

# LÄNSPLAN

## Regional transportinfrastruktur för Dalarna 2018–2029



Fastställd länsplan 2018-10-24

REGION DALARNA



# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
1.1 Inledning .....	4
1.2 Direktiv .....	6
1.3 Länsplanens omfattning.....	7
<b>2 Beskrivning av dagens transportsystem.....</b>	<b>7</b>
2.1 Utpekade gods- och persontrafikstråk i och genom Dalarna .....	7
2.2 Vägnätet i Dalarna .....	8
2.3 Järnvägsnätet i Dalarna.....	9
2.4 Hamnar av betydelse för Dalarna.....	10
2.5 Flygplatser av betydelse för Dalarna.....	10
<b>3 Förutsättningar för regional planering .....</b>	<b>11</b>
3.1 Tillgänglighet.....	11
3.2 Trafiksäkerhet och olycksfrekvens .....	11
3.3 Dalarnas starka ben – exportindustri och besöksnäring.....	13
3.4 Arbets- och studiependlingsmönster.....	14
3.5 Kollektivtrafiken i Dalarna.....	16
<b>4 Den samlade målbilden.....</b>	<b>17</b>
4.1 EU-mål.....	17
4.2 Den nationella transportpolitikens mål .....	17
4.3 Nationella och regionala miljömål.....	17
4.4 Den regionala utvecklingsstrategin ”Dalastrategin – Dalarna 2020” .....	18
<b>5 Regionala mål, önskade funktioner, brister och åtgärdsstrategier .....</b>	<b>20</b>
5.1 Regionala mål för transportsystemet.....	20
5.2 Önskade funktioner i transportsystemet.....	20
5.3 Brister i transportsystemet .....	21
5.4 Åtgärdsstrategier för att uppnå önskade funktioner .....	21
5.5 Målkonflikter.....	21
<b>6 Åtgärdsplan .....</b>	<b>22</b>
6.1 Inledning .....	22
6.2 Länsplanens bidrag till ökat bostadsbyggande .....	22
6.3 Dalarnas prioriteringar.....	23
6.4 Ekonomisk planeringsram .....	25
<b>7 Samband nationell plan och grannlänens planer .....</b>	<b>32</b>
7.1 Nationell plan .....	32
7.2 Grannlänens planer .....	35
<b>8 Samlad effektbedömning.....</b>	<b>36</b>
8.1 Funktionsmål – Tillgänglighet .....	36
8.2 Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa .....	38
8.3 Regionala mål för transportsystemet.....	39
<b>9 Sammanfattning miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning.....</b>	<b>41</b>
 <b>Bilaga - Sammanställning - regionala mål, önskade funktioner, brister och åtgärdsstrategier .....</b>	<b>42</b>

# 1 Sammanfattning

## 1.1 Inledning

Regeringens gav i mars 2017 länen i uppdrag att ta fram nya trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Trafikverket fick för samma period i uppdrag att ta fram en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet

Länsplanen tar sin fortsatta utgångspunkt i gällande länsplan samt vidare utifrån regeringens direktiv och de strategiska inriktningar och prioriteringar som gjorts inom ramen för den regionala systemanalysen (december 2016).

Arbetet har bedrivits genom ett brett förankringsarbete i form av dialoger och workshops med politiska beredningar och referensgrupper med representanter från Trafikverket, länsstyrelsen, landstinget, näringsliv, kommuner, partnerskap/intresseföreningar m fl. organisationer.

Länsplanen har genom planens namngivna objekt, ett starkt fokus gentemot besöksnäringen, men även gentemot exportnäringen i Dalarna, vilka båda bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi. Regeringen har ju bland annat under inriktningsplaneringen påpekat infrastrukturens betydelse för utvecklingen av besöksnäringen.

Den omfattande turisttrafiken har en påtaglig påverkan på transportsystemets kapacitet i hela Dalarna. I praktiken uppstår trafikinfarkter även i den här delen av landet, det vill säga utanför storstadsregionerna, när vägstandarden inte svarar mot de faktiska trafikflödena. Under vintersäsongen, men delvis även under sommarsäsongen, är trafikflödet upp till 500 % högre än årsdygnstrafiken, vilket ställer höga krav på hastighetsanspråken för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet.

Det nationella stamvägnätet genom Dalarna sträcker sig till Malung (E16) och Mora (E45/Rv 70). Norr därom sträcker sig det regionala vägnätet mot Dalafjällen med långa avstånd (Rv 66 Malung–Sälenområdet 10 mil, Vasaloppsvägen Mora–Sälenområdet 10 mil, Mora-Idre/Grövelsjön 20 mil).

Ett omfattande nationellt stamvägnät och regionalt vägnät sträcker sig genom Dalarna i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning (**E 16, E 45, Rv 50, Rv 66, Rv 68, Rv 69 och Rv 70**) med viktiga kopplingar till Norge/Oslo (Bergen) och Sälenfjällen i väster, Siljans- och Idreområdet i norr, vidare via Finland och Baltikum i öster samt inte minst Mälardalsregionen i söder. Därför är det viktigt att satsningar i nationell plan interagerar med länsplanens tydliga satsningar på regionala vägar med stark bäring mot export- och besöksnäring.

Det omfattande regionala vägnätet med stark koppling till besöksnäringen innebär att Dalarna tar ett stort ansvar för utvecklingen av den starkt växande besöksnäringen i Sverige genom kraftfulla satsningar i länsplanen. Mötesseparering Rv66 U länsgräns–Smedjebacken samt satsningar på Vasaloppsvägen och Rv70 Särnaheden-Idre är tydliga exempel. Objekten är viktiga för såväl regional arbetspendling som för stora trafikvolymmer med destination dalafjällen. Dessa volymer utgörs till större delen av människor från andra regioner än Dalarna.

Ett tydligt exempel på en vägsträcka som har bäring på såväl regional arbetspendling som turisttrafik är E16 Förbi Yttermalung. Sträckan har stora problem med trafiksäkerhet och tillgänglighet, särskilt under sommar och vintersäsong.

E16 är en nationell stamväg och ska formellt hanteras i nationell plan. E16 Förbi Yttermalung är viktig för Dalarna och har funnits med i Länsplanen sedan 1998, i nu gällande plan finns den med för en kostnad på 207 miljoner kronor. I planläggningsprocessen har Trafikverket fastställt ett vägalternativ som är längre men också mer samhällsekonomiskt lönsamt än tidigare förslag, det har kostnadsberäknats till ca 350 mkr. Region Dalarna anser att det fastställda vägalternativet är bättre än tidigare alternativ, både utifrån trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv för såväl regional arbetspendling som nationell turisttrafik.

Trots det bättre vägalternativet så får den ökade kostnaden stora konsekvenser då den skulle komma att belasta den nya länsplanens ekonomiska ram i sin helhet under fyra år (ca 95 mkr/år). När remissförslaget på Länsplan 2018–2029 beslutades gjorde Region Dalarna bedömningen att objektet inte var hanterbart i länsplanen.

Med beaktande av vad som sagts ovan, vad gäller det ansvar som Region Dalarna tar i länsplanen för det regionala vägnätet som har tydlig bäring på besöksnäringen, behöver nu Förbi Yttermalung prioriteras in i Nationell Plan. Region Dalarna vill därför i en snar dialog med regeringen diskutera hur de regionala- och nationella intressena och behoven kan mötas i dessa delar. De regionala- och nationella planerna måste, vid fastställelse, vara transparenta såväl ekonomiskt men även vad gäller prioriterade objekt. Förbi Yttermalung riskerar annars att hamna mellan stolarna vilket får konsekvenser för såväl regional arbetspendling som för besöksnäringen.

## 1.2 Direktiv

I direktiven anges de ekonomiska ramarna sammanlagt uppgå till 622,5 miljarder kronor för nationell plan och länsplaner (en ökning med cirka 100 miljarder kronor gentemot gällande planer), varav

- 125 mdr för vidmakthållande/underhåll av statliga järnvägar.
- 164 mdr för vidmakthållande/underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag av enskild väg
- 333,5 mdr för utveckling av transportsystemet.

Inom ramen för utveckling av transportsystemet (333,5 mdr) går **36,6 mdr till länsplaner**. Dalarna har tilldelats en definitiv/slutlig planeringsram på **1128 mkr**, vilken är oförändrad gentemot regeringens beslut om att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur (2017-03-23)

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande samt utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt ett perspektiv över nationsgränserna. *Propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21)* ska beaktas i sin helhet, de transportpolitiska målen, fyrstegsprincipen, ett trafikslagsövergripande synsätt samt regionala systemanalyser, ska vara utgångspunkt för analyser och förslag till åtgärder. Vidare bör, vid prioriteringen av åtgärder, förutsättningar för att möta behov av ökat bostadsbyggande (se kap 6.2), vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen.

I länsplanen ska redovisas hur mycket medel som avsätts till; samfinansiering av åtgärder i nationell plan, statlig medfinansiering, fördelning mellan trafikslag samt till cykelinfrastruktur.

Vidare ska det utifrån 6 kap. miljöbalken, göras en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning av länsplanen.

Länsplanerna ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till de transportpolitiska målen. 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.

Den regionala systemanalysen är en politiskt förankrad utvecklingsstrategi för länets transportsystem. En central utgångspunkt är målen i den regionala utvecklingsstrategin (Dalastrategi–Dalarna 2020) för länet. Den är en transportslagsövergripande analys av transportsystemets funktion och brister utifrån nationella och regionala mål och behov. Den är det främsta underlaget för långsiktiga transportplaner på nationell och regional nivå.

### 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 Beskrivning av dagens transportsystem

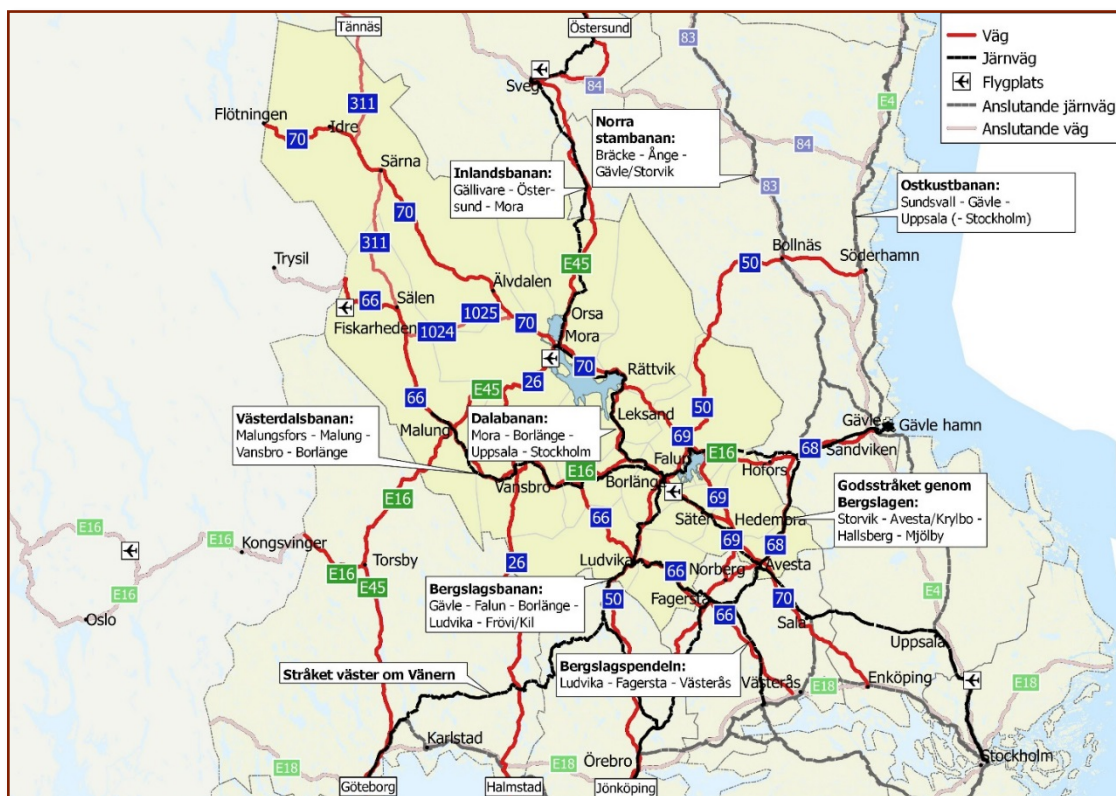
I Dalarna ligger tätorterna som ett pärlband längs tydliga stråk. Där sammanstrålar även de för såväl nationell som regional nivå viktiga nord-sydliga och öst-västliga järnvägs- och vägstråken, som utgör basen för Dalarna, som ett av landets absolut största godsgenererande län. Dalarna är dessutom ett transitlän för den omfattande nord-sydliga godstrafiken i Sverige. Vart fjärde godståg (per dygn) på svensk järnväg har sitt ursprung i eller passerar Borlänge. Dalarnas närhet till Stockholm/Mälardalsregionen ger förutsättningar för en samverkan och ett gemensamt arbete för utveckling av en storregional struktur i Mellansverige.

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

I den regionala systemanalysen (Region Dalarnas direktion, beslut 2016-12-07) har pekats ut åtta funktionella gods- och persontrafikstråk i och genom Dalarna.

Dessa åtta stråk är:

- E16/Västerdalsbanan/Gävle hamn.
- E45/Inlandsbanan.
- Riksväg 50 (Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan/Gävle hamn/Göteborgs hamn.
- Riksväg 70/Dalabanen/Vasaloppsvägen/Dala Airport/Mora-Siljan flygplats.
- Riksväg 26 (Halmstad–Kristinehamn–Mora).
- Riksväg 66/Bergslagspendeln/väg 311.
- Riksväg 68/Godsstråket genom Bergslagen/Gävle Hamn/Skånehamnar.
- Riksväg 69 (Fagersta–Falun–Rättvik).



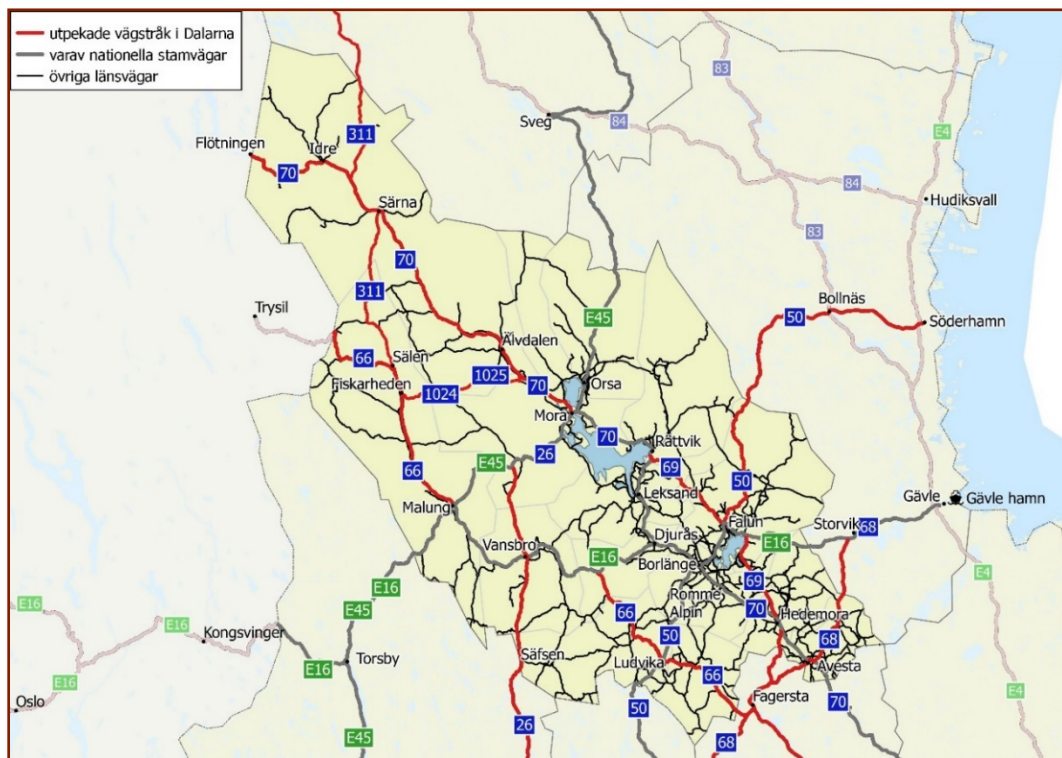
Figur 2.1. Utpekande funktionella gods- och persontrafikstråk

## 2.2 Vägnätet 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–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 så kallade **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.



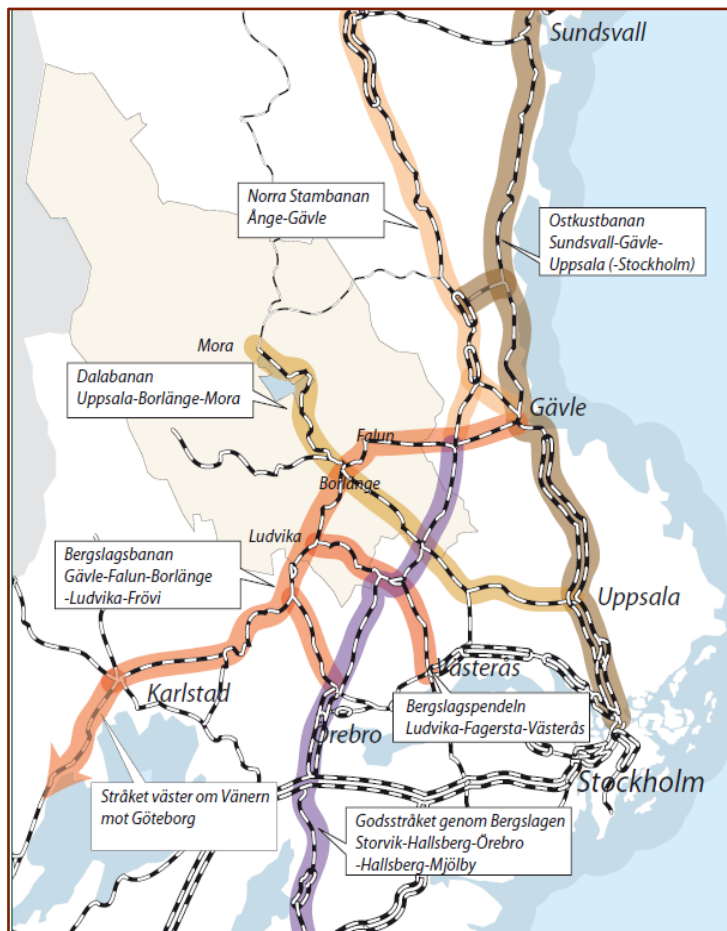


Figur 2.2. Nationella stamvägar, övriga riksvägar och länsvägar i Dalarna, med utpekade vägstråk i Dalarna.

### 2.3 Järnvägsnätet i Dalarna

Det statliga järnvägsnätet i Dalarna omfattar **Dalabanan/Siljansbanan** (Mora-Uppsala), **Bergslagsbanan** (Gävle-Falun-Borlänge-Ludvika-Frövi/Kil-väster om Vänern-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.

Investeringar i det statliga järnvägsnätet planeras och finansieras i huvudsak via medel i den nationella planen för transportsystemet. Medel ur länsplan för regional transportinfrastruktur får finansiera investering i det statliga järnvägsnätet.



## 2.4 Hamnar av betydelse för Dalarna

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

**Gävle hamn** är en viktig utskeppningshamn, 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 utskeppning för Dalarnas näringsliv. Övriga strategiska hamnar för Dalarna är hamnarna i Oxelösund och Norrköping, Vänerhamnar, Mälarhamnar samt Orrskärs hamn utanför Söderhamn.

## 2.5 Flygplatser av betydelse för Dalarna

Dalarna har för närvarande två reguljära flygplatser; DalaAirport i Borlänge och Mora-Siljans flygplats i Mora.

**Dala Airport** i Borlänge är viktig för reguljärflyget (affärs- och tjänsteresor), men även med potential för en utveckling av turistresor. Flygplatsen har en relativt omfattande chartertrafik.

**Mora-Siljan flygplats** är viktig för reguljärflyget för affärs- och tjänsteresor, men även med potential för en utveckling av turistresor. Flygplatsen betjänar hela norra Dalarna med en befolkning på drygt 50 000 invånare.

**Scandinavian Mountain Airport** i Rörbäcksnäs, Sälen är en satsning på en ny flygplats som syftar till att skapa en funktionell region över nationsgräns i inre Skandinavien med en tydlig målsättning att etablera ”Internationell helårsturism” och ökad internationell konkurrenskraft. En flygplats i Sälen, tillsammans med flygplatserna i Borlänge och Mora för vidare transfer, når 210 miljoner innevånare inom två timmar.

**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.

## 3 Förutsättningar för regional planering

Dalarna bidrar till Sveriges ekonomi på ett tydligt och positivt sätt. Dalarna har ett konkurrenskraftigt näringsliv där industri, byggbransch, besöksnäring och vård är de största branscherna sysselsättningsmässigt. Dalarna utgör ett betydelsefullt besöksområde, sommar som vinter, med norra Europas största vinterdestination som en viktig del. Dalarna är landets fjärde största län till ytan och har ca 285 000 invånare och om nuvarande trender fortsätter i ungefär samma takt, så kommer vi att se en fortsatt centralisering av sysselsättning och befolkning till de större tätorterna i länet.

Näringslivet kräver allt bättre kommunikationer för att människor ska mötas för att utveckla produkter, tjänster och affärer. Den nödvändiga infrastrukturen möjliggör kommunikationer till knutpunkter och destinationer i Sverige och världen. Grunden är att kunskap och kompetens ges goda förutsättningar för förflyttning inom länet och i utbyte med andra i vår omvärld. Utrikesvolymerna förväntas öka mer än inrikestransporterna men de till Dalarna gränsande länen Gävleborg och Västmanland kommer även fortsättningsvis att svara för det största utbytet när det gäller godsflöden på väg.

Vägnätet till Dalafjällen, som fortfarande lider av ett relativt stort antal brister, kan bli en än mer påtaglig flaskhals för turistnäringens utveckling och ge ökade negativa biverkningar av transportarbetet. Flyg och andra kollektiva färdmedel kan framöver antas öka i betydelse förutsatt att en infrastruktur med kollektivtrafik till anläggningarna och inom destinationerna utvecklas.

### 3.1 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 transportsystemet. 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 cykelvägnät till målpunkter för arbete, skola, fritid och handel.

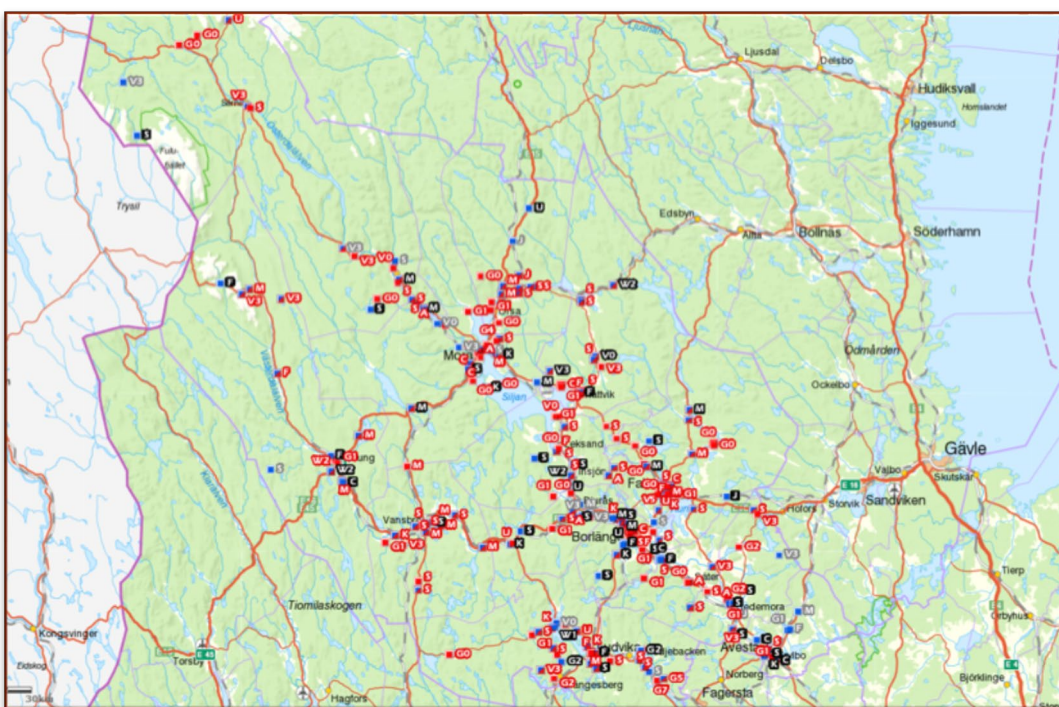
### 3.2 Trafiksäkerhet och olycksfrekvens

De senaste åren har minskningen av omkomna i bil som helhet i Sverige stagnerat. Det är framför allt singelolyckor på tvåfältsvägar med hastighetsgräns 70–90 km/h som inte minskar i samma takt som tidigare. Utvecklingen av antalet allvarligt skadade har inte heller gått i linje med den utveckling som är nödvändig för att nå målet om allvarligt skadade. Av alla allvarligt skadade i vägtrafiken är nästan hälften cyklister.

Under den senaste femårsperioden (januari 2013 – november 2017) har det skett 270 allvarliga vägtrafikolyckor i Dalarna, varav 87 med omkomna och 217 med allvarligt skadade. Singelolyckor med motorfordon var den dominerande olyckstypen bland allvarliga olyckor oavsett väghållare. Påkörda fotgängare och singelolyckor med cykel dominerar bland de oskyddade trafikanterna. Ungefär hälften av de allvarliga olyckorna i Dalarna ägde rum på det statliga vägnätet.

Cirka 10% av de allvarliga olyckorna inträffar på vägnät med hastighetsbegränsning 50 km/h eller lägre och ca 90% på vägnät med hastighet över 60 km/h. De flesta olyckor på det statliga vägnätet sker i anslutning till de dominerande vägstråken E16, E45, riksväg 50, riksväg 66, riksväg 69 och riksväg 70.

Ett dödsfall i vägtrafiken värderas i dagsläget till cirka 25 miljoner kronor och en allvarligt skadad till drygt 4 miljoner kronor. Omkomna och allvarligt skadade perioden 2013–2017 i Dalarna innebär en kostnad för samhället för över tre miljarder kronor.



Figur 3.1 Plats för allvarlig olycka i Dalarna (januari 2013-november 2017)  
Svart markering = dödsolycka  
Röd markering = allvarligt skadad

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
Tom nov 2017	7	31	247	658	943

\*) anges ej i kartan ovan

Figur 3.2 Antalet allvarliga olyckor efter svårighetsgrad och år.

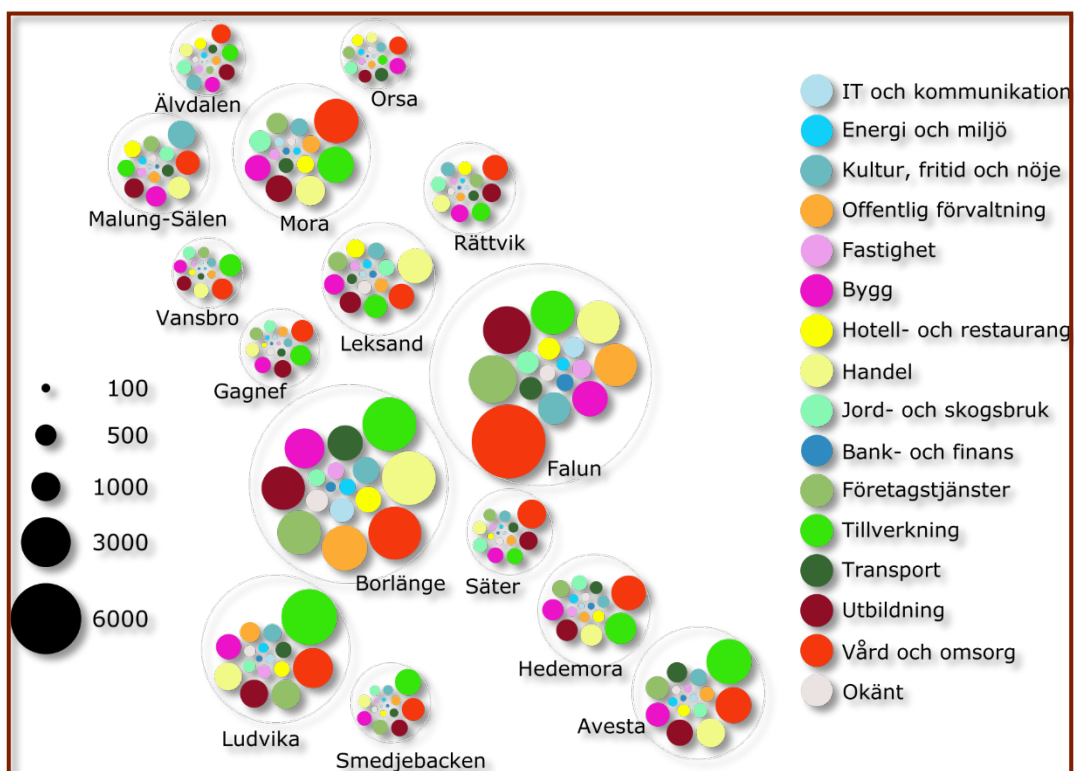
Turisttrafiken till och från Dalarna är under högsäsong, sommar och vinter, mycket omfattande, särskilt under veckosluten (torsdag–söndag). Trafiken sammanfaller med den omfattande pendling som sker mellan kommunerna i området; Avesta-Falun/Borlänge–Mora samt Ludvika–Falun/Borlänge. Detta medför stora 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. Somarmånaderna juni och juli har dock ovanligt många dödsolyckor om man tittar på de senaste tio åren.

### 3.3 Dalarnas starka ben – exportindustri och besöksnäring

Dalarna har ett konkurrenskraftigt näringsliv där industri, byggbransch, besöksnäring och vård är de största branscherna sysselsättningsmässigt. Betydande andelar av dagens sysselsättning bygger med modern produktionsteknik vidare på denna tradition.

Tillverkning av stål, trävaror, papper och utrustning för elkraftsöverföring är störst när det gäller tillverkningsindustrin i länet. De stora andelarna sysselsatta inom basindustrin finns i Avesta, Fors, Hedemora, Långshyttan, Vikmanshyttan, Borlänge och Smedjebacken. De stora företagen inom stålindustrin finns representerade i Dalarna med moderna och högteknologiska verksamheter i Avesta (Outokumpu), Borlänge (SSAB), Smedjebacken (Ovako) och Långshyttan (Kloster Speedsteel). ABB är världsledande inom tillverkning av komponenter och system för överföring av högspänd likström (HVDC). Vid anläggningen i Ludvika arbetar 2 800 personer och de bidrar genom avancerad forskning till att företaget håller sin ställning i världen.

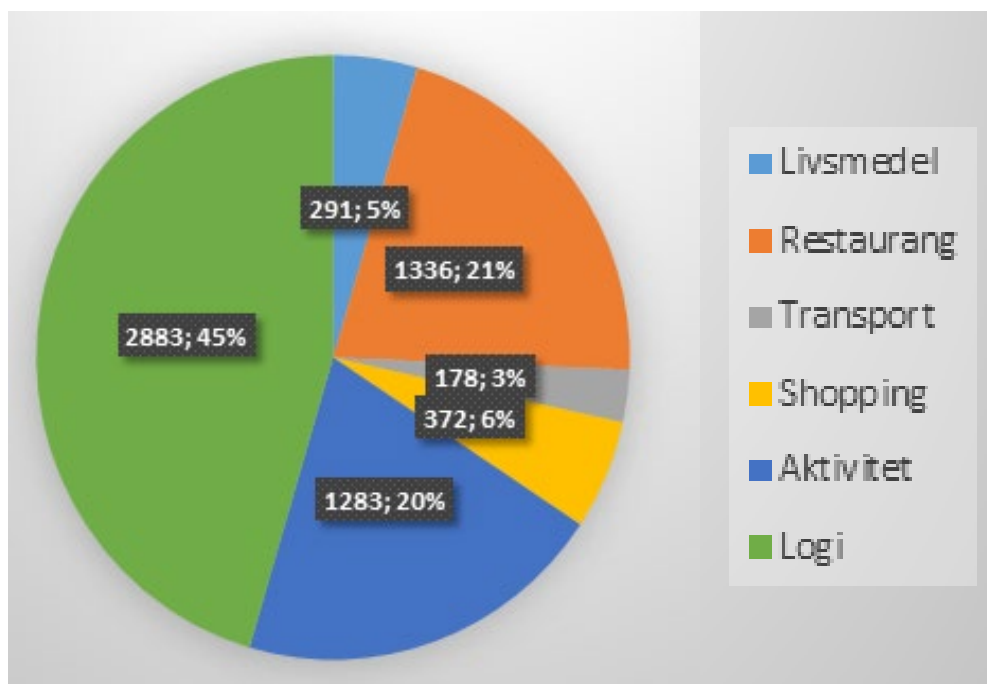
Den förväntade återstarten av gruvverksamhet i Dalarna har än så länge bara delvis blivit verklighet. Bolidens omfattande investering i Garpenbergsgruvan har inneburit ett kraftigt ökat tonnage och transportarbete. Garpenbergsgruvan är i dagsläget den mest effektiva underjordsgruvan för zinkbrytning i världen



Figur 3.3 Antalet sysselsatta i Dalarnas kommuner år 2014 fördelat på bransch.

Den svenska besöksnäringen har över 90% inhemska turister. Regeringen har angett besöksnäringen som ett viktigt utvecklingsområde som också finns med i den svenska exportstrategin, för att få en långsiktig och hållbar politik för tillväxten inom turismen. Det är en näring som skapar mycket jobb och som finns över hela landet. Totalt omsätter besöksnäringen i Dalarna 7,1 miljarder kronor/år i cirka 1 000 företag.

Besöksnäringen har haft en mycket gynnsam sysselsättningsutveckling de senaste åren och har potential till en fortsatt stark tillväxt. Sett till det som redan kommit till stånd och planeras för tidsperioden 2010–2020 kommer tio miljarder att investeras under perioden. Ett förverkligande av planerna leder fram till 35 000 nya bäddar varav 27 000 planeras tillkomma i Dalafjällen. De nya bäddarna kan skapa 3 miljoner gästnätter och ge en ökad omsättning på 2,2 miljarder och 2 200 nya arbetstillfällen.



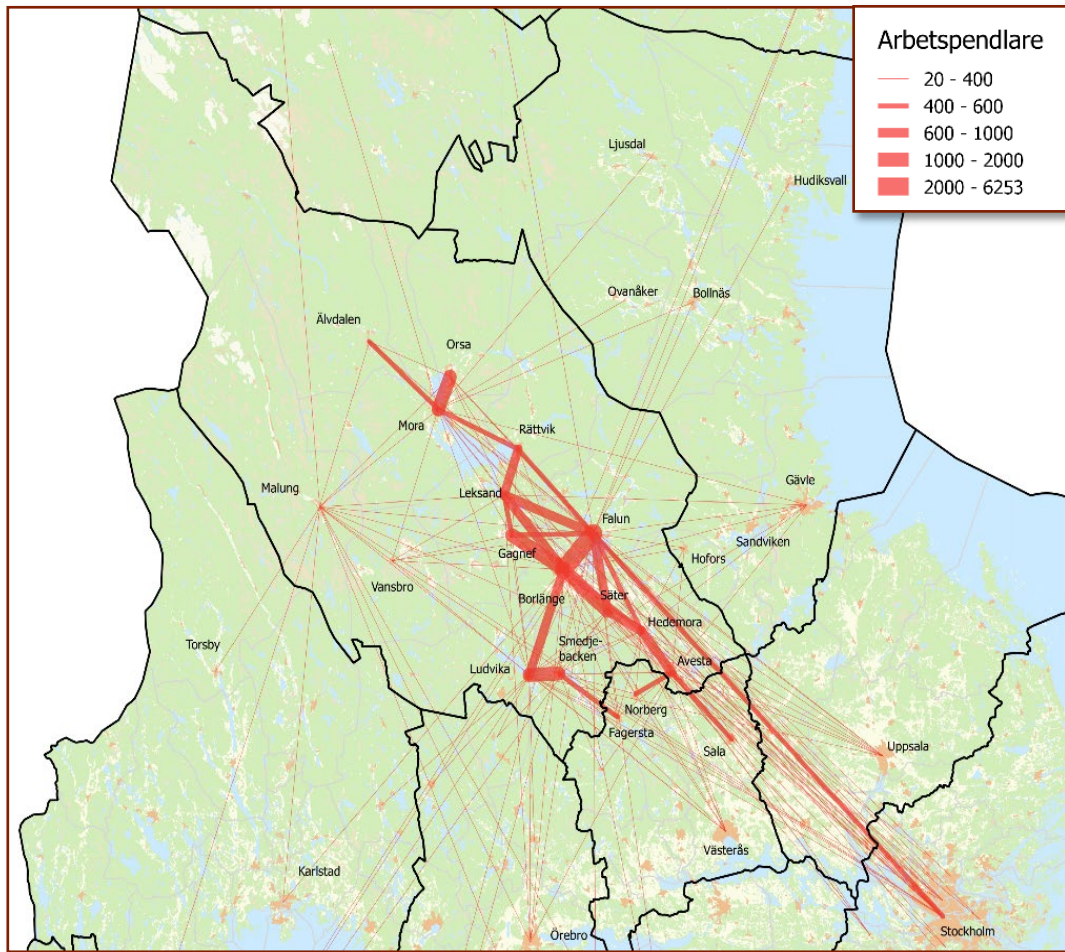
Figur 3.4 Årissysselsatta i besöksnäringens delbranscher i Dalarna, 2015

Resandet med bil till och från turistdestinationer resulterar i stora säsons- och veckovariationer i vägtrafikflödena. Det går stora mängder trafik på vägar som inte är byggda för dessa höga trafikflöden. Även om trafiken utslagen över alla årets dagar inte är speciellt hög, sker den med en stark koncentration till säsong och under helgerna. I takt med de ökade investeringarna inom besöksnäringen byggs de redan existerande trafikproblemen på.

### 3.4 Arbets- och studiependlingsmönster

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 könssegregerade 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 3.5 Antal arbetspendlare över kommungräns

En betydande del av gymnasie- och högskoleelever pendlar till sina utbildningsorter. Gänef, Orsa, Smedjebacken och Säter kommuner har den största andelen gymnasieelever som reser över kommungräns. Som vald högskola eller universitet höstterminen 2015 för högskolenybörjare 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.

### 3.5 Kollektivtrafiken i Dalarna

Kollektivtrafikens främsta uppgift är att knyta samman funktionella regioner såväl inom Dalarna som över länsgräns i syfte att skapa förutsättningar för effektiv arbetspendling, god tillgänglighet till utbildning och god tillgänglighet till vård- och andra serviceinrättningar. Detta görs genom att främst expandera trafiken i starka stråk. Starka stråk kännetecknas av ett bra trafikutbud, stort resande och god trafikekonomi. Här finns också de bästa förutsättningarna för ytterligare ökat utbud, hög konkurrenskraft och resandeökning. Även på landsbygden har kollektivtrafiken en viktig uppgift att tillgodose behovet av regional tillgänglighet för de boende.

De, av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten, genom Dalatrafik upphandlade busslinjerna täcker stor del av det allmänna vägnätet och de större tätorterna. Kollektivtrafiksystemet i länet byggs upp kring huvudstråk, bytespunkter och lokaltrafik. Turutbudet är bäst i de starka relationerna kring Falun och Borlänge. På vissa busslinjer är turutbudet lägre, där kollektivtrafiken främst finns till för att tillgodose skolresor. Busstrafiken utförs på entreprenad av Sambus AB och Keolis Sverige AB.

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

Dalarna har direkta järnvägsförbindelser med 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 Tågakeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) som trafikerar sträckan Falun-Göteborg.



Figur 3.6 Prioriterade kollektivtrafikstråk



## 4 Den samlade målbilden

### 4.1 EU-mål

År 2011 antog EU-kommissionen den nuvarande vitboken för transport: *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Vitboken, tillsammans med Europa 2020-strategin (EU 2020), är det politiska ramverket för EU:s lagstiftning inom transportsektorn. Vitboken är en bred strategi för att uppnå ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem med mål om ökad rörlighet för att främja tillväxt och sysselsättning. Den behandlar samtliga trafikslag och prioriteringar som säkerhet, resurseffektivitet samt minskat oljeberoende i transportsektorn. Ett övergripande mål är att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med 60% till år 2050. De tio målen identifierade i vitboken är menade att användas som riktmärken för att mäta uppfyllandet av strategin.

Inriktningen för den europeiska transportpolitiken enligt EU-kommissionen är att förse medborgare och näringsliv med ett effektivt transportsystem som kännetecknas av; stor rörlighet för medborgare och näringsliv, miljöanpassning, trygg energiförsörjning, goda anställnings- och arbetsvillkor, skydd och säkerhet för resenärer och allmänhet, innovativ utveckling och internationellt samarbete.

### 4.2 Den nationella transportpolitikens mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

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.

### 4.3 Nationella och regionala miljömål

Det svenska miljömålssystemet omfattar ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 24 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 (Miljö mål 2015). Det finns många miljö- och klimatmål av betydelse för transporter. Nya reviderade nationella mål föranleder även regionala revideringar framöver (nytt miljömålsprogram 2017–2020 för Dalarna).

**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.

Inom ramen för en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning av transport- infrastrukturplaneringen, har det gjorts en avgränsning av betydande miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning.
- Påverkan på människors hälsa av luftutsläpp, buller och förorening av dricksvatten.
- Påverkan på landskapet, bland annat påverkan på natur-, kulturmiljö och friluftsvärden.

## 4.4 Den regionala utvecklingsstrategin ”Dalastrategin – Dalarna 2020”

”Dalastrategin – Dalarna 2020” handlar om hur man på bästa sätt kan ta vara på och utveckla Dalarnas möjligheter. Dalastrategin tar sin utgångspunkt i EU 2020 – EU:s strategi för smart och hållbar tillväxt för alla och ett antal nationella strategidokument. Region Dalarna har i en bred dialog med utvecklingsaktörer på regional och lokal nivå, identifierat vilka områden som är särskilt viktiga att samlas kring. Dalastrategin fungerar som bas för dialog på nationell, regional och lokal nivå kring vilka prioriteringar som ska göras i tillväxtarbetet. Den vision som Dalastrategin uttrycker kompletteras av målbilder som sammantaget visar ett politiskt och idémässigt ställningstagande för Dalarnas framtid. Ytterst handlar det om att skapa förutsättningar för ett gott liv för alla som bor och verkar här.

Det kommer att bli allt viktigare för regioner och kommuner att erbjuda en attraktiv livsmiljö kopplat till att grundförutsättningarna för att arbeta och bo finns på plats. Platsers attraktivitet handlar om att bygga på egna särdrag och att erbjuda något mer, eller annorlunda, än andra platser. Att skapa förutsättningar för goda livs- och boendemiljöer är därför en central del i arbetet att stärka Dalarnas attraktionskraft. Där människor och kompetens väljer att samlas, där sker också utveckling och framsteg. En sådan plats präglas av socialt inkluderande mångfald, ett brett kulturutbud, ett varierande utbud av arbete, tillgång till livslång utbildning och goda kommunikationer samt inte minst en attraktiv fysisk miljö.

### **De fyra vägvalen för att förverkliga målen i Dalastrategin**

De vägval som gjorts för Dalarnas gemensamma utvecklingsarbete omfattar de områden som enskilt och tillsammans har bedömts vara särskilt viktiga för vår beredskap att möta framtida utmaningar och för att nå de uppsatta målen för tillväxtarbetet i Dalarna.

### **VÄGVAL 1: KOMPETENSFÖRSÖRJNING OCH ÖKAT ARBETSKRAFTSUTBUD**

**Ett vägval som betonar betydelsen av att möta den demografiska framtidsbilden och den allt mer kunskapsbaserade ekonomin.**

Kunskap ger människor möjlighet att växa och påverka sin livssituation. Befolkningens kunskap och kompetens är också en av de viktigaste förutsättningarna för ett samhälles utveckling och tillväxt. En utvecklad strategi för kompetensförsörjningen i regionen är därför av yttersta vikt.

I Dalarna råder stor obalans mellan åldersgrupperna. Många äldre är på väg ut ur arbetslivet och antalet ungdomar på väg in är för få. Samtidigt ökar hela tiden kompetenskraven. För att säkra tillväxten i länet måste vi bli bättre på att matcha utbud och efterfrågan på utbildningsinsatser.

- Fokusera på höjd utbildningsnivå och livslångt lärande.
- Stärka samverkan mellan arbetsgivare och utbildningsanordnare.
- Öka deltagandet i arbetslivet.
- Bredda och fördjupa arbetet med kompetensförsörjning i områden där behov av stor nyrekrytering kan förutses.
- Uppmärksamma betydelsen av attraktiva arbetsplatser.

## VÄGVAL 2: INNOVATIVA MILJÖER OCH ENTREPRENÖRSKAP

### Ett vägval som betonar betydelsen av näringslivets förändrings- och konkurrensförmåga.

I Dalarna har ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv byggts kring trä, stål och överföring av högspänd likström. Sammantaget står dessa starka områden för mycket av den teknik som ligger bakom vårt moderna samhälle idag. Till det kommer Dalarnas starka besöksnäring. Dessa produkter och tjänster skapar affärsmöjligheter och bidrar till att lösa dagens och morgondagens samhällsutmaningar.

- Utveckla öppna kluster och kunskapsmiljöer.
- Stärk befintliga tillväxtområden och utveckla nya.
- Vidareutveckla tillväxtinsatser för nya och växande företag.
- Stärk forskning och utveckling kopplad till Dalarnas styrkeområden.
- Stimulera nyföretagande och ett långsiktigt entreprenörskap.

## VÄGVAL 3: TILLGÄNGLIGHET OCH INFRASTRUKTUR

### Ett vägval som betonar betydelsen av att leva och verka i ett vardagligt utbyte med en allt större omvärld.

Goda kommunikationer och bra transportmöjligheter sätter Dalarnas tillväxt i rörelse. Dalarna behöver investeringar som underlättar och ökar kommunikationsutbytet inom Dalarna och med omvärlden.

- Öka människors rörlighet med kollektivtrafiken som bas.
- Stödja utvecklingen mot förnybara drivmedel, energieffektiva fordon och ändrade vägvanor.
- Möta näringslivets behov av ökad transportkapacitet.
- Skapa förutsättningar för effektiv datakommunikation och främja användningen av tjänster inom informations- och kommunikationsteknik.

## VÄGVAL 4: LIVSKVALITET OCH ATTRAKTIONSKRAFT

### Ett vägval som betonar det goda livet och platsens betydelse.

I en alltmer kunskapsintensiv samhällsekonomi är det människors lust, vilja och skapandekraft som är drivkraften för hållbar tillväxt. På platser där människor möts sker utveckling och framsteg. Sådana platser präglas av mångfald, ett levande kulturutbud, ett mångfacetterat näringsliv, tillgång till livslångt lärande och goda kommunikationer. Att skapa förutsättningar för goda livs- och boendemiljöer är därför centrala delar i arbetet med att stärka Dalarnas attraktionskraft.

- Förstärk folkhälsoperspektivet för tillväxtarbetet.
- Skapa utrymme för delaktighet och inflytande samt stimulera utvecklingsinitiativ.
- Ta till vara mångfald som tillväxtfaktor.
- Ta vara på kulturen som utvecklingsresurs.
- Vårda och utveckla natur- och kulturmiljöerna.
- Utveckla en god och väl fungerande service i hela länet.
- Tillgänglighet till viktig infrastruktur, så som sjukhus/sjukvård.
- Öka bostadsbyggandet.

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

Utifrån de fyra vägvalen i Dalastrategin har, i ett processarbete, regionala mål för transportsystemet tagits fram, som ska bidra till vägvalen och dess delmål. De regionala målen är tolkade så att de ska ange: bäring, påverkan, anspråk och krav på transportsystemet. Med dessa regionala mål som grund har därefter 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 regionala mål för transportsystemet, önskade funktioner och bedömning av brister har åtgärdsstrategier formats, med stöd i fyrstegsprincipen. Arbetsprocessen åskådliggörs i figur 5.1.



Figur 5.1. Arbetsprocessen i systemanalysen utifrån Dalastrategin.

### 5.1 Regionala mål för transportsystemet

Utifrån de fyra vägvalen i Dalastrategin har de regionala målen för transportsystemet fått några tydliga inriktningar. Transportsystemet ska underlätta och bidra till möjligheter till ett livslångt lärande för befolkningen i Dalarna och underlätta rekrytering och spetskompetens försörjning. Transportsystemet ska erbjuda effektiva pendlingsmöjligheter till utbildnings- och arbetsmarknad. Dalarnas näringsliv ska ha god tillgänglighet till och från nationella och internationella marknader som därmed ska underlätta utveckling av företag. Miljöanpassade 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. Det ska vara säkert och tryggt med nollvisionen som ledstjärna, dvs att inga personer dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Grundläggande samhällsservice ska kunna nås inom 30 minuter med bil eller kollektivtrafik.

### 5.2 Önskade funktioner i transportsystemet

Utgångspunkten för funktionerna i systemanalysen 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 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. Dalarna når ännu inte målet om 90% digital tillgänglighet då det saknas bredband i områden med glesare befolkning. 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 biobaserade bränslen och laddinfrastruktur för elfordon.
- Mobilitetsarbetet för ökad kunskap, attityd och beteendepåverkan vid val av transportslag utvecklas.
- Bredbandsutbyggnad för utbildning, kontakter och arbete på distans.

### 5.5 Målkonflikter

Vägvalen i Dalastrategin kompletterar varandra till en helhet, de regionala målen för transportsystemet har därför få målkonflikter utan målen stödjer snarare varandra. Några direkta målkonflikter mellan de regionala målen för transportsystemet har därmed inte identifierats. Inbyggt i transportpolitiken finns dock den klassiska konflikten mellan tillgänglighetsmålet och hänsynsmål, där hänsynsmålet utgör restriktioner för tillgängligheten.

Det innebär tex att för det funktionellt prioriterat vägnätet (FPV), så 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.

**Enligt bilaga framgår samtliga framtagna regionala mål för transportsystemet, önskade funktioner, bedömda brister och åtgärdsstrategier. Dessa redovisas per vägval i Dalastrategin.**

## 6 Åtgärdsplan

### 6.1 Inledning

Under gällande planperiod 2014–2025 har planlägningsprocessen, i samverkan med Trafikverket, fungerat väldigt bra. Inom länsplanens pottor för steg 1–3 åtgärder för trafiksäkerhet, tillgänglighet samt särskilt gång- och cykelvägar, har genomförandegraden varit mycket god, parallellt med att ett relativt stort antal beslutade åtgärdsvalsstudier genomförts för vidare planläggning. Under perioden 2014–2017 har genomförandegraden gentemot tilldelade planeringsramar motsvarat 112%.

Denna överförbrukning har dock Trafikverket (enligt regeringsbeslut 2018-05-31 om fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna) uppdraget att hantera genom att en utjämning (gentemot län som haft en underförbrukning 2014–2017) ska ske över de fyra första åren i länsplanen (2018–2021).

Inför kommande planperiod 2018–2029 ligger flera av de namngivna stora (kostnadskrävande) steg 4 åtgärderna (nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder) i gällande plan långt framme i planlägningsprocessen, vilket möjliggör ett relativt tidigt genomförande i planperioden, vilket samtidigt kräver stort utrymme i länsplanen. Detta kan dock komma att hämmas av en utjämning av planeringsramarna över de fyra första åren i nya länsplanen, som nämns ovan.

Länsplanen medger även ett relativt stort utrymme för genomförande av gång- och cykelåtgärder och övriga trafiksäkerhetsåtgärder under planperiodens tre första år (62 mkr). Det gäller åtgärder som dels är kopplade till pågående åtgärder i gällande länsplan samt åtgärder i regionalt vägnät, kopplade till genomförande av objekten Rv50 Genom Ludvika och Rv70 Genom Mora i nationell plan. Totalt sett över planperioden blir dock länsplanen relativt baktung vad gäller steg 1–3 åtgärder.

”Namngivna brister utanför planperioden” i gällande länsplan 2014–2025 har delvis kunnat inrymmas sent i planperioden i fastställd plan 2018–2029. Vad gäller namngivna brister utanför planperioden 2018–2029 är det angeläget att tidigt under planperioden prioritera en åtgärdsvalsstudie för hela Rv69 stråket.

Utifrån 6 kap. miljöbalken ska det göras en miljökonsekvensbeskrivning av planen. Den utgår ifrån miljökonsekvensbeskrivningen av gällande plan.

### 6.2 Länsplanens bidrag till ökat bostadsbyggande

I regeringens krav på länsplanerna har det i denna åtgärdsplanering tillkommit att förutsättningar för att möta behov av ökat bostadsbyggande, genom infrastrukturåtgärder, ska vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. Länsplanen ska därför beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i länsplanen väntas ge på förutsättningarna för ökat bostadsbyggande.

Länsplanen har hanterat regeringens krav 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 kan dock i detta tidiga skede inte redovisa uppgifter om antalet ytterligare bostäder som åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda eller vilken typ av bebyggelse det rör sig om.

#### **Namngivna åtgärder som bedöms kunna bidra till ökat bostadsbyggande**

Nedan anges de namngivna åtgärder i länsplanen som särskilt förväntas kunna bidra till ett ökat bostadsbyggande och motiv till varför.

### **Lv 1053 (Flygplatsvägen)**

Flygplatsvägen byggs som en del av infrastrukturinvesteringarna i Sälenområdet i anslutning till den nya flygplatsen, Scandinavian Mountains Airport. Malung-Sälens kommun förväntar sig en kraftig ökning av bostäder på grund av satsningarna på flygplatsen, handelsområdet och Flygplatsvägen. Flygplatsvägen kommer att förbättra tillgängligheten inom Sälenområdet och underlätta för dels fler företagsetableringar och dels för fler permanentboende.

### **Lv 1024/1025 (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.

### **Rv 66 (Fagersta-) U-länsgräns-Smedjebacken**

Åtgärden innebär att riksväg 66 kommer att vara mötteseparerad (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 kommun och pendla till Fagersta och Västerås med omliggande kommuner.

### **Generella åtgärder som förbättrar förutsättningar för ökat bostadsbyggande**

I länsplan avsätts generella 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 åtgärder på det statliga vägnätet har fokus på förbättrad regional tillgänglighet och skapar bättre möjlighet till regional arbets- och skolpendling. Det ger möjlighet att bo utanför tätorten och pendla in till centralorten med såväl cykel som kollektivtrafik. Det förbättrar förutsättningarna för att bygga och bo i kransorter och ”på landet”.

Statlig medfinansiering till åtgärder i 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 kollektivtrafikknutpunkter.

## **6.3 Dalarnas prioriteringar**

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

- Riksväg 70 Enköping–Mora /Vasaloppsvägen/Dalabanan.
- E16 Gävle–Malung–Torsby/Kongsvinger/Riksväg 66 Malung–Sälen.
- Objekt: E16 Borlänge-Djurås.
- E45 objekt: Genom Mora och Mora–Orsa (Vattnäs–Trunna).
- Riksväg 50 Falun/Borlänge–Örebro (Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan inklusive väster om Vänern Gävle–Göteborg.
- Objekt: Riksväg 50 Genom Ludvika.
- Godsstråket genom Bergslagen Gävle/Storvik–Avesta–Hallsberg–Skånhamnar.

### Av dessa prioriteringar är följande åtgärder kopplade till länsplanen:

- Lv 1053 Flygplatsvägen.
- Rv 66 Ö Tandö-Bu (Lima)
- Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen.
- Tillgänglighets- och trafiksäkerhetsåtgärder i regionalt vägnät kopplade till Genomfart Ludvika och Mora.

Länsplanen grundar sig utifrån regeringens direktiv och de beslut som Region Dalarna fattat inom gällande plan och beslutade prioriteringar i den regionala systemanalysen (se Dalarnas prioriteringar ovan), i form av:

- Namngivna objekt – nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder (steg 4 åtgärder).
- Fördelning av potter för olika åtgärds kategorier, vilka omfattar förslag till nivåer på steg 1–3 åtgärder (påverkansåtgärder, effektivisering av transportsystemet och mindre ombyggnadsåtgärder), som utgår ifrån de av Region Dalarna beslutade och genomförda åtgärdsvalsstudier 2015–2018.

En prioriterad åtgärd i gällande länsplan är E16 Förbi Yttermalung, vilken formellt ska hanteras i nationell plan. Åtgärden har funnits med i länsplanen sedan 1998 (innan vägen blev nationell stamväg E16) och i gällande länsplan med en kostnad av 207 mkr. I den pågående planläggningsprocessen har Trafikverket fastställt ett vägalternativ som är längre men samhällsekonomiskt betydligt lönsammare än tidigare förslag. Det har kostnadsberäknats till ca 350 mkr. Region Dalarna anser att det fastställda vägalternativet är bättre än tidigare alternativ utifrån trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv för såväl regional arbetspendling som nationell turisttrafik.

Trots det bättre vägalternativet så får den ökade kostnaden stora konsekvenser då den skulle komma att belasta den nya länsplanens ekonomiska ram i sin helhet under fyra år (ca 95 mkr/år). Region Dalarna bedömer därför att objektet inte är möjligt att fortsatt prioritera i länsplan 2018–2029. Region Dalarna anför i yttrande över nationell plan 2018–2029 att regeringen inför fastställelse av nationell plan beslutar att E16 Förbi Yttermalung prioriteras i nationell plan.

Länsplanen redovisar åtgärder utifrån fyrstegsprincipen. Den redovisar ekonomiska planeringsramar för planperioden med namngivna objekt och samlade potter för steg 1–3 åtgärder inom olika åtgärds kategorier. Åtgärdsvalsstudier kommer att utgöra grunden för vilka åtgärder som krävs för att lösa behoven i transportsystemet. Det kommer därför att krävas en kombination av olika åtgärds kategorier (åtgärds paket). Även inom steg 4-åtgärder kommer det att kunna inrymmas steg 1–3-åtgärder.

Prioritering av åtgärder/åtgärds paket inom samlade potter, föreslås ske utifrån beslutade åtgärdsvalsstudier i dialog med Trafikverket och kommunerna.

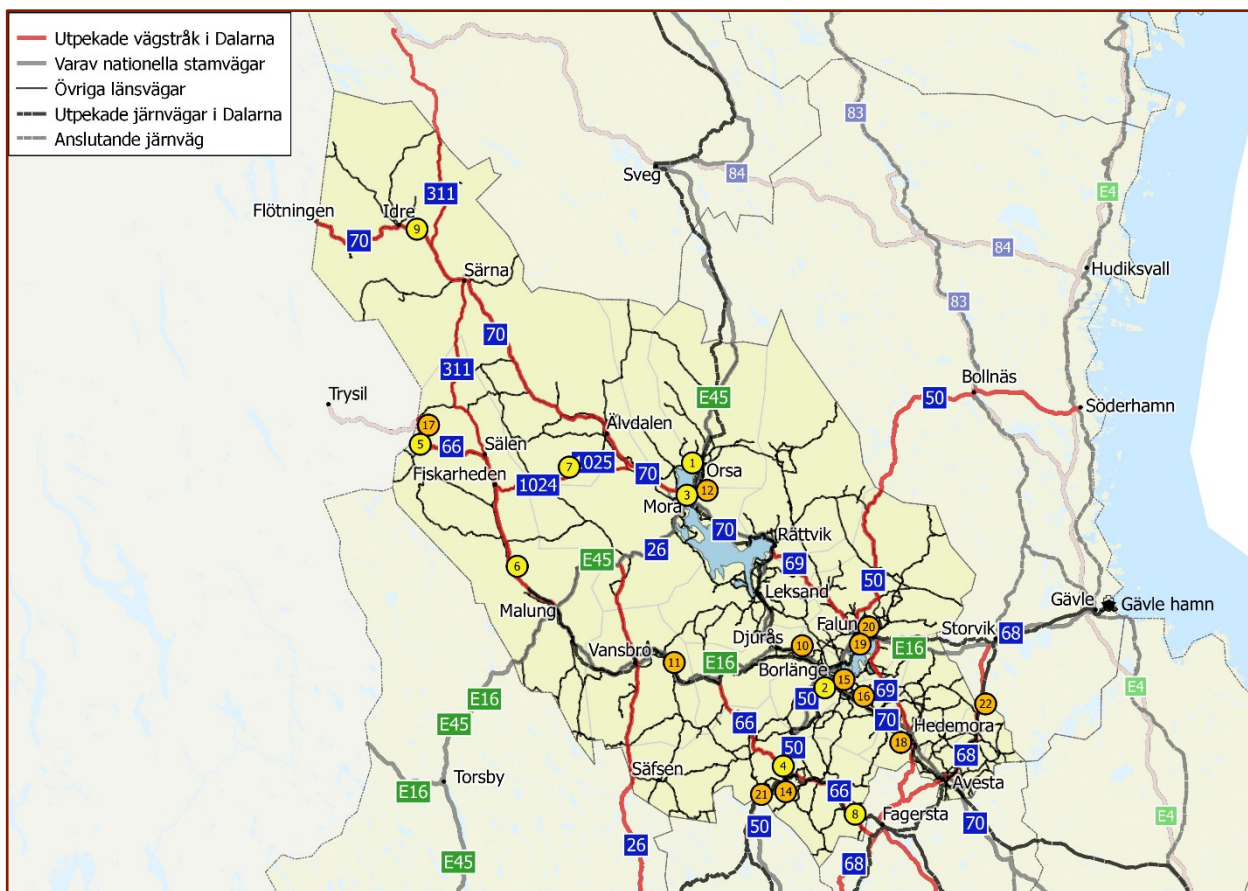
För de större namngivna objekten (steg 4 åtgärder) redovisas för respektive objekt en samlad effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk lönsamhet (NNK) som är upprättad och kvalitetssäkrad av Trafikverket – se [www.regiondalarna.se/infrastruktur](http://www.regiondalarna.se/infrastruktur).

En samlad effektbedömning för länsplanen i sin helhet görs i kapitel 8.



## 6.4 Ekonomisk planeringsram

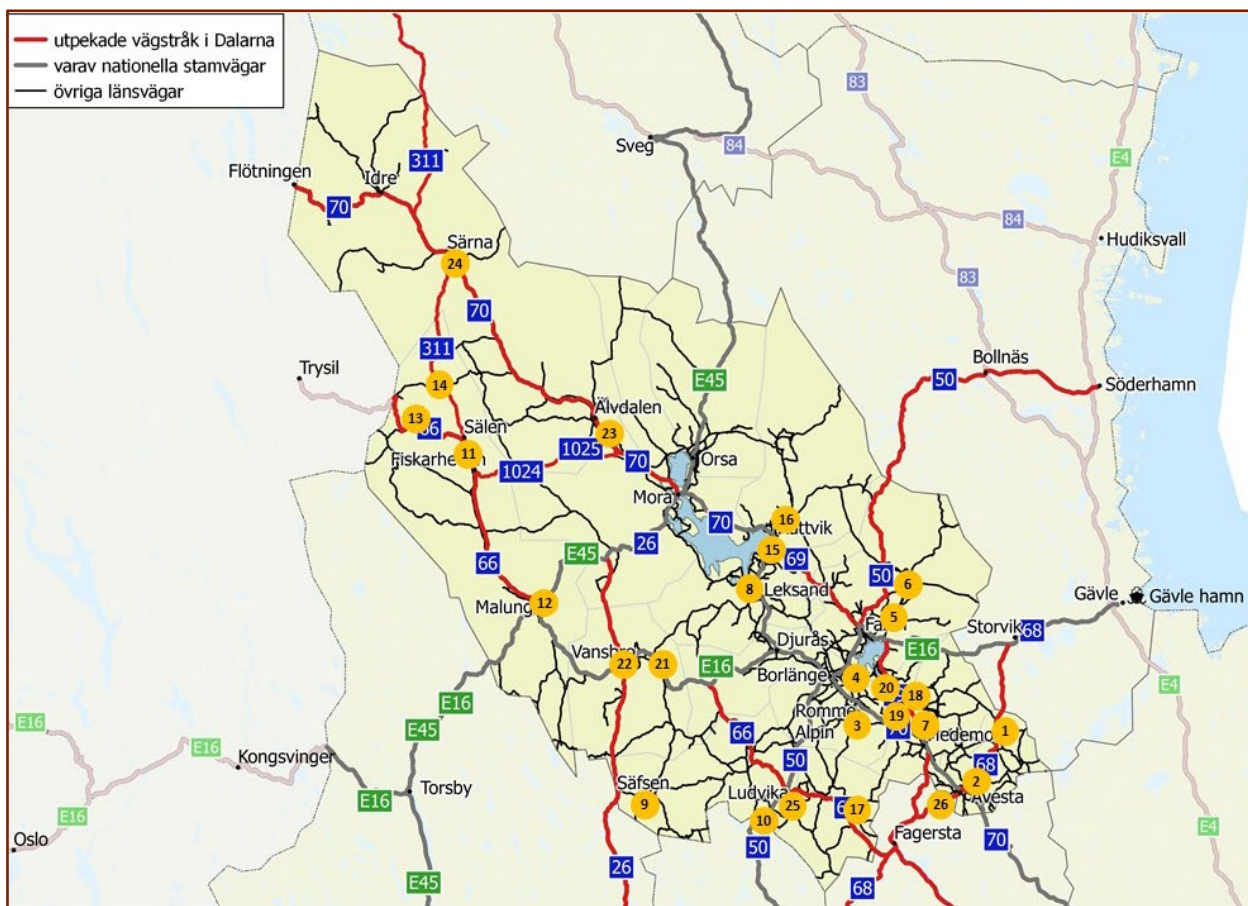
Länsplan 2018-2029		EKONOMISK PLANERINGSRAM												
Fastställt plan DIR 181024														
Kapitel		Tot Kostn	Kostn länspl	NNK	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2029	Summa
		mkr	mkr											
<b>6.4.2</b>	<b>Tillgänglighet och Trafiksäkerhet</b>													
	Lv 1000 Orsa	15,0	10,0		10,0									10,0
	Lv 635 Halvargårdarna-Tunet; Ts+cykel	28,0	28,0		5,0	11,0	2,0	2,0	3,0	7,0				28,0
	Rv 70 Genom Mora steg 1-3; Ts+cykel	200,0	17,0		5,0	7,0	5,0							17,0
	Rv 66 Genom Ludvika/Gamla Bang. Ts+cykel	17,0	17,0			9,0	8,0							17,0
	Övriga gång- och cykelåtgärder	123,0	123,0						10,0	12,0	7,0	94,0		123,0
	Övriga trafiksäkerhetsåtgärder inkl AVS Rv69 (sid 32)	65,0	65,0						5,0	5,0	4,0	51,0		65,0
	<b>S:a Tillgänglighet och Trafiksäkerhet</b>	<b>448,0</b>	<b>260,0</b>	<b>0,0</b>	<b>20,0</b>	<b>27,0</b>	<b>15,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3,0</b>	<b>22,0</b>	<b>17,0</b>	<b>11,0</b>	<b>145,0</b>	<b>260,0</b>
<b>6.4.3</b>	<b>Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät</b>													
	Busshållplatser	15,0	15,0			1,0	2,0	2,0					10,0	15,0
<b>6.4.4</b>	<b>Statlig medfinansiering (50 %)</b>													
	Regional kollektivtrafik; väg, järnväg, flyg	48,0	24,0		2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	24,0
	Trafiksäkerhets- och miljöbåt kommunalt vägnät	140,0	70,0		5,0	3,0	2,7	3,0	3,2	3,3	4,3	3,3	42,2	70,0
<b>6.4.5</b>	<b>Driftbidrag ickestatliga flygplatser</b>	52,0	52,0		4,5	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,4	17,3	52,0
<b>6.4.6</b>	<b>Enskilda vägar</b>	6,0	4,0			0,9	1,0	1,0	1,1					4,0
	<b>S:a övriga åtgärdsotter</b>	<b>261,0</b>	<b>165,0</b>	<b>0,0</b>	<b>11,5</b>	<b>11,2</b>	<b>12,0</b>	<b>12,3</b>	<b>10,6</b>	<b>9,6</b>	<b>10,6</b>	<b>9,7</b>	<b>77,5</b>	<b>165,0</b>
<b>6.4.7</b>	<b>Steg 4 åtgärder</b>													
	<b>Nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder</b>													
	Lv 1053 Flygplats Sälen	132,0	132,0	-0,6	55,0	48,0	29,0							132,0
	Rv 66 Ö Tandö-Bu	139,0	139,0	-0,7			29,0	69,0	41,0					139,0
	Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen	221,0	147,0	-0,9				15,0	42,0	65,0	25,0			147,0
	Rv 66 U länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg	216,0	205,0	1,1							44,0	76,0	85,0	205,0
	Rv 70 Sämeheden-ldre	80,0	80,0										80,0	80,0
	<b>S:a Nyinvesteringar/större ombyggnadsåtg.</b>	<b>788,0</b>	<b>703,0</b>		<b>55,0</b>	<b>48,0</b>	<b>58,0</b>	<b>84,0</b>	<b>83,0</b>	<b>65,0</b>	<b>69,0</b>	<b>76,0</b>	<b>165,0</b>	<b>703,0</b>
	<b>Totalt</b>	<b>1497,0</b>	<b>1128,0</b>	<b>0,0</b>	<b>86,5</b>	<b>86,2</b>	<b>85,0</b>	<b>96,3</b>	<b>96,6</b>	<b>96,6</b>	<b>96,6</b>	<b>96,7</b>	<b>387,5</b>	<b>1128,0</b>



Figur 6.1 Namngivna objekt i preliminär Länsplan och nationell plan 2018–2029

Nummer	Namngivet objekt i länsplanen 2018–2029	Planerad byggstart
1	Lv 1000 Orsa	Pågående
2	Lv 635 Halvarsgårdarna – Tolsbo – Tunet (Borlänge)	2018
3	Rv 70 Genom Mora steg 1–3	Pågående
4	Rv 66 Genom Ludvika (Gamla Bangatan)	Pågående
5	Lv 1053 Flygplatsvägen, Sälen	2018
6	Rv 66 Ö.Tandö – Bu (Malung)	2020
7	Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen	2021
8	Rv 66 U länsgräns – Smedjebacken	2024
9	Rv 70 Särnaheden – Idre	2026–2029

Nummer	Namngivet objekt i nationell plan 2018–2029	Planerad byggstart
10	E16 Borlänge – Djurås	2024–2029
11	E16 Dala-Järna – Vansbro	Pågående
12	E45 Vattnäs – Trunna (Mora-Orsa)	2021–2023
13	E45/Rv70 genom Mora	2018–2020
14	Rv50 genom Ludvika.	Pågående
15	Rv70 Smedjebacksvägen – Gyllhemsvägen (Borlänge)	Pågående
16	Rv70 Trafikplats Smedjebacksvägen	Pågående
17	Sälens flygplats, statligt investeringsbidrag	Pågående
18	Dalabanan Uppsala – Borlänge.	Pågående, 2021–2023
19	Bergslagsbanan Borlänge – Falun.	2024–2029
20	Bergslagsbanan Falu resecentrum	Pågående
21	Bergslagsbanan Ludvika – Frövi.	Pågående
22	Godsstråket genom Bergslagen	2018–2020, 2024–2029



Figur 6.2 Åtgärdsvalsstudier genomförda 2015 – 2018

Nummer	
1	Väg 721, Horndal centrum – Horndal station
2	Väg 68, Jularbo – Nordanö, Avesta
3	Väg 635 Tolsbo – Tunets skola
4	Väg 800 - 807, Torsångs centrum
5	Väg 850, (Lugnet-) Sveden – Backa bro, Falun
6	Väg 850 Genom Svärdsjö
7	Väg 270 Gussarvondellen – Hamre, Hedemora
8	Trafiken i Leksands tätort
9	Väg 245 Fredriksberg – Säfsen
10	Väg 604/50 Grängesberg (Spendrups)
11	Väg 66, Torgås – Sälens by
12	Väg 66/E16/E45, centrala Malung
13	Väg 66, Sälens by – Hundfjället
14	Väg 311, Horrmundvalla
15	Väg 69/70, Gärdebykorset, Rättvik
16	Väg 960, Rättvik – Backa – Sätra
17	Väg 671, genom Söderbärke
18	Väg 790, Stora Skedvi – Yttersätra – Översätra
19	Väg 780, Bispsberg – väg 70
20	Väg 789, Gustafs-Slättgården – Naglarby
21	Väg 539, Dala-Järna fd brandstation – Skogsgläntan
22	Väg 26, Saltvik, Vansbro
23	Väg 70, Gåsvarv – Älvdalens tätort
24	Väg 1061, Östomsjön, Särna
25	Väg 621, Hagge Camping
26	Väg 68, Källhagen, Avesta

### 6.4.1 Åtgärder steg 1–4 underlag och förklaringar

(Jfr ekonomisk planeringsram - kapitel 6.4)

Genomförda åtgärdsvalsstudier 2015–2018 har sammanställts till ett antal åtgärdspaket för steg 1–3 åtgärder, vilka totalt är kostnadsuppskattade till ca 200–400 mkr beroende på val av åtgärder/åtgärdspaket. Prioritetsordning för dessa åtgärder föreslås ske kontinuerligt under planperioden.

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

Länsplanen upptas till knappt två tredjedelar av större namngivna objekt vilka i huvudsak är steg 4 åtgärder, men som i vissa delar omfattas av steg 3 åtgärder, främst i form av gång- och cykelvägar. Enligt direktiven ska det framgå i länsplanen hur fyrstegsprincipens alla steg har tillämpats.

Därutöver redovisas förutsättningarna för att i åtgärdsplaneringen möta behovet av ökat bostadsbyggande genom att beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i länsplanen väntas ge på förutsättningarna för ökat bostadsbyggande (se kap 6.2).

#### **STEG 1 ÅTGÄRDER - PÅVERKANSÅTGÄRDER**

Steg 1 åtgärder, vilka är sådana som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt. Åtgärder föreslås utgå ifrån framtaget positionsdokument/strategi för Miljöanpassade transporter och dess samhällsekonomiska konsekvensbedömning för strategins åtgärder avseende såväl samhällsekonomiska konsekvenser som miljökonsekvenser, bland annat tranporteffektiv samhällsplanering. Dessa åtgärder föreslås koordineras med de åtgärdspaket som tagits fram i genomförda åtgärdsvalsstudier.

Det har dock visat sig att det varit 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 – ett tydligt exempel är Region Dalarnas cykelprojekt för att skapa cykelleder för cykelturism och arbets- och skolpendling, där Region Dalarnas påverkansarbete i ”egen regi” inte fått godkänd finansiering via länsplanen.

#### **STEG 2 OCH 3 ÅTGÄRDER - EFFEKTIVISERING AV TRANSPORTSYSTEMET OCH MINDRE OMBYGGNADSÅTGÄRDER**

425 mkr avsätts för steg 1–3 åtgärder inom ramen för potter för olika åtgärds-kategorier (se ekonomisk planeringsram ovan)

Medel avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet inklusive avsatta medel för gång- och cykelåtgärder samt till statlig medfinansiering av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet. Vidare avsätts medel för regionala kollektivtrafikåtgärder på väg, järnväg och flygplatser.

#### **STEG 4 ÅTGÄRDER - NYINVESTERINGAR/STÖRRE OMBYGGNADS-ÅTGÄRDER**

703 mkr, knappt två tredjedelar av planeringsramen, avsätts för nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Planläggningsprocessen ligger långt framme för beslutade objekt i gällande plan, vilket möjliggör tidiga byggstartar i planperioden.

Inom ramen för den samlade effektbedömningen (SEB) som Trafikverket genomfört av respektive namngivet objekt (se [www.regiondalarna.se/infrastruktur](http://www.regiondalarna.se/infrastruktur)) tas det fram samhällsekonomiska kalkyler i form av NettoNuvärdesKvot (NNK) som ett kriterium för att jämföra respektive objekt/åtgärder i länsplanen. En samlad effektbedömning av planen i sin helhet görs i kapitel 8.

## 6.4.2 Tillgänglighets och trafiksäkerhet statligt vägnät

### Trafiksäkerhetsåtgärder

Åtgärderna ska i första hand genomföras på länets prioriterade regionala vägnät (regional systemanalys) med en tydlig koppling till de prioriterade stråken, där det är angeläget att bland annat gällande hastigheter kan behållas för god tillgänglighet och regional 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, gångpassager, korsningsåtgärder med mera. Planen medger dock inte stora satsningar på mötesseparering och sidoområdesåtgärder, då inte minst mötesseparering är väldigt kostnadskrävande relativt länsplanens medelstilleddning. Planen medför dock en större satsning på mötesseparering; ”Rv 66 U länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg” (205 mkr), vilken dock klassas som en steg 4 åtgärd (nyinvestering/större ombyggnadsåtgärd).

Pågående arbete hos Trafikverket med att till 2025 successivt anpassa hastigheterna längs de större vägarna/prioriterade stråk till 80 respektive 100 km/tim (90 km/tim fasas ut), torde komma att kräva stora satsningar för främst mötesseparering på det prioriterade regionala vägnätet för att kunna anpassa hastigheten till 100 km/tim. Den ekonomiska planeringsramen för perioden 2018–2029, skulle uppskattningsvis behöva fördubblas för att skapa utrymme för ett hastighetsanspråk om 100 km/tim för att kunna uppfylla kravet på god regional tillgänglighet.

Regeringens fastställelsebeslut av nationell plan 2018–2029, medger dock möjligheten för Länsplaneupprättare att söka samfinansiering från nationell plan upp till 50% för finansiering av åtgärder/objekt för mötesfri väg i länsplaner. Samfinansiering kan fås för de åtgärder där medel upparbetas under åren 2019 – 2022, förutsatt att länen använder de inbesparade medlen till nya åtgärder med samma ändamål.

### Gång- och cykelåtgärder statligt vägnät

Totalt finns ett stort behov av gång- och cykelvägar i Dalarna, vilket tydligt avspeglat sig i genomförda åtgärdsvalsstudier. Byggkostnaderna har dock ökat kraftigt under de senaste åren.

**173 mkr** avsätts till gång- och cykelåtgärder, inklusive gång- och cykelåtgärder i de namngivna objekten inom steg 3 och steg 4 åtgärder med ca 50 mkr. Det är i paritet med gällande plan (gällande plan 2014–2025 innebar dock en ökad satsning på gång- och cykelvägar med 65% gentemot planen 2010–2021) Tillsammans genererar åtgärderna ca **35 km** gång- och cykelväg.

Med satsningen på det kommunala vägnätet (ca 110 mkr, se nedan) innebär det totalt en satsning på gång- och cykelvägar (statligt vägnät 173 mkr och kommunalt vägnätet 110 mkr) med **283 mkr**, vilket genererar ca **60 km** gång- och cykelväg.

## 6.4.3 Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät

### Busshållplatser

**15 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 således en samverkan med Trafikverket kring medfinansiering av busshållplatser/bytespunkter längs kollektivtrafikstråken.

Behovet av åtgärder och finansiering utifrån de regionala målen (Regional systemanalys och Trafikförsörjningsprogram) och det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, behöver utvecklas och utredas tidigt under planperioden.

#### 6.4.4 Statlig medfinansiering

##### **Regional kollektivtrafik – väg, järnväg, flyg – statlig medfinansiering (50%)**

**24 mkr** avsätts till statlig medfinansiering (50%) för regional kollektivtrafik inklusive flygplatser. Totalt innebär det åtgärder för **48 mkr**.

Medlen får användas till 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 – statlig medfinansiering (50%)**

70 mkr avsätts till statlig medfinansiering av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet. Av dessa beräknas ca 55 mkr (80%) avsättas för gång- och cykelåtgärder och i övrigt till andra trafiksäkerhetsåtgärder (se 6.4.2 Trafiksäkerhetsåtgärder). Det innebär totalt gång- och cykelåtgärder för ca **110 mkr**, vilket genererar ca **25 km** gång- och cykelväg.

Det innebär totalt en satsning på gång- och cykelvägar på det statliga (173 mkr) och kommunala vägnätet (110 mkr) med **283 mkr** vilket innebär ca **60 km** nybyggda gång- och cykelvägar (se även 6.4.2).

Sammantaget ska åtgärderna på statligt och kommunalt vägnät samordnas genom ett helhetsperspektiv utifrån åtgärdsvalsstudier 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 turism.

Det är också 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, tillfördes 2012 de ekonomiska ramarna för länsplanerna. Det innebär att det ingår ca 52 mkr i planförslaget för 2018–2029. Det grundar sig på en årlig fördelning av 1,971 miljoner kronor till Borlänge respektive 2,348 miljoner kronor till Mora.

De medel som tillförts berörda län kan fortsatt användas för drift till ickestatliga flygplatser eller prioriteras för andra åtgärder i de regionala trafiksystemen inom länsplanen. Region Dalarna har beslutat att prioriteringen av medlen till driftbidraget ska gå ograverat till respektive flygplats.

### 6.4.6 Enskilda vägar

Det avsätts 4 mkr till enskilda vägar, vilket är något schablonmässigt, men i paritet med gällande plan. Åtgärder planeras och genomförs i samverkan med Trafikverket kring drift och underhållsåtgärder på det enskilda vägnätet, finansierat i nationell plan, gentemot länsplaneupprättarnas ansvar för investeringar i länsplanen på det enskilda vägnätet.

### 6.4.7 Nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder

#### **Lv 1053 Flygplats Sälen (NNK -0,6)**

Vid beslut om att bygga en ny flygplats i Sälen, har regeringen beslutat att avsätta 250 mkr från nationell plan som medfinansiering till flygplatsen. Region Dalarna har i sin tur beslutat om en flytt av befintlig länsväg 1053 (132 mkr) för att ansluta till flygplatsen.

#### **Rv 66 Ö Tandö – Bu (NNK -0,7)**

Ingår som en av tre flaskhalsar inom begreppet ”Tre proppar” längs E 16/Rv 66, Västerdalsvägen (Djurås – Sälen). Ö Tandö – Bu (139 mkr) 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 i ett viktigt regionalt stråk för hela Västerdalarna.

#### **Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen (NNK -0,9)**

Sträckan Oxberg – Fiskarheden/Riksväg 66 är 55 km (länsplan 147 mkr, nationell plan ca 70 mkr). Åtgärderna innebär breddning och bärighetsåtgärder av befintlig väg.

#### **Rv 66 U länsgräns – Smedjebacken mötesfri väg (NNK 1,1)**

Rv 66 U länsgräns-Smedjebacken mötesfri väg” (205 mkr) är den enda kvarvarande 13-metersväg 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 sträckan Fagersta – U länsgräns (ca 10 mkr).

#### **Rv 70 Särnaheden – Idre**

Rv 70 Särnaheden-Idre (80 mkr) är den norra slutdelen för riksväg 70 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 således även för den tunga trafiken. Sträckans vägstandard avviker tydligt gentemot övrig standard längs riksväg 70.

### 6.4.8 Brister utanför planperioden

Nedan namngivna åtgärder är noterade som brister utanför planperioden. Åtgärdsvalsstudie är genomförd 2017 för sträckan Rv 66 Smedjebacken-Ludvika. För Rv 69 är det angeläget att en åtgärdsvalsstudie för hela stråket genomförs tidigt i planperioden.

Vad gäller potter för övriga trafiksäkerhetsåtgärder inklusive gång- och cykelvägar finns det en betydande brist utanför planperioden. Den grundar sig utifrån diskrepansen mellan planerade medel inom planperioden (188 mkr) contra utfallet av genomförda åtgärdsvalsstudier 2015–2018 (ca 200 – 400 mkr). Det finns ett uttalat stort behov i remissvar och kommundialoger för genomförande av sådana åtgärder i en snabbare takt.

#### **Rv 69 Fagersta/Norberg – Hedemora – Falun – Rättvik**

Bristerna längs väg 69 är uppmärksammade sedan länge. Det är främst sträckorna Uppbo – Trollbo, Vika – Hosjö tillsammans med flaskhalsarna genom Grycksbo och Bjursås som lyfts fram för åtgärder. Vidare är det en generellt dålig standard på delen Hedemora-Norberg inom Västmanlands län. I de preliminära samhällsekonomiska effektbedömningarna för objekten Uppbo – Trollbo och Vika – Hosjö har man dock utgått ifrån framtida åtgärder i befintlig väg, med relativt låga kostnadskalkyler, varför det finns klara osäkerheter kring kostnadsnivån för dessa objekt. **Det är därför angeläget att tidigt under planperioden prioritera en åtgärdsvalsstudie för hela stråket.**

#### **Rv 66 Smedjebacken-Ludvika**

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

## 7 Samband nationell plan och grannlänens planer

### 7.1 Nationell plan

I direktiven anges de ekonomiska ramarna sammanlagt uppgå till 622,5 miljarder kronor för nationell plan och länsplaner (en ökning med cirka 100 miljarder kronor gentemot gällande planer), varav

- 125 mdr för vidmakthållande/underhåll av statliga järnvägar.
- 164 mdr för vidmakthållande/underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag av enskild väg
- 333,5 mdr för utveckling av transportsystemet.

Inom ramen för utveckling av transportsystemet (333,5 mdr) går **36,6 mdr till länsplaner**. Dalarna har tilldelats en definitiv planeringsram på **1128 mkr**.

Den nationella planen remitterades under perioden 31 augusti – 30 november 2017.

Regeringen fattade beslut om den nationella planen i maj 2018.



I figur 7.1 nedan redovisas de namngivna objekten (större än 100 Mkr) i Dalarna i förslag till nationell plan.

Planerad byggstart	Trafikslag	Järnvägsstråk/vägnummer	Objekt	Total objektskostnad
2024–2029	Järnväg	Bergslagsbanan	Borlänge-Falun. Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	112 Mkr
Öppet för trafik	Järnväg	Bergslagsbanan	Falu resecentrum	195 Mkr
2021–2023	Järnväg	Dalabanan	Dalabanan. Åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	131 Mkr
Pågående	Järnväg	Dalabanan	Uppsala-Borlänge. Hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet, etapp 1	319 Mkr
2024–2029	Väg	E16	E16 Borlänge-Djurås	410 Mkr
Pågående	Väg	E16	E16 Dalajärna-Vansbro	189 Mkr
2021–2023	Väg	E45	E45 Vattnäs-Trunna (Mora-Orsa)	228 Mkr
2018–2020	Väg	E45/Rv70	E45/Rv70 genom Mora steg1-3	172 Mkr
Pågående	Väg	Rv50	RV50 genom Ludvika. Bergslagsdiagonalen	220 Mkr
Pågående	Väg	Rv70	Rv70 Smedjebacksvägen-Gyllhemsvägen (Borlänge)	109 Mkr
Pågående	Väg	Rv70	Rv70 Trafikplats Smedjebacksvägen	131 Mkr
Pågående	Luftfart		Sälens flygplats, statligt investeringsbidrag till landningsbana	250 Mkr
2018–2020	Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik-Frövi kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården	857 Mkr
2024–2029	Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	112 Mkr
Öppen för trafik	Järnväg	Bergslagsbanan	Ludvika-Frövi. Åtgärder för malmtransporter m.m	687 Mkr

Figur 7.1. Namngivna objekt i Dalarna i nationell plan år 2018 – 2029.

I figur 7.2 nedan redovisas namngivna objekten (större än 100 Mkr) i övriga landet av betydelse för Dalarna i förslag till nationell plan.

Planerad byggstart	Trafikslag	Järnvägsstråk/ vägnummer	Objekt	Total objektskostnad
2024–2029	Järnväg	Dalabanan	Heby. Mötespår	114 Mkr
Öppet för trafik	Järnväg	Ostkustbanan	Gamla Uppsala, dubbelspår	1 183 Mkr
2024–2029	Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm)	6 833 Mkr
2024–2029	Järnväg	Ostkustbanan	Uppsala. Plankorsningar	388 Mkr
Pågående	Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Kil-Öxnered Kraftförsörjningsåtgärder	300 Mkr
Öppet för trafik	Järnväg	Bergslagsbanan	Ställdalen-Kil. Fjärrblockering, mötesstationer, hastighetsanpassning, kraftförsörjning, spårbyte STAX 25	1 212 Mkr
2024–2029	Järnväg Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Frövi Bangårdsombyggnad	3 809 Mkr
2024–2029	Järnväg Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	585 Mkr
2024–2029	Järnväg Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Åsbro, dubbelspår	3 312 Mkr
2024–2029	Järnväg Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	1 200 Mkr
2024–2029	Järnväg Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Degerön, dubbelspår, etapp 1	2 006 Mkr
2024–2029	Järnväg Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Frövi bangårdsombyggnad	300 Mkr
Öppet för trafik	Järnväg Örebro Östergötland Dalarna	Bergslagsbanan	Ludvik-Frövi, åtgärder för malmtransporter m m	687 Mkr
2024–2029	Järnväg Örebro	Västra stambanan	Laxå bangårdsombyggnad	189 Mkr

2024–2029	Sjöfart Västra götaland	Vänernsjöfarten, Trollhättekanal/Göta älv		3 809 Mkr
Pågående	Väg	Rv70	Rv70. Enköping-Simtuna	231 Mkr
2024–2029	Väg Gävleborg Jämtland	E45	E45. Rengsjö-Älvros (Sveg)	199 Mkr
Pågående	Väg Örebro	Rv 50	Askersund-Åsbro	263 Mkr
2021–2023	Väg Örebro	Rv 50	Medevi-Brattebro	649 Mkr

Figur 7.2. Namngivna objekt i nationell plan år 2018–2029 i övriga landet av betydelse för Dalarna.

## 7.2 Grannlänens planer

I våra grannlän Gävleborg, Jämtland, Örebro, Västmanland, Uppsala och Värmlands län avsätts i deras länsplaner medel för objekt som även har betydelse för Dalarna, se figur 7.3 nedan

Länsplan	Trafikslag	Järnvägsstråk/ vägnummer	Objekt	Total objekts- kostnad
Gävleborgs län	Järnväg	Bergslagsbanan	Gävle Västra station	120 Mkr
Örebro län	Väg	Rv 63	Förbifart Hjulsjö	100 Mkr
Örebro län	Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Frövi bangård, samfinansiering av ombyggnad	31 Mkr
Örebro län	Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Örebro södra station, ombyggnad	20 Mkr
Västmanlands län	Järnväg	Bergslagspendeln	Ramnäs-Brattheden, mötesspår	125 Mkr
Västmanlands län	Väg	E18	E18. Höjning av bro över Kolbäckssån till segelfri höjd om 4 meter	75 Mkr
Västmanlands län	Väg	Rv 66	Rv66. Mötesfri väg Fagersta/Oti-länsgräns Dalarna	25 Mkr
Uppsala län	Järnväg	Dalabanan	Station och knutpunkt för kollektivtrafik i Uppsala södra/Bergsbrunna, delfinansiering	213 Mkr
Värmlands län	Väg	Rv63	Edsgatan-Vallargärdet (Karlstad). Breddning och mötesseparering	100 Mkr

Figur 7.3. Namngivna objekt i grannlänens länsplaner (remissversioner) år 2018 – 2029 av betydelse för Dalarna.

## 8 Samlad effektbedömning

Trafikverket har genomfört samlade effektbedömningar (SEB:ar) och samhällsekonomiska kalkyler (NNK=NettoNuvärdesKvot) för de namngivna objekten utifrån en särskild antagen modell. Genomförda effektbedömningar är kvalitetssäkrade och godkända av Trafikverket NettoNuvärdesKvot (NNK). För de namngivna objekten kan även NNK utläsas i den ekonomiska planeringsramen. Förutom en klart positiv NNK för objektet Rv 66 U länsgräns – Smedjebacken mötesfri väg, har övriga objekt en negativ NNK. Den samhälls-ekonomiska kalkylen är dock ett kriterium bland flera för att bedöma samhällsekonomisk lönsamhet.

I den regionala systemanalysen (2016-12-07) har en samlad målbild tagits fram (kap 4). Den är framtagen utifrån EU-mål, nationella mål och regionala mål, vilka bland annat utgör grunden för Dalarnas regionala utvecklingsprogram, Dalastrategin. Utifrån de regionala målen har det gjorts en samlad effektbedömning gentemot de transportpolitiska målen.

Fördelningseffekter för olika regioner eller grupper (exempelvis åldersgrupp, barn, kvinnor och män) samt jämställdhetseffekter anges för föreslagna åtgärder?

Länsplanens miljökonsekvenser analyseras särskilt i planens miljökonsekvensbeskrivning 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 och regional plan), 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.

#### **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 Rv 66/E 16, E 45/Rv 70, ges ökade förutsättningar för en starkt internationell konkurrenskraft.

Detta stärks ytterligare genom satsningen på en flygplats i Sälen, inklusive finansiering i länsplanen av ny väg till flygplatsen samt kompletterande åtgärder på flygplatserna i Borlänge och Mora inklusive Dalabanans koppling till Arlanda. En trafikslagsövergripande transportförsörjning är viktig för kvaliteten på 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 Rv 66, Rv 70, Flygplats Sälen och Vasaloppsvägen, bidrar till flera systemkopplingar som stärker samspelet och den regionala utvecklingen i ett stort område inom stråken E16, E45, Rv 50 och Rv 70 med vidare kopplingar till stora delar av närliggande turistområden i norra Sveriges inland och östra Norge samt 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 mycket 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 järnvägssystemet 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.

Brister i tillgänglighet skapar handikapp, något om inte bara drabbar personer med funktionsnedsättning utan även barn, som alla har dålig trafikmognad, personer utan tillgång till bil, personer som upplever rädsla när de går eller cyklar efter mörkrets inbrott, m.fl. brukargrupper. Tillgänglighet är därmed också en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga.

Region Dalarna medverkade i ett treårigt projekt (VTI, WSP nov 2013 – aug 2015) för Implementering av metod för jämställdhetskonskvensbedömning i svensk transportinfrastrukturplanering. Metoden utgår bland annat utifrån tillgänglighetsmålet. Syftet är att vidareutveckla metoden och utveckla god praktisk kunskap för jämställdhetsbedömning i infrastrukturplaneringen. Det är angeläget att metoden implementeras så att den får genomslag i inriktningsplaneringen för att sedan innefattas i regeringens direktiv om upprättande av nationell plan och länsplaner.

### **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 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. Det gjordes en ökad satsning för gång- och cykelvägar med cirka 50% i tidigare länsplan 2014–2025. Satsningen i denna plan är i paritet med gällande länsplan. Samordnade åtgärder med medfinansierade åtgärder på det kommunala vägnätet samt övriga trafiksäkerhetsåtgärder ökar barns möjligheter att vistas på ett säkert sätt i trafiken.

### **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 vägåtgärder i planen medför en ökad trafiksäkerhet; särskilt mötesfri väg Rv 66 U länsgräns-Smedjebacken, har en relativt hög samhällsekonomisk nytta (NNK 1,1), inte minst gentemot en ökad trafiksäkerhet.

I övrigt kan länsplanen innefatta ett antal olika åtgärder i form av mötesseparering, sidoområdesåtgärder, cykelvägar, korsningsåtgärder m m. Planen medger en stor satsning på mötesseparering (Rv 66 U länsgräns-Smedjebacken), som tillsammans med sidoområdesåtgärder, har en stor trafiksäkerhetsnytta. Åtgärder för mötesseparering är väldigt kostnadskrävande relativt länsplanens medelstilleddning. Det görs dock en betydande satsning på gång- och cykelvägar för oskyddade trafikanter.

### **Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken 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 spårtrafik och luftfart minskar fortlöpande**

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

### **Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet 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 övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. 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 dels för att de bedöms leda till ökad trafik och högre hastigheter. Detta kompenseras klimatmässigt i länsplanen, när 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 kollektivtrafikåtgärder (steg 1–3 åtgärder). Sammantaget blir den samlade bedömningen att länsplan 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 som bidrar till bättre folkhälsa. Sammantaget blir den samlade bedömningen att länsplanen ger klart 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. En grund till 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, inte minst besöksnäringen och 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, barn och unga samt kollektivtrafik, 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 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 färdvägar till kvinnligt och manligt dominerande arbets- och utbildningsplatser. Ett måttligt bidrag till funktionsmålet om funktionshindrade uppnås genom åtgärdsstrategier för anpassning av kollektivtrafikens fordon, resecentra, bytesplatser samt vägtrafikens rastplatser till 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 kollektivtrafiksystelet. Åtgärder för ökad tillgång till biobaserade bränslen och laddinfrastruktur för elfordon 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 kapacitethöjande 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 nytta för samtliga medborgare genom ökad tillgänglighet genom snabba, säkra och trygga resor såväl lokalt, regionalt som interregionalt.

### **Målkonflikter**

En målkonflikt är att utbyggnad av ny transportinfrastruktur i vissa fall står i konflikt med mål om minskad klimatpåverkan och minskad påverkan på landskapet.



## 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 2018–2029. En regional plan för transportinfrastruktur antas alltid medföra betydande miljöpåverkan och därför ska en miljöbedömning göras av planen (förordning SFS 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar).

Trafikverket har utvecklat ett förslag till bedömningsgrunder som stöd för miljöbedömningar av långsiktiga transportplaner. För att underlätta miljöbedömningen har Trafikverket aggregerat miljöaspekterna till fyra fokusområden: *Klimat, Hälsa och livskvalitet, Landskap* samt *Resurser tillgängliga för människa*. 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 vägojekt i länsplanen (steg 4 åtgärder) har samtliga bedömt ha negativ klimatpåverkan, dels genom klimatpåverkan under byggtiden dels för att de bedöms leda till ökad trafik och högre hastigheter. Detta kompenseras klimatmässigt 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>Resurser tillgängliga för människan</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 Resurser tillgängliga för människan.

Figur 9.1 Sammanfattande miljöpåverkan av länsplanen.

Länsplan för perioden 2018–2029 omfattar 1 128 mkr, vilket är i paritet med gällande länsplan 2014–2025. Förslaget innebär en ökning av medel till steg 1–3 åtgärder (påverkans-åtgärder/effektivisering av transportsystemet) med drygt 5% jämfört med innevarande länsplan. Förslaget innebär således en motsvarande minskning av medel till steg 4 åtgärder (nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder).

Då effektivisering av transportsystemet (steg 1–3 åtgärder) bedöms ha mindre miljöpåverkan än nyinvesteringar/större ombyggnadsåtgärder (steg 4 åtgärder) så blir bedömningen att länsplan för år 2018–2029 kommer att ha marginellt mindre negativ miljöpåverkan än länsplan för år 2014–2025.

Sammanställning - regionala mål, önskade funktioner, brister och åtgärdsstrategier

Vägval i Dalastrategin	Regionala mål för transportsystemet	Önskad funktion i transportsystemet
<p><b>Vägval 1:</b></p> <p><b>Kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud</b></p> <p><b>Delmål i Dalastrategin:</b></p> <p><b>1A</b> Höjd utbildningsnivå, ökat och livslångt lärande.</p> <p><b>1B</b> Stärk samverkan mellan arbetsgivare och utbildningsanordnare.</p> <p><b>1C</b> Öka deltagandet i arbetslivet.</p> <p><b>1D</b> Bredda och fördjupa arbetet med kompetensförsörjning i områden där behov av stor nyrekrytering kan förutses.</p> <p><b>1E</b> Uppmärksamma betydelsen av attraktiva arbetsplatser.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Underlätta rekrytering och spetskompetensförsörjning inom successivt större geografiska områden. Dalarnas arbetsmarknad är tillgänglig för boende utanför länet.</li> <li>2. Förstärka kompetensförsörjningen och kompetensutvecklingen särskilt inom de fyra kunskapsområdena; avancerad industri, innovativ upplevelseproduktion, energieffektivt samhällsbyggande samt hälsa och välfärd.</li> <li>3. Det livslånga lärandet ska, oavsett ålder, kön och etniskt ursprung, vara möjligt i den meningen att man ska kunna nå för individen viktiga kompetens- och utbildningscentra.</li> <li>4. Erbjud effektiva pendlingsmöjligheter till utbildning- och arbetsmarknad inom samt till och från länet.</li> <li>5. Informations- och kommunikationstekniken (IKT) ska erbjuda möjligheter till distansutbildning, distanskontakter, distansarbete samt digital uppkoppling på arbetsresa.</li> </ol>	<p>Arbets- och studiependling på längre avstånd ska kunna ske med en effektiv kollektivtrafik.</p> <p>Arbets- och studiependling ska kunna göras genom effektiv samordning mellan tåg- och busstrafik, bil, cykel, i resecentra och bytespunkter.</p> <p>Restiden inom funktionella arbetsmarknads-regioner ("arbetsmarknadskraftfält") ska understiga 45–60 minuter.</p> <p>Restiden till närmaste eftergymnasialt utbildningsutbud inom länet ska understiga 60–90 minuter och till grannlänens högskole- och universitetsorter ska restiden understiga 2 timmar.</p> <p>Restiden till närmaste gymnasialt utbildningsutbud ska understiga 45–60 minuter.</p> <p>Dalarnas befolkning ska nå Falun/Borlänge inom 60 minuters restid.</p> <p>Dalarnas befolkning ska nå grundläggande servicefunktioner (t ex apotek, vårdcentral, drivmedel, dagligvaruhandel, grundskola) inom 30 minuters restid med bil eller kollektivtrafik.</p> <p>Restid med tåg för arbets- och studieresor mellan Falun/Borlänge och Gävle, Västerås, Örebro ska vara högst 60–120 minuter, med entimmestrafik.</p> <p>Tågtrafiken på Dalabanan ska ha sådana restider att järnvägen blir ett konkurrenskraftigt alternativ till bil i stråket mot Mälardalen. Restid med tåg, med entimmestrafik för tjänsteresor ska vara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falun – Arlanda 1 tim 35 min</li> <li>- Borlänge – Stockholm 1 tim 40 min</li> <li>- Mora – Stockholm 2 tim 55 min</li> <li>- Mora – Borlänge 1 tim 13 min</li> <li>- Borlänge – Västerås 1 tim 21 min</li> </ul> <p>Tjänsteresor med flyg till nationella och internationella destinationer över dagen ska möjliggöra vistelse från hemmet om max 10–12 timmar.</p> <p>Det övergripande målet för Digitala Dalarna är att 90% av alla företag och hushåll ska ha tillgång till minst 100 Mbit/s och att samtliga företag ska ha tillgång till minst 30 Mbit/s år 2020.</p>

<b>Bedömning av brister</b> <i>(skillnaden mellan önskad funktion och dagens funktion)</i>	<b>Åtgärdsstrategier</b>
<p>Funktioner och standard i resecentrum och bytespunkter behöver utvecklas ytterligare för effektiv samordning och byten mellan tåg- och busstrafik.</p> <p>Idag är det inte möjligt att från Älvdalen, Orsa, Vansbro, Malung-Sälens kommuner nå ett större utbud av eftergymnasiala utbildningar inom länet inom 60–90 minuter eller att restiden till grannlänens högskoleorter ska understiga 2 timmar.</p> <p>Restiden till Arlanda/Stockholm och Örebro överskrider idag angivna restider under önskad funktion.</p> <p>Tågtrafiken har bristande kapacitet på Dalabanan, Bergslagsbanan och Bergslagspendeln vilket leder till brister i utbud och rättidighet.</p> <p>Dalabanan har idag en väsentligt lägre kollektivtrafikandel gentemot bilen (11%) än kollektivtrafikandel för de kringliggande järnvägsstråken med anknytning till Stockholm, dvs Mäljarbanan, Svealandsbanan och Ostkustbanan (20–22%).</p> <p>Det finns en andel av länets befolkning som, oavsett färdmedel, inte når grundläggande servicefunktioner (t.ex. apotek, vårdcentral, drivmedel, dagligvaruhandel) inom 30 minuter.</p> <p>Målet om 90% digital tillgänglighet uppnås ej idag, men förväntas nås år 2020. Under år 2016–2018 kommer 200 Mkr att investeras för utbyggnad av bredband till företag på landsbygd.</p>	<p><b>Dalabanan</b>  Kraftfulla underhålls- och kapacitetshöjande åtgärder för ökad tillgänglighet och robusthet – en utbyggnad till partiella dubbelspår i hela banans sträckning.</p> <p><b>Bergslagsbanan</b>  Kapacitetshöjande åtgärder Falun–Storvik och Falun–Borlänge (dubbelspår).</p> <p>Kraftfulla åtgärder för ökad tillgänglighet på väg genom Ludvika, Grängesberg och Mora.</p> <p>Fortsätta utveckla snabba direktbusslinjer i prioriterade regionala och interregionala stråk.</p> <p>Väl fungerande reskedjor; med så få byten som möjligt såväl mellan som inom olika trafikslag.</p> <p>Utveckling av attraktiva funktioner i resecentra och förbättrad standard av bytespunkter.</p> <p>Investeringar i moderna och effektiva tåg och bussar.</p> <p>Förstärkt flygplatskapacitet i Borlänge och Mora för näringslivets behov.</p> <p>Åtgärder för ökad nationell och regional tillgänglighet genom att värna framkomlighet; särskilt i det funktionellt prioriterade vägnätet.</p> <p>Bredbandsutbyggnad för distansutbildning, distanskontakter, distansarbete samt digital uppkoppling på arbetsresa.</p>

Vägval i Dalastrategin	Regionala mål för transportsystemet	Önskad funktion i transportsystemet
<p><b>Vägval 2:</b></p> <p><b>Innovativa miljöer och entreprenörskap</b></p> <p><b>Delmål i Dalastrategin:</b></p> <p><b>2A</b> Utveckla kluster och öppna kunskaps- miljöer.</p> <p><b>2B</b> Stärk befintliga tillväxtområden och utveckla nya tillväxtområden.</p> <p><b>2C</b> Vidareutveckla tillväxtinsatser för nya och växande företag.</p> <p><b>2D</b> Stärk forskning och utveckling kopplad till Dalarnas styrke- områden.</p> <p><b>2E</b> Stimulera nyföretagande och ett långsiktigt entreprenörskap.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tillgodose tillgänglighet för Dalarnas näringsliv till och från nationella och internationella marknader genom ett transportsystem i form av väg – och järnvägsnät, hamnar och flygplatser som medger kostnadseffektiva resor och transporter av varor och gods.</li> <li>2. Underlätta utveckling av befintliga och etablering av nya företag genom att kompensera för avstånd till nationella och internationella marknader. Transportsystemet ska bidra till att utjämna skillnaden för näringslivet i nationell och internationell konkurrens.</li> <li>3. Möjliggöra deltagande i nationella och internationella forskarmiljöer med hjälp av transportsystemet inklusive informations- och kommunikationsteknik (IKT).</li> </ol>	<p>Järnvägsnätet ska ha hög tillförlitlighet, god redundans med omledningsmöjligheter och reservkapacitet, tillräcklig strömförsörjning och en standard för erforderliga tågvikter och tåglängder.</p> <p>Vägnätet ska ha god och säker framkomlighet samt tillräckligt vägunderhåll och bärighet.</p> <p>Flygplatser ska uppfylla standardkrav för flygtransporter.</p> <p>Tillgängliga, funktionella, trygga och säkra rastplatser ska finnas i strategiska lägen så att yrkestrafiken kan stanna riskfritt för efterlevnad av kör- och vilotidsregler.</p> <p>Tillgängliga, funktionella, trygga och säkra rastplatser ska finnas för besöksnäringens behov och tillgänglighetsanpassade för funktionshindrade.</p> <p>Transportsystemet ska erbjuda arenor, testbäddar och infrastruktur för transportforskning (FOI – Forskning och Implementering).</p>

<b>Bedömning av brister</b> <i>(skillnaden mellan önskad funktion och dagens funktion)</i>	<b>Åtgärdsstrategier</b>
<p>Kapacitetsbrister i järnvägsnätet för Dalabanan, Bergslagsbanan samt järnvägen väster om Vänern mot Göteborgs hamn och godsstråket genom Bergslagen mot hamnar i Skåne och för Bergslagspendeln.</p> <p>Tillgänglighet- och trafiksäkerhetsbrister i det utpekade vägnätet; E16, E45, riksväg 50 (Bergslagsdiagonalen), riksväg 70 och Vasaloppsvägen (väg 1024/1025), riksväg 26, riksväg 66 och väg 311 (Sälen–Särna), riksväg 68, riksväg 69.</p> <p>Bärighetsbrister i främst det finmaskiga vägnätet. Införandet av BK4 (viktklass för lastbilar, 74 ton) innebär att ytterligare bärighetsbrister i länets vägnät uppstår.</p> <p>Brist på trygga, säkra, tillgängliga och funktionella rastplatser för yrkestrafiken och besöksnäringen.</p>	<p><b>Dalabanan</b>            Kraftfulla underhålls- och kapacitetshöjande åtgärder för ökad tillgänglighet och robusthet – en utbyggnad till partiella dubbelspår i hela banans sträckning.</p> <p><b>Bergslagsbanan</b>            Kapacitetshöjande åtgärder för gods- och persontrafik Falun–Storvik och Falun–Borlänge (dubbelspår).</p> <p>Kapacitetshöjande åtgärder på Bergslagsbanan Borlänge–Ställdalen/Frövi och särskilt för godstrafiken i förlängningen väster om Vänern till Göteborgs hamn.</p> <p>Trafikslagsövergripande åtgärder och sammodala kopplingar till järnväg/väg i strategiska hamnar.</p> <p>Åtgärder för ökad nationell och regional tillgänglighet genom att värna framkomlighet; särskilt i det funktionellt prioriterade vägnätet.</p> <p>Vägar med höga trafikflöden byggs om till mötesseparerade vägar.</p> <p>Satsning på bärighetshöjande åtgärder i vägnätet för bärighetsklass BK4 (74 ton).</p> <p>Utveckla funktioner för vägvalsstyrning; med koppling särskilt till besöksnäringen.</p> <p>Utbyggnad av rastplatser med god service för långväga godstransporter, och långväga personresor (besöksnäringen), för ökad nationell och regional tillgänglighet i det funktionellt prioriterade vägnätet.</p> <p>Förstärkt flygplatskapacitet i Borlänge och Mora för näringslivets behov.</p> <p>Bredbandsutbyggnad för distansutbildning, distanskontakter, distansarbete samt digital uppkoppling på arbetsresa.</p>

Vägval i Dalastrategin	Regionala mål för transportsystemet	Önskad funktion i transportsystemet
<p><b>Vägval 3:</b></p> <p><b>Tillgänglighet och Infrastruktur</b></p> <p><b>Delmål i Dalastrategin:</b></p> <p><b>3A</b> Öka människors rörlighet med kollektivtrafiken som bas.</p> <p><b>3B</b> Stödja utvecklingen mot förnybara drivmedel, energieffektiva fordon och ändrade vägvanor.</p> <p><b>3C</b> Möta näringslivets behov av ökad transportkapacitet (se vägval 2).</p> <p><b>3D</b> Skapa förutsättningar för effektiv data-kommunikation och främja användningen av tjänster inom informations- och kommunikationsteknik (se även vägval 1).</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Förbättra förutsättningar för miljöanpassade och resurseffektiva transporter genom transportsnål fysisk samhällsplanering vid lokalisering av bostäder, arbetsplatser och verksamheter.</li> <li>2. Koncentrera kollektivtrafikresurser till de stråk som ger störst samhällsnytta utifrån ett "Hela resan"-perspektiv. Knyt samman länet genom att skapa goda resmöjligheter mellan större orter i länet.</li> <li>3. Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt resalternativ för att möjliggöra arbets- och studiependling och fritidsresor och bidra till hållbar utveckling genom att öka kollektivtrafik resornas marknadsandel.</li> <li>4. Män och kvinnor har i lika hög grad kollektivtrafik som ett attraktivt resalternativ.</li> <li>5. Sveriges transportsektor ska år 2050 vara fossilfri och Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta år 2030.</li> </ol>	<p>Samverkan mellan regional planering för: transportinfrastruktur och kollektivtrafik och kommunernas planering för bostadsförsörjning.</p> <p>Ett heltäckande och säkert cykelvägnät inom och mellan länets tätorter.</p> <p>Ett väl fungerande kollektivtrafiksystem som binder samman Dalarna och har effektiva kopplingar till andra regionala och interregionala trafiksystem som medger ett ökat utbyte med omvärlden. Resorna ska kunna ske säkert och tryggt med korta bytestider och smidig omstigning mellan trafikslag i bytespunkter.</p> <p>Bekväma, trygga, säkra och tillgänglighetsanpassade kollektivtrafiknoder (resecentra och bytespunkter) för samtliga färdmedel med hög tillgänglighet via gång- och cykelbanor samt säker förvaring av cykel.</p> <p>Informationssystem som ger kunden aktuell och uppdaterad information om resa eller transport samordnade över länsgränser.</p> <p>Dalarna ska bidra till att Sverige år 2030 ska ha en fossiloberoende fordonsflotta och år 2050 ska Sveriges transportsektor vara fossilfri.</p>

<b>Bedömning av brister</b> <i>(skillnaden mellan önskad funktion och dagens funktion)</i>	<b>Åtgärdsstrategier</b>
<p>Det finns brister i samverkan mellan nationell, regional och kommunal nivå i samplanering av infrastruktur, kollektivtrafik och bostadsbyggande i landet. Brister finns i samordning, styrning och ledning.</p> <p>Inom och mellan länets tätorter på avstånd upp till 10 km saknas ett heltäckande cykelvägät.</p> <p>Det finns brister i kollektivtrafikutbud mellan mindre tätorter och kommuncentra i länet.</p> <p>Det finns brister i kollektivtrafikutbud av lokal busstrafik över länsgräns mot grannlänen: Gävleborg, Västmanland, Örebro, Jämtland och Värmland.</p> <p>Det finns brister i fysisk utformning och utrustningsstandard i bytespunkter (hållplatser) i landsbygdstrafiken med buss.</p> <p>Det finns begränsningar för att ta med cykel på tåg och buss.</p> <p>Det brister i taxesamordning i länsgränsöverskridande kollektivtrafik.</p> <p>Det finns brister i Dalarnas infrastruktur för alternativa drivmedel såsom HVO (hydrerad vegetabilisk olja), biogas, etanol och laddinfrastruktur för elbilar och elcykel.</p>	<p>Regional samverkan för en transporteffektiv samhällsplanering som ökar tillgängligheten och hållbarheten i transportsystemet.</p> <p>Planering för byggande av bostäder och verksamheter, med ett "Hela resan"-perspektiv, i starka kollektivtrafikstråk och vid resecentra och bytespunkter i kollektivtrafiken.</p> <p>Säkra, trygga och tillgängliga gång- och cykelstråk till målpunkter inom och mellan tätorter och i anslutning till resecentra, bytespunkter och viktiga pendlingsstråk.</p> <p>Samordning av informations- och taxesystem för utbudet av buss- och tågtrafik över länsgräns.</p> <p>Utveckling av attraktiva funktioner i resecentra och förbättrad standard i bytespunkter.</p> <p>Fortsätta utveckla direktbusslinjer i prioriterade regionala och interregionala stråk.</p> <p>Skapa väl fungerande reskedjor; samordnade och med så få byten som möjligt såväl mellan som inom olika trafikslag.</p> <p>Uppbyggnad eller komplettering av anläggningar som säkrar tillgång till biobaserade bränslen och laddinfrastruktur för elfordon.</p>



Vägval i Dalastrategin	Regionala mål för transportsystemet	Önskad funktion i transportsystemet
<p><b>Vägval 4:</b></p> <p><b>Livskvalitet och attraktionskraft</b></p> <p><b>Delmål i Dalastrategin:</b></p> <p><b>4A</b> Förstärk folkhälsoperspektivet för tillväxtarbetet.</p> <p><b>4B</b> Skapa utrymme för delaktighet och inflytande samt stimulera utvecklingsinitiativ.</p> <p><b>4C</b> Ta till vara mångfald som tillväxtfaktor.</p> <p><b>4D</b> Ta vara på kulturen som utvecklingsresurs.</p> <p><b>4E</b> Vårda och utveckla natur- och kulturmiljöerna.</p> <p><b>4F</b> Utveckla en god och väl fungerande service i hela länet.</p> <p><b>4G</b> Ökat bostadsbyggande.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ett hälsofrämjande livsmönster genom god tillgänglighet till målpunkter i närområdet med gång- och cykelinfrastruktur och kollektivtrafikutbud.</li> <li>2. Ett säkert och tryggt transportsystem där inga personer dödas eller skadas allvarligt - Nollvisionen.</li> <li>3. Ett jämställt transportsystem som likvärdigt svarar mot kvinnors och mäns behov med lika möjligheter för män, kvinnor, unga och funktionshindrade att kunna påverka utformningen av och ha likvärdig tillgänglighet i transport-systemet.</li> <li>4. Tillgänglighet till grundläggande servicefunktioner (apotek, vårdcentral, drivmedel, dagligvaruhandel), genom ett robust och tillförlitligt vägnät för hela länet.</li> </ol>	<p>Medborgare och transportlöpare ska kunna göra medvetna val och ha god förståelse för konsekvenserna av val av olika färdmedel för gods- och persontransporter, samt kunskap om möjlighet att ersätta resor med digitala mötesformer.</p> <p>Oskyddade trafikanter ska kunna färdas tryggt och säkert i transportsystemet.</p> <p>Ett vägnät och trafikantbeteende som bidrar till riksdagens nationella etappmål om max 220 döda i vägtrafiken år 2020. Målet innebär för Dalarnas del högst 10 dödade per år i trafiken.</p> <p>Beakta att möjliga färdstätt, under olika tider på dygnet, till kvinnligt och manligt dominerande arbets- och utbildningsplatser, är lika.</p> <p>Transportsystemet ska bidra till att skapa en jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.</p> <p>Väl fungerande vägtransportsystem på landsbygden med god drift- och underhållsstandard.</p> <p>Länets befolkning ska nå Falun/Borlänge inom 60 minuters restid</p> <p>Tillgången till bredband och digital infrastruktur för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i hela Dalarna.</p> <p>Kollektivtrafikförbindelser på kvällar och helger för att kunna delta i kultur- och fritidsutbudet inom länet samt i Stockholm, Uppsala, Västerås, Örebro, Gävle.</p> <p>Länets befolkning ska nå grundläggande servicefunktioner (apotek, vårdcentral, drivmedel, dagligvaruhandel) inom 30 minuters restid med bil eller kollektivtrafik.</p> <p>Länets befolkning ska nå sjukhus inom 45–60 minuter med bil eller kollektivtrafik.</p>

<b>Bedömning av brister</b> <i>(skillnaden mellan önskad funktion och dagens funktion)</i>	<b>Åtgärdsstrategier</b>
<p>Det finns brister i kunskap hos medborgarna om den kollektivtrafik som finns i länet, och om möjligheterna till att genomföra resfria möten. Det brister i förståelse hos transportköpare och medborgare om de konsekvenser som val av olika färdmedel får.</p> <p>Det finns tillgänglighets, säkerhets- och trygghetsbrister för oskyddade trafikanter, särskilt cykeltrafikanter.</p> <p>Så länge det dödas och skadas någon i transportsystemet så är det en brist i transportsystemet.</p> <p>Det finns fortfarande brister i standard och bärighet i det allmänna och det enskilda vägnätet.</p> <p>Det saknas resmöjligheter till kultur- och fritidsutbudet inom och utom länet på kvällar och helger.</p> <p>Busstrafikutbudet minskas sommartid vilket försämrar möjligheten för sommarturisterna att använda kollektivtrafiken.</p> <p>Det finns brister i efterlevnaden av hastighetsgränser. Efterlevnaden förbättras inte i den takt som nollvisionen kräver.</p> <p>Det finns delar av länets befolkning som inte når grundläggande servicefunktioner (t ex apotek, vårdcentral, drivmedel, dagligvaruhandel) inom 30 minuter med bil eller kollektivtrafik.</p> <p>Det saknas bredband i områden med glesare befolkning. Målet om 90% digital tillgänglighet uppnås inte idag.</p>	<p>Utveckla offentliga organisationers och privata företags mobilitetsarbete (kunskap, attityd och beteendepåverkan).</p> <p>Regional samverkan för en transporteffektiv samhällsplanering för ökad tillgänglighet och hållbarhet i transportsystemet.</p> <p>Säkra och tillgängliga gång- och cykelstråk till målpunkter för arbete, skola, fritid och handel.</p> <p>Tydligare vägvisning/skyltning längs cykelvägar/cykelleder.</p> <p>Vägar med höga trafikflöden byggs om till mötesseparerade vägar.</p> <p>Satsningar på ytterligare trafiksäkerhetskameror på det statliga vägnätet.</p> <p>Utveckla dialogformer för medborgarnas delaktighet i transportinfrastrukturplaneringen med särskilt fokus på ungdomars och nya svenskar delaktighet.</p> <p>Bredbandsutbyggnad för distansutbildning, distanskontakter, distansarbete samt digital uppkoppling på arbetsresa.</p>

