Väg 311 Sälen-Särna. Snarast starta planering och genomförande av åtgärder – behövs för att dra nytta av satsningen kring flygplatsen i Sälen och som gynnar besöksnäringen i Idreområdet

Idre Fjäll

- Rv70 Särnaheden-Idre prioriteras i kommande länsplan – ca 20 miljarder kommer att investeras inom den närmast tioårsperioden. Anför att medel anslås för att starta planläggning.
- Lv311- behövs för att Idre ska kunna dra nytta av satsningen kring flygplatsen i Sälen.
- Uppmanar Region Dalarna att agera mot regeringen och andra myndigheter för att öka anslagen till länsplanerna.

LRF

Uteblivna förstärkningar i form av bärighet och underhållet av befintliga vägar är en stor brist i det nationella och det regionala vägnätet. Medel för dessa åtgärder är dock primärt kopplade till nationell plan. Upplever de största bristerna med länets transportinfrastruktur i form av framkomlighet och bärighet men att Länsplanens budget är starkt begränsad och koncentrerad till några utsatta vägavsnitt.

Betonas betydelsen av det finmaskiga vägnätet för Sveriges och länets viktiga skogs- och lantbruksnäring. Närmare 90 % av varje skogstransport har sin början på en enskild väg. Viktigt samspel mellan statliga och enskilda vägar, som gör att Sveriges landsbygd kan leva i framtiden där människor kan fortsätta att verka och bo på landsbygden i länet.

Länsplanen behöver innehålla fler åtgärder som skapar förutsättningar för ett företagande och boende på landsbygden i Dalarnas län. Föreslår därför att länsplanen ger utrymme för ett anslag till snabba åtgärder av de mest akuta bristerna som uppstår i länets vägnät.

Otillräcklig finansiering av vägnätet i den nationella infrastrukturplanen kombinerat med att regionala länsplaner tycks inriktas mot infrastrukturförbättringar av persontransporter, gör att färre vill bosätta sig och/eller driva företag på landsbygden.

Mellansvenska Handelskammaren

Tillgängliga medel räcker inte för att tillgodose behoven. Det är därför helt avgörande att Region Dalarna tillsammans med kommunerna och andra

intressenter behöver fortsätta lyfta Dalarnas behov på nationell nivå för att öka statliga investeringar i vår region.

Investeringar i remissversionen av länsplan är viktiga för Dalarnas utveckling. Tyvärr ser vi att de medel som finns tillgängliga inte räcker till för behoven som finns både på Rv66 och Rv70. Anser att båda vägarna har en viktig roll för länets utveckling och kan inte ta ställning till vilken som ska byggas i första fas.

Viktigt att besöksnäringens viktiga vägar säkerställer en hög tillgänglighet och trafiksäkerhet under tider av väldigt hög trafik. Utmaningen är att trafikflöden koncentreras till vissa tider och att metoderna för att mäta trafik inte fångar in detta. Det är viktigt att ta hänsyn till detta i fortsatt planering.

Miljöpartiet de gröna i Dalarna

Planen bidrar inte till att uppfylla Sveriges klimatmål. Det behöver satsas mer på viktiga investeringar i hållbara transporter, bland annat kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt övriga trafiksäkerhetsåtgärder åtgärder för att bidra till minskad klimatpåverkan. Viktigt att steg 1-3 åtgärder prioriteras och att det skapas utrymme även 2022-2025.

Kritiska till att länsplanen innehåller driftsbidrag till flygplatser. Föreslår att en ordentlig summa läggs på Busshållplatser och särskilt vid platser där skolbarn använder hållplatserna.

Naturskyddsföreningen Gävle Dala

- Slopa driftsbidraget till de regionala flygplatserna. Bidraget motverkar även målområdet Ett klimatsmart Dalarna i Dalastrategin 2030.
- Satsa mer på utbyggnad och underhåll av cykelinfrastruktur
- Satsa på cykelfrämjande åtgärder som att utarbeta en regional cykelplan/strategi
- Om cykelsatsningarna prioriteras bort i länstransportplanen riskerar de nationella extra pengarna till cykling att utebli. Det vore mycket olyckligt.
- Påverka nationellt för att få bygga enklare cykelvägar; på gamla banvallar till exempel
- Främja infrastruktur för fossilfria drivmedel såsom el, biogas, HVO100 och vätgas.

Riksförbundet Enskilda vägar

Allt tyngre fordon kräver att bärigheten på såväl broar som vägar behöver förstärkas. Många broar som byggdes på 50- och 60-talet är nu i stort behov av renovering/förstärkning. Man riskerar att väghållarna måste begränsa fordonsvikterna på broarna, vilket kommer att påverka näringslivet negativt.

Regionens planförslag syftar långsiktigt till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med större fokus på olika funktioner i transportsystemet samt med ett hela-resan perspektiv både för person- och godstransporter. Ska denna målsättning bli verklighet krävs att även det enskilda vägnätet tas med i det arbetet samt att ökande medel avsätts för investeringar. Det enskilda vägnätet är också av betydelse för det rörliga friluftslivet och indirekt för besöksnäringen.

Samarkand

Samarkand är ett regionalt utvecklingsbolag som bildades 2002, stiftare och ägare är Hitachi Energy, Ovako, Ludvika och Smedjebackens kommuner samt Region Dalarna. Förutom detta har Samarkand drygt 40 andra företag och organisationer som medlemmar.

Rv66 och Bergslagspendeln är viktiga regionala stråk för godstransporter samt regional och storregional arbetspendling. Även en pulsåder för pendling mellan kommunerna. Stråket sträcker sig via Västerås-Surahammar-Fagersta-Ludvika.

Bergslagspendeln sträcker sig 20 mil från Ludvika, via Fagersta, Surahammar och Hallstahammar ned till Kolbäck, där den ansluter till Mäljarbanan.

Rv66 Fagersta-Smedjebacken bör genomföras i sin helhet inom planperioden - ökade pendlarmöjligheter i Bergslagsregionen och vidare, förkortade restider för turisttrafiken mot bland annat Säfsen och Sälen samt möjligheter för att lättare locka kvalificerad arbetskraft till vår region.

Region Dalarna bör bidra och stötta utvecklingen av en bra laddinfrastruktur för RV 66 i hela stråket upp till fjällen och där Ludvika kan vara en nyckelort då riksvägarna 50 och 66 möts i Ludvika.

SKR

Avstår att lämna svar.

SMC Sveriges MotorCyklister

Konstaterar att det helt saknas åtgärder som handlar om att öka säkerheten för dem som färdas på MC och moped i remissunderlaget. Tvåhjuliga motorfordon kan bidra till förbättrad framkomlighet i regionen om pendling ökar med motorcykel och moped klass I och II på sträckor som är för långa för promenad och cykling och där kollektivtrafik saknas.

- Föreslår att medel som finns avsatta för åtgärdsvalsstudier och andra utredningar även används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen.
- Föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor.
- Föreslår att ändra all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopedister.

Trafiksäkerhetsåtgärder bör även kunna innefatta åtgärder som ökar säkerheten för MC- och mopedtrafiken.

Socialdemokraterna i Dalarna

Det är viktigt att här påtala att alla objekten i remissförslaget är viktiga för länets fortsatta utveckling! Det finns ytterligare behov av infrastrukturinvesteringar och ramarna för länsplanen borde i grunden utökas.

Remissunderlaget rymmer inte alla större objekt i den kommande länsplanen på grund av kostnadsförordningar. Påpekar att det finns goda utsikter att kunna hitta kompletterande finansiering. Regeringen har avsatt pengar för trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. främst i form av mittseparering som förkortar restiden på landsbygd. Om regionen erhåller 40% medfinansiering för projektet Rv66 Fagersta/Västmanlands länsgräns-Smedjebacken motsvarar det ca 220mkr. Det borde även finnas goda utsikter att medfinansiera objekt med bärighetspengar, besöksnäringssatsningar eller andra nationella och regionala finansieringsmöjligheter. Förordar att regionen behåller den prioritering/planering som man tidigare beslutat om med objekten:

- 1: Rv66 Ö Tandö-Bu,
- 2: Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen,
- 3: Rv66 (Fagersta-)U länsgräns-Smedjebacken - remissförslag alternativ B,
- 4: Särnaheden-Idre

Anför att regionen gör ett tillägg till länsplanen om att en revidering av länsplanen ska göras omedelbart efter att besked kommit om storleken på medfinansiering för mitträckesseparering. Syftet med revideringen är att lägga till en totalfinansiering av projektet Rv70 Särnaheden-Idre.

Sveriges Åkeriföretag

Kan inte göra en bedömning för det ena eller andra alternativet i remissförslaget.

Anser att de medel som ligger för hela den nationella infrastrukturplanen är för små och måste utökas under perioden. Behovet av tunga vägtransporter i regionen är stort och följer man förslagen borde detta resultera i en mer gynnsam ekonomi för vidmakthållande av väginfrastruktur och underhåll i regionen.

Säfsen Resort

Besökare kommer från Karlskoga, Örebro, Västerås, med en större tillströmning från Mälardalen. En styrka att för att attrahera människor närmare Stockholm beror till stor del på avståndet och restiden.

Restiden och vägstandard kommer vara oerhört viktigt, för att kunna attrahera personal till vår anläggning – handlar om överlevnad. En satsning på Rv66 Fagersta/Västmanlands länsgräns-Smedjebacken är av yttersta vikt.

Särna Byaråd

Prioritering av Rv70 Särnaheden-Idre för utvecklingen av landsbygden. Tillstyrker i övrigt Älvdalens kommuns remissyttrande vad gäller aktuellt objekt.

