

Remissförslag Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026 - 2037

Region Dalarna

Datum
2025-09-29**Diarienummer**
RUN
2025/156**Handläggare**

Martina Hellgren

För organisation
Samhällsbyggnadsenhet**Version**
0.2

Förord

Här kommer det att finnas ett politiskt förord som adresserar påverkan gentemot nationell politisk nivå avseende länsplaneramarnas storlek och fördelning. Förordet undertecknas av regionstyrelsens ordförande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
1. Bakgrund och förutsättningar.....	3
1.1 Statlig och regional transportplanering.....	4
1.2 Metod för framtagande av underlag och prioriteringar.....	6
1.3 Transportpolitiska målen.....	7
1.4 Regionala mål och strategier.....	7
2. Förutsättningar och behov.....	11
2.1 Geografi och demografi.....	11
2.2 Persontransporter.....	13
2.3 Godstransporter.....	15
3. Finansiering av åtgärder.....	16
4. Åtgärdsplanering.....	17
4.1 Åtgärdsplan 2026–2037.....	18
4.2 Större investeringar över 75 miljoner kronor – Namngivna objekt.....	19
4.3 Riskreserv länsplan.....	25
4.4 Trimningsåtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet.....	26
4.5 Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät.....	29
4.6 Statlig medfinansiering.....	31
4.7 Enskilda vägar.....	32
4.8 Utredningar och åtgärdsvalsstudier.....	33
5. Planeringsmetodik.....	34
5.1 Från brist till åtgärd.....	34
6. Inför kommande revideringar av länsplan.....	38
7. Miljökonsekvensbeskrivning.....	39
Referenser.....	40

Bilaga

Dalarnas länstransportplan 2026–2037 Miljökonsekvensbeskrivning

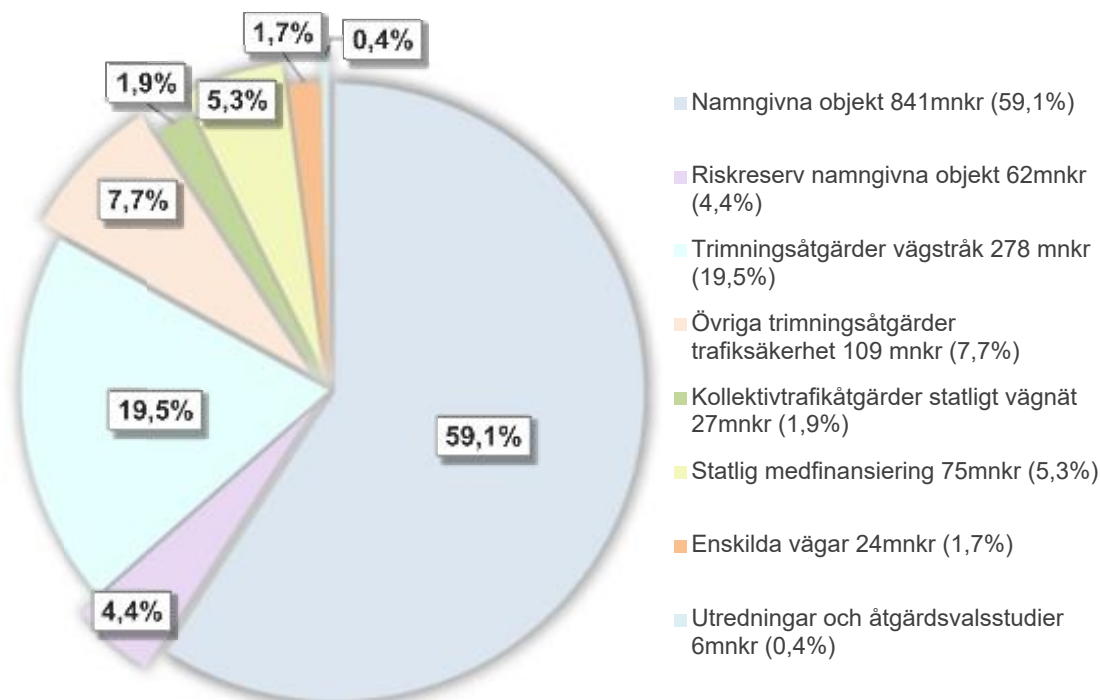
Den strategiska miljöbedömningen är ännu inte färdigställd och miljökonsekvensbeskrivningen kommer därför att publiceras i sin helhet som bilaga under länsplanens remisstid.

Sammanfattning

Region Dalarna har regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Den tilldelade ekonomiska ramen för denna period är 1 422 miljoner kronor, efter en preliminär avräkning på 275 miljoner kronor som meddelats av Trafikverket. Avräkningen har uppstått på grund av att länsplanen de senaste två planperioderna haft en högre upparbetsgrad än den tilldelade ekonomiska ramen, vilket därför justeras under de första fyra åren i planperioden 2026–2037.

Länsplanen är ett viktigt verktyg för att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin – Dalastrategin 2030 för ett klimatsmart, konkurrenskraftigt och sammanhållet Dalarna. Länsplanen anger den strategiska inriktningen för utvecklingen av länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod. Länsplanen avser investeringar i det regionala vägnätet vilket omfattar de statliga riksvägar (Rv) och länsvägar inom länet som inte ingår i det nationella stamvägnätet. Länsplanen består av både större namngivna investeringar och mindre investeringar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Länsplanen är också viktig för medfinansiering av infrastruktur på det kommunala och enskilda vägnätet.

Planeringsramen på 1 422 miljoner kronor är fördelad på åtta åtgärdsområden där *Namngivna objekt* utgör drygt 59 procent av planen, *Riskreserv för namngivna objekt* 4,4 procent, 19,5 procent utgörs av *Trimningsåtgärder vägstråk* och 7,7 procent av *övrige trimningsåtgärder för trafiksäkerhet*. *Kollektivtrafik*, *Statlig medfinansiering*, *Enskilda vägar* samt *Utredningar och åtgärdsvalsstudier* utgör resterande cirka 9 procent.



Figur 1 Fördelning åtgärdsområden Dalarnas länsplan 2026–2037.

Länsplanen tas fram i samråd med kommunerna, Trafikverket och andra myndigheter, och beslut fattas av Region Dalarna. Prioriteringarna grundar sig på regeringens uppdrag, förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263), transportpolitiska mål samt regionala och kommunala utvecklingsmål, med stöd av Trafikverkets prognoser, analyser och bristbeskrivningar. I tidig politisk dialog om prioriteringar har det varit tydligt att genomförandet av mötesseparering av Rv66 etapp 1 och 2 från Västmanlands länsgräns till Smedjebacken ska prioriteras i första hand bland namngivna objekt. Dessa utgör därmed den största satsningen i länsplanen på 784 miljoner kronor för de två etapperna tillsammans.

Det finns en uttalad politisk enighet att vägstråket Särnaheden-Idre på Rv 70 har påtagliga brister och ska prioriteras. Eftersom det ekonomiska utrymmet är begränsat och åtgärder riskerar att inte kunna genomföras som ett namngivet objekt inom planperioden 2026–2037, har planförslaget utformats för att möjliggöra insatser på Rv 70 Särnaheden-Idre som trimningsåtgärder. Trimningsåtgärderna ska föregås av utredningar för att identifiera vilka åtgärder som ger störst effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet.

1. Bakgrund och förutsättningar

Regeringens uppdrag för omfattning och redovisning av länsplan

Regionalt utvecklingsansvariga (länsplaneupprättare) och Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen (LI2025/00640) att upprätta förslag till planer för trafikslagsövergripande transportinfrastruktur för åren 2026–2037, där Trafikverket ansvarar för framtagande av den nationella transportplanen. Region Dalarna ska tillsammans med övriga regioner enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630) och förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263) upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Länsplanerna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Den nationella politiska majoriteten har även tydliggjort att transportplaneringen ska underlätta för godstransporter och arbetspendling i alla delar av landet.

Länsplanerna ska förutom vad som anges i förordningen om länsplaner redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263) anger att det inom varje län ska upprättas en länsplan som bestämmer hur investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och planen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Länsplanen ska omfatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Länsplanen ska avse tolv år och omfatta investeringar i det regionala vägnätet vilket omfattar de statliga riksvägar och länsvägar inom länet som inte ingår i det nationella stamvägnätet. Länsplanen omfattar även åtgärder för vilka statlig medfinansiering kan beviljas till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar enligt 2§ förordning (2009:237). Planen kan även omfatta statlig medfinansiering till exempelvis kollektivtrafikanläggningar och cykelvägar i det kommunala vägnätet och till enskilda vägar. Länsplanen kan även avse samfinansiering till investeringar som ingår i nationell plan.

Länsplanen fastställs av Region Dalarna efter inhämtande av yttranden från regional kollektivtrafikmyndighet, kommuner, länsstyrelsen, Försvarmakten och andra berörda myndigheter samt konsultation med samiska företrädare.

1.1 Statlig och regional transportplanering

Nationell plan

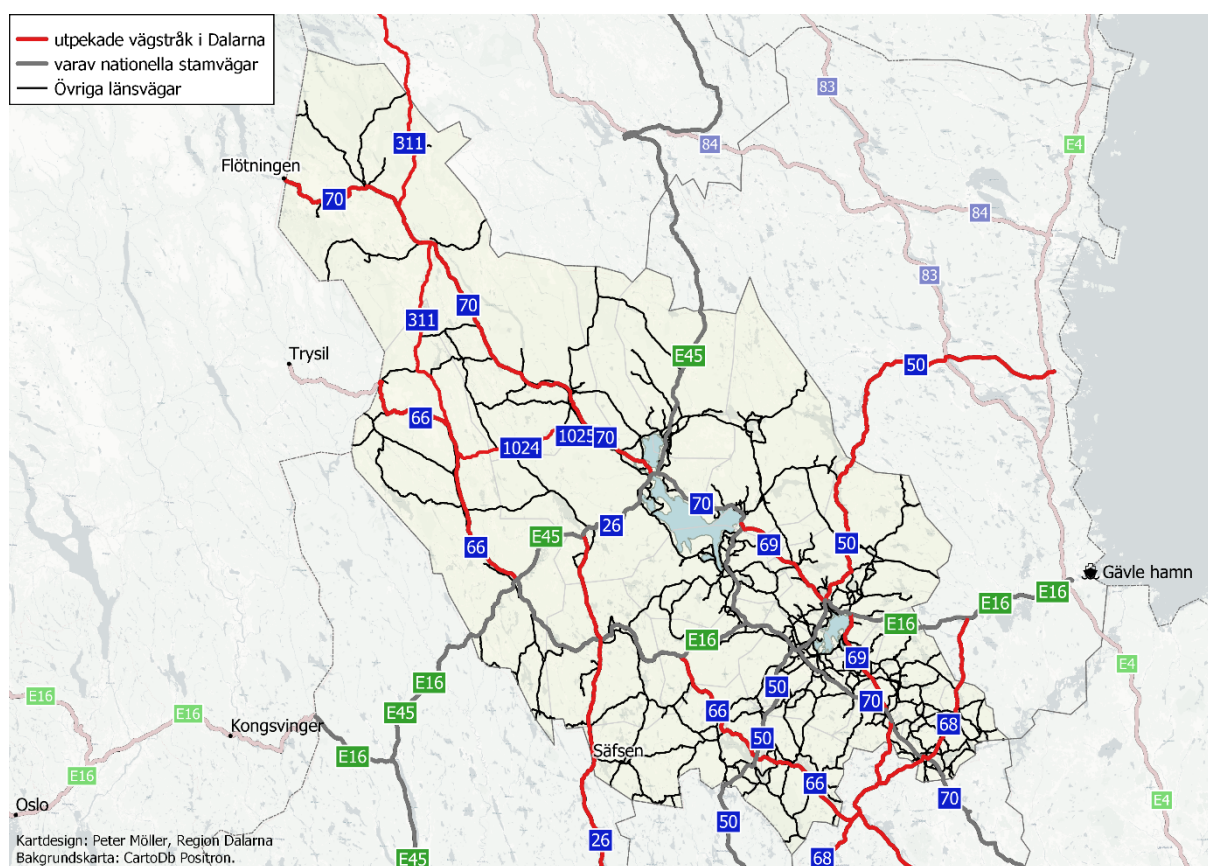
Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Trafikverket upprättar förslag till nationell transportplan på uppdrag av regeringen för perioder om 12 år. Planen omfattar i huvudsak drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, forskning och innovation. Investeringar i nationella stamvägar finansieras och planeras via den nationella planen för transportsystemet. I Dalarnas län omfattas samtliga järnvägar samt det nationella stamvägnätet som i länet utgörs av E16, E45, Rv50 sträckan Jönköping–Örebro–Ludvika–Borlänge–Falun samt Rv70 sträckan Enköping–Mora.

Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. Transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan påverkas av en rad andra faktorer som inte är en del av infrastrukturplanen men för att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen viktig. Trafikverket ska presentera ett förslag till en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 för regeringen som slutligen beslutar om innehållet.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Länsplan för regional transportinfrastruktur benämns härnäst som länsplan. Region Dalarna upprättar en länsplan för att planera och prioritera investeringar på det regionala vägnätet. I Dalarnas län utgörs dessa vägar av alla statliga riksvägar och länsvägar utom ovan nämnda nationella stamvägar E16, E45, Rv50 sträckan Jönköping–Örebro–Ludvika–Borlänge–Falun samt Rv70 sträckan Enköping–Mora. Länsplanens medel kan även användas för att medfinansiera åtgärder i den nationella planen.

Länsplanen 2026–2037 har sin utgångspunkt i innevarande länsplan och utgår från nationella direktiv, infrastrukturpropositionen samt regionala strategier och mål, och syftar till att stödja länets samhällsutveckling, näringsliv och invånarnas behov. Länsplanen är en av de delstrategier som ska bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin - "Dalastrategin 2030" (Region Dalarna, 2021). Länsplanen ska användas för att möta länets samhällsutmaningar. Länsplanen samordnas med den nationella planen och ska bidra till att uppnå både regionala och nationella mål inom områden som klimat, miljö och tillgänglighet. Det är Region Dalarna som fattar beslut om att anta länsplanen.



Figur 1 Nationella stamvägar, övriga länsvägar och riksvägar i Dalarna, med utpekade vägstråk. Bearbetad av Region Dalarna.

Ekonomiska förutsättningar

Den totala ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor. Av den ekonomiska ramen ska:

- 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa medel ska länsplanerna preliminärt uppgå till 60 590 miljoner kronor.

- Dalarnas länsplan för åren 2026–2037 har en total planeringsram på preliminärt 1 422 miljoner kronor efter en preliminär avräkning på 275 miljoner kronor de fyra första åren. Detta ger i snitt cirka 118,5 miljoner kronor per år under tolvårsperioden.

Avräkningen på preliminärt 275 miljoner kronor de fyra första åren beror på att Dalarnas länsplan under perioderna 2018–2029 och 2022–2033 haft hög upparbetningsgrad som medfört att planeringsramen överskridits, vilket justeras genom avräkning. Slutlig avräkning meddelas av Trafikverket i samband med utgången av 2025. Slutliga planeringsramar för länsplanerna fastställs av regeringen genom beslut om nationell plan.

1.2 Metod för framtagande av underlag och prioriteringar

Framtagandet av länsplanen bygger i huvudsak på strategiska måldokument utifrån politiska viljeriktningar samt inhämtande av uttalade brister och behov från kommunerna. Trafikverket bistår med underlag såsom geografiska bristbeskrivningar, utredningar, åtgärdsvalsstudier (ÅVS), samlade effektbedömningar (SEB) med mera. Under genomförandet av länsplanen sker en tät dialog för uppföljning mellan Region Dalarna, Trafikverket och respektive kommun.

Inför denna planomgång har en dialogprocess med kommunerna pågått sedan hösten 2023, vilken inleddes med dialog om inriktningsunderlaget. Inom dialogprocessen har ett antal informations- och dialogtillfällen genomförts med politiker och tjänstepersoner. Vid vissa av dessa har även näringslivet, handelskammare, länsstyrelsen och kommunala partnerskap deltagit. Beredningen för Dalarnas utveckling (BDU) är den dialogform där fördjupad dialog och diskussion sker mellan regionala och kommunala politiker. BDU arbetar för att genomföra den regionala utvecklingsstrategin, Dalastrategin 2030, och bereder frågor av strategisk betydelse för länet.

Vintern 2025 erbjöds kommunerna att svara på en enkät avseende behov och brister inför upprättandet av länsplanen, och under våren genomfördes en workshop där tjänstepersoner och politiker från kommuner och Region Dalarna deltagit liksom Trafikverket, handelskammaren och representanter från kommunala partnerskap.

Både i enkätsvar och vid workshop framkom att behoven av åtgärder i länsplan långt överstiger tilldelad planeringsram. Det finns fortsatt stora behov av kostsamma väginvesteringar samtidigt som flera kommuner efterfrågar ökade satsningar på andra trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder, kollektivtrafiksatsningar, gång- och cykelvägar samt ökad samfinansiering till kommunalt och enskilt vägnät.

Med anledning av att länsplan 2022–2033 omfattar flera stora vägobjekt som löper över lång tid så påverkas även länsplan 2026–2037 av detta. Framförallt domineras planförslaget av mötteseparering på Rv 66, ett stort och kostsamt objekt som löper över flera år i två etapper. Utrymmet för att få in nya namngivna objekt i länsplan

2026–2037 är därmed begränsat. Många tillgänglighets- och trafiksäkerhetsproblem kan dock lösas genom trimningsåtgärder (investeringar under 75 miljoner kronor), kollektivtrafiksatsningar och ökad samfinansiering till det kommunala och enskilda vägnätet. Detta överensstämmer väl med de inspel om behov som inkommit i dialoger med kommunerna.

Det har även inkommit inspel om att nyttja möjligheten att avsätta en del av länsplanen till att samfinansiera objekt i nationell plan, till exempel järnvägsobjekt. I länsplan 2026–2037 bedöms möjligheterna till detta obefintligt med anledning av att stor del av planeringsramen redan är in-tecknad för namngivna vägobjekt.

Kostnadsfördyringar i infrastrukturprojekt är en välkänd och stor utmaning för utformningen och genomförandet av länsplanerna. Trafikverket har inför denna planperiod markerat att de överskridanden av planeringsramen som genomförandet av Dalarnas länsplan 2018–2029 och 2022–2033 medfört måste upphöra. Av det skälet har en riskreserv skapats för åren 2030–2037 för att hantera en viss del av förväntade kostnadsökningar i de namngivna objekten.

1.3 Transportpolitiska målen

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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

1.4 Regionala mål och strategier

Länsplanen är ett centralt verktyg för att bidra till måluppfyllelsen i den regionala utvecklingsstrategin och omsätter regionala mål till konkreta infrastruktursatsningar. Genom länsplanen får transportinfrastrukturen en tydlig roll i det regionala utvecklingsarbetet och bidrar till att förbättra förutsättningarna för transporter och mobilitetslösningar som stärker Dalarnas utvecklingskraft i alla delar av länet. Nedan beskrivs de regionala styrdokument som är de främsta utgångspunkterna för länsplanen.

Regional utvecklingsstrategi - Dalastrategin 2030

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

Dalastrategin 2030 lyfter behovet av samhällets robusthet och god resiliens vid klimatförändringar, ett konkurrenskraftigt Dalarna där näringslivet är livskraftigt och bidrar till hållbar tillväxt, och ett Dalarna som upplevs nära mellan såväl människor som platser, i nära samspel med omvärlden. Genom att utgå från platserns betydelse och se till varje plats utmaningar, möjligheter och resurser ska det regionala utvecklingsarbetet bidra till utvecklingskraft i alla delar av Dalarna.

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

- God kompetensförsörjning trots åldrande befolkning och urbanisering
- Hållbar tillväxt som förutsätter goda livsmiljöer och möjliggörande infrastruktur
- Teknisk utveckling och digitalisering skapar möjligheter men kräver ny infrastruktur och nya kompetenser
- Global konkurrens ökar behovet av innovation och samverkan
- Stärkt sammanhållning och upplevelse av trygghet, delaktighet och inkludering behövs i tider av växande polarisering
- Hållbar utveckling och tillväxt förutsätter miljömässig omställning

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



Figur 2 Modell av flernivåstyre. Illustrerar den samlade riktningen och hur länsplanen för regional transportinfrastruktur är en del i genomförandet av Dalastrategin 2030. "Ur Dalastrategin 2030"

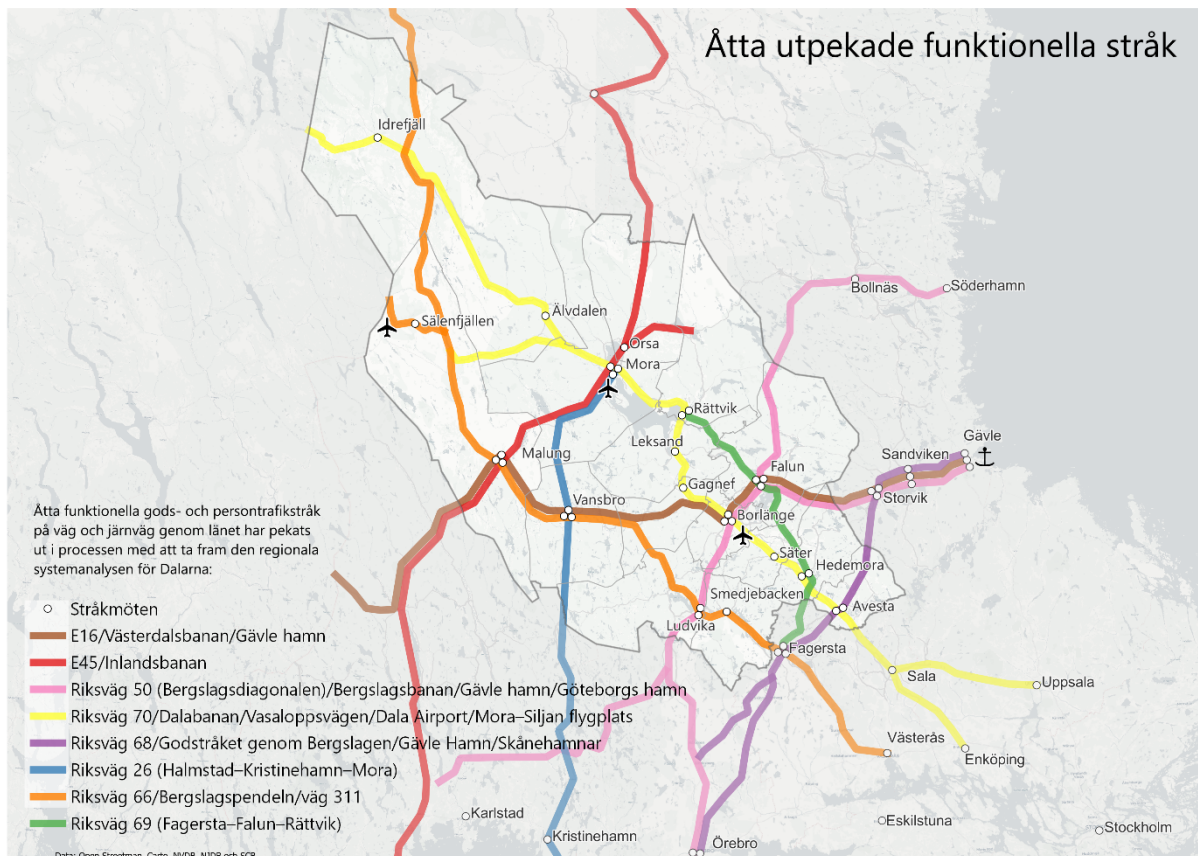
Regional systemanalys

Den regionala systemanalysen för Dalarna fastställdes 2016-12-07 och kompletterades med ett faktaunderlag 2021-02-24 som gemensamt utgör den gällande systemanalysen (Region Dalarna, 2016).

Den regionala systemanalysen för Dalarna är en av flera regionala planer och program som konkretiserar den regionala utvecklingsstrategin. Det är en politiskt förankrad utvecklingsstrategi för länets transportsystem och utgör det främsta underlaget för såväl nationell transportplan som för länsplan för regional transportinfrastruktur. Systemanalysens fokus är att beskriva vilka funktioner som krävs i transportsystemet för att bidra till ett förverkligande av regionala och nationella mål och strategier. Genom att peka ut tydliga inriktningar fungerar gällande systemanalys som vägledande vid prioriteringar i kommande planeringsskeden. Åtta funktionella gods- och persontrafikstråk på väg och järnväg har pekats ut i gällande systemanalys. Dessa funktionella stråk utgör grunden för Dalarnas två viktigaste näringsgrenar; exportindustri och besöksnäring.

- E16/Västerdalsbanan/Gävle hamn
- E45/Inlandsbanan

- Rv 50 (Bergslagsdiagonalen)/Bergslagsbanan/Gävle hamn/Göteborgs hamn
- Rv 70/Dalabanan/Vasaloppsvägen/Dala Airport/Mora–Siljan flygplats
- Rv 26 (Halmstad–Kristinehamn–Mora)
- Rv 66/Bergslagspendeln/väg 311
- Rv 68/Godsstråket genom Bergslagen/Gävle Hamn/Skånehamnar
- Rv 69 (Fagersta–Falun–Rättvik)



Figur 3 Utpekade funktionella gods- och persontrafikstråk i Dalarna. Bearbetad av Region Dalarna

Parallellt med revideringen av länsplanen pågår framtagande av en regional trafikstrategi under det preliminära namnet *Tillgänglighetsstrategi*. Strategin är en konkretisering av den regionala utvecklingsstrategin och har ett bredare angreppssätt än gällande systemanalys, med fokus på transporter, trafik, mobilitet och digital tillgänglighet i relation till markanvändning. På detta sätt bidrar Tillgänglighetsstrategin till att hitta väl avvägda och resurseffektiva lösningar för hur tillgängligheten kan utvecklas hållbart. Tillgänglighetsstrategin ersätter den nuvarande regionala systemanalysen och kommer att fungera som en strategisk brygga mellan den regionala utvecklingsstrategin och andra strategiska dokument, däribland länsplan. Strategiska ställningstaganden kommer att tydliggöras i Tillgänglighetsstrategin inom kommande planperiod och ligga till grund för nästa revidering av länsplanen.

Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2023–2032

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som pekar ut den politiska viljeinriktningen och utgör den långsiktiga planen för hur kollektivtrafiken i Dalarna ska bedrivas och utvecklas under perioden 2023 till 2032, för att bidra till ett hållbart Dalarna (Region Dalarna 2023). Tillsammans med regionplan och budget utgör det underlag för strategiska och avgörande beslut, så som beslut om allmän trafikplikt, upphandling av trafik och trafikutbud. Programmet beskriver även kopplingen till den regionala utvecklingen inom Dalarna och mellanregionalt samt ur ett nationellt perspektiv. Trafikförsörjningsprogrammet är ett av länets styrande dokument för prioritering av infrastrukturåtgärder på både väg och järnväg. Visionen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2022–2032 är: *En resurseffektiv, tillgänglig, attraktiv och fossilfri kollektivtrafik med god kvalitet som bidrar till ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet!*

Regional cykelstrategi

En regional cykelstrategi för Dalarna är under framtagande och syftar till att utgöra ett samlat strategiskt underlag för utvecklingen av cykling i länet. Cykelstrategin kommer såväl utgöra ett komplement till andra regionala styrdokument, såsom det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Ett välfungerande och sammanhängande cykelnät bidrar till att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken, stärka möjligheterna till hållbara kombinationsresor och skapa ett mer integrerat och effektivt transportsystem. Strategin kommer utgöra ett viktigt underlag för såväl kommunal, regional som nationell planering gällande cykling och andra cyklingsfrämjande åtgärder, samt för kommande länsplaner.

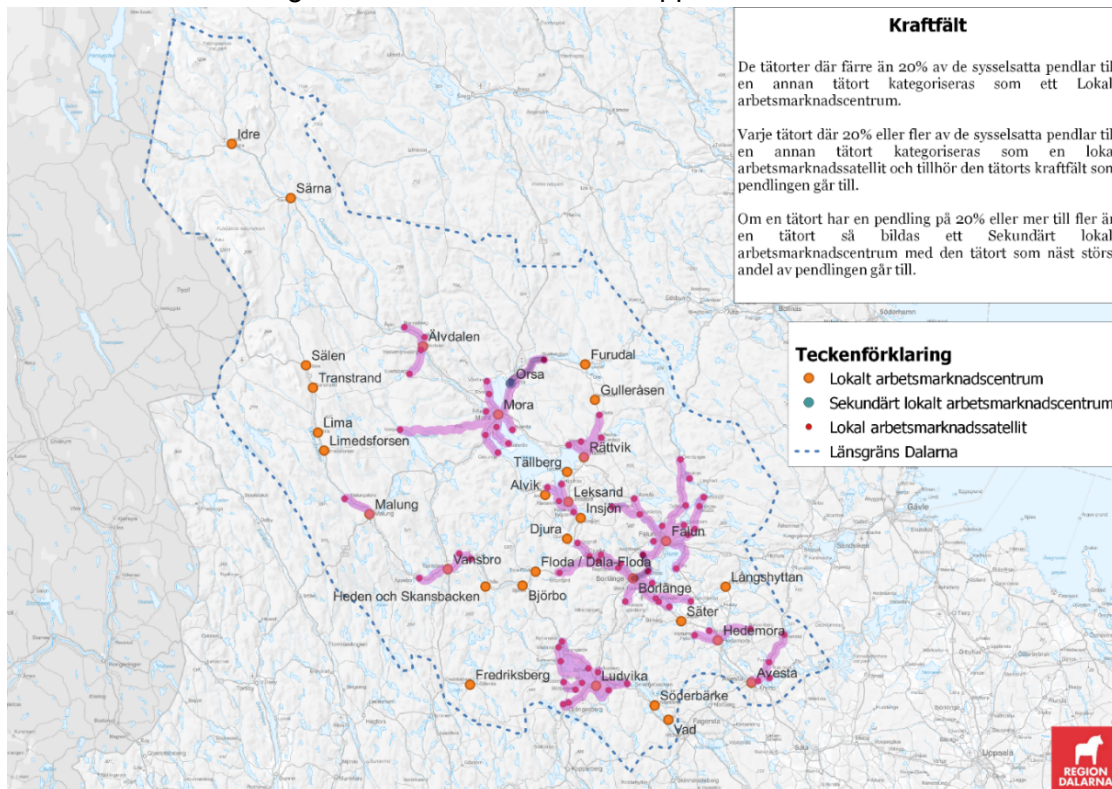
2. Förutsättningar och behov

2.1 Geografi och demografi

Dalarna har drygt 286 000 invånare och består av 15 kommuner. Sett till ytan är Dalarna Sveriges fjärde största län, med en stor variation av natur- och kulturlandskap, fjäll, sjöar, skog och jordbruksmark. Dalarnas stålindustri accelererar hela Sveriges gröna produktion med omställning för fossilfrihet och minskade utsläpp. Hitachi Energy i Ludvika har tagit hem Sveriges största industriorder någonsin på 147 miljarder kronor, följt av flera andra stora ordrar som tillsammans bidrar till den gröna omställningen i hela världen. I Dalarna finns också en av världens modernaste gruvor, samtidigt som länet har en omfattande skogsindustri, ett diversifierat jordbruk och en växande besöksnäring med 16 miljoner gästnätter per år.

Länet präglas av en flerkärnighet och är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i EU och Sverige, och har stora inomregionala skillnader med både växande och krympande befolkning på olika orter. Tillgång till vidgade arbetsmarknadsregioner inom och utom länsgränsen är speciellt viktigt för länet. Besöksnäringen spelar en viktig roll i hela länet och har en särskild betydelse i de glesare delarna i nordväst med stark fjällturism i Sälen och Idrefjällen. Där bidrar

besöksnäringen till en starkare arbetsmarknad, konkurrenskraft, framtidstro och social sammanhållning som annars vore svår att uppnå.



Figur 4 Källa: Samhällsanalys Region Dalarna

Falun-Borlänge utgör Dalarnas största regionala centrum och arbetsmarknadsregion. En positiv utveckling och tillväxt i detta område är viktig för hela länets utveckling samtidigt som Falun-Borlänge i sin tur är beroende av ett livskraftigt Dalarna i stort. Här finns flera länsgemensamma funktioner samlade, såsom Högskolan Dalarna, länsstyrelsen, länets största sjukhus samt centrala delar av länets kulturliv.

Dalarna kännetecknas av en flerkärnig struktur, med Mora, Avesta och Ludvika som starka delregionala noder, som skapar goda förutsättningar för utvecklingen av sammanhängande marknader för arbete, utbildning, boende och service. Samtidigt finns relativt små arbetsmarknadsregioner i Vansbro och Malung-Sälen som står inför särskilda utmaningar, främst inom kompetensförsörjning. De både orterna är belägna längs E16 som är huvudstråket för såväl arbets- och studiependling som för besöksnäringen till Sälenfjällen. Pendlingsavstånden med kollektivtrafik till större arbetsmarknadsregioner, främst till Borlänge och Mora, är dock långa med betydande restider. Även Älvdalen möter liknande utmaningar, med Mora som enda angränsande arbetsmarknadsregion inom en restid på en timme. För orter med mindre arbetsmarknadsregioner är goda pendlingsmöjligheter och korta restider avgörande, där kollektivtrafiken knyter samman länet och kopplar det till övriga delar av landet.

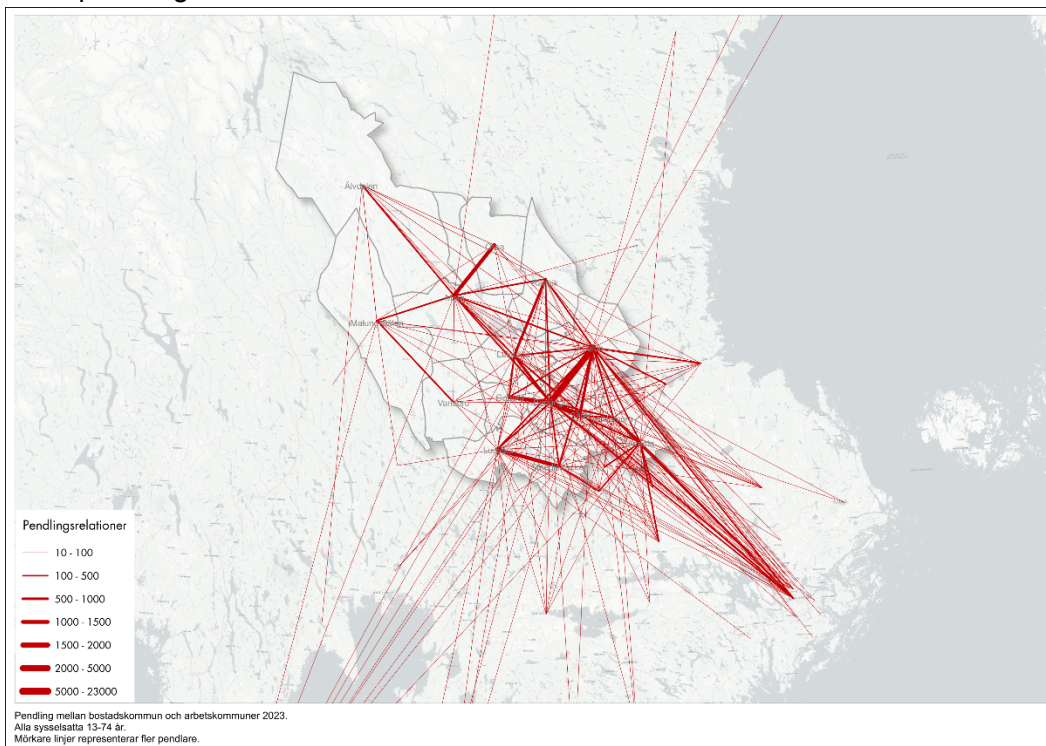
Tillgången till vidgade arbetsmarknadsregioner, både inom och utanför länsgränsen, är avgörande för att skapa goda livsvillkor, oavsett om det gäller större eller mindre

orter. För detta är goda pendlingsmöjligheter och korta restider avgörande. En förkortad restid skulle kunna stärka orternas tillgänglighet till andra arbetsmarknadsregioner samtidigt som det är av stor vikt att arbeta med hållbar tillgänglighet och inte enbart genom fysisk mobilitet som möjliggörare för ökad tillgänglighet.

2.2 Persontransporter

Att möjliggöra goda pendlingsmöjligheter är avgörande utifrån Dalarnas geografiska förutsättningar där infrastrukturen bygger sammanhållningen såväl inom länet som med övriga delar av landet. Här är noden Falun-Borlänge central för pendlingsmöjligheter på järnväg med sitt läge efter både Dalabanan och Bergslagsbanan samt på väg längs E16, Rv50 och Rv70 med kopplingar såväl inomregionalt som över länsgräns mot till exempel Gävle, Örebro, Uppsala och Stockholm, vilka utgör de starkaste pendlingsrelationerna utanför länet. Pendlingsrelationen Ludvika-Västerås är ytterligare en stark pendlingsrelation över länsgräns av avgörande betydelse för Hitachi Energy.

I Dalarna dominerar den kortväga arbetspendlingen, som är koncentrerad till Falun och Borlänge. Borlänge är den största inpendlingskommunen i Dalarna och har ett positivt pendlingsnetto, även Falun har ett positivt pendlingsnetto men har en jämnare in- och utpendling. Andra korta sträckor med stort pendlingsflöde är mellan Mora och Orsa samt Ludvika och Smedjebacken. Det enda större pendlingsflödet (mer än 1000 pendlare) på mer än tre mil är Borlänge till Ludvika. Utöver Borlänge och Falun har även Ludvika, Avesta, Mora, Orsa, Rättvik och Malung-Sälen positiva pendlingsnetton. I norra delen av länet är Mora den tydliga inpendlingskommunen där inpendlingen från Orsa och Rättvik är stor.



Figur 5 Pendling mellan bostadskommun och arbetskommuner 2023. Bearbetad av Region Dalarna.

De långa avstånden kommer alltid vara en del av Dalarnas geografi och för att skapa goda pendlingsmöjligheter är därmed korta restider avgörande, där kollektivtrafiken är en möjliggörare för en hållbar tillgänglighet. Den regionala busstrafiken i Dalarna delas in i tre kategorier. Dessa tre är stråklinjer, landsbygdstrafik och flextrafik innehållandes sex utpekade regionala stråklinjer samt 131 linjer som klassas som landsbygdstrafik. Kollektivtrafiken är en möjliggörare som knyter samman Dalarna och kopplar det till övriga delar av landet.

Ett viktigt led i att utveckla Dalarnas kollektivtrafik är att erbjuda ett regionalt resande med tåg där de regionala tågresorna ska utgöra ryggraden i kollektivtrafiknätet. En utmaning i det är de rådande kapacitetsbristerna i järnvägsnätet som bland annat förhindrar ökad turtäthet. Det finns ett stort investerings- och underhållsbehov för att minska restiderna i järnvägsnätet och i större utsträckning möjliggöra konkurrens gentemot bilresandet och för att stärka mobiliteten. Investeringar och kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen är därmed avgörande för att skapa ett attraktivt Dalarna genom ett kollektivt resande.

I de delar av länet där väg- och järnvägsinfrastrukturen inte erbjuder tillräcklig tillgänglighet, vare sig i form av restider eller kapacitet, utgör flyget en nödvändig förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv. Därför är omställningen till ett klimatneutralt flyg av avgörande betydelse och särskilt relevant i en region som Dalarna. Detta utifrån att en elektrifiering av flyget har potential att, främst på kortare distanser, minska flygets utsläpp och kan på sikt få en viktig roll inom inrikesflyget. Dalarnas tre regionala flygplatser Borlänge flygplats (Dala Airport), Mora flygplats (Mora/Siljan flygplats) samt Sälen-Trysil flygplats (Scandinavian Mountains Airport) ligger alla tre på en mycket lämplig distans för elflyg till såväl Arlanda som Gardemoen med direkt koppling till internationella marknader. Det är av stor vikt att den kollektiva resan dörr till dörr beaktas för att skapa ett attraktivt och hållbart resande med flyg.

Flygplatserna erbjuder sammantaget ett varierat och kompletterande utbud, där olika funktioner är fördelade mellan respektive flygplats. Borlänge flygplats hanterar chartertrafik, medan Scandinavian Mountains Airport (Sälen–Trysil) erbjuder säsongsanpassade reguljära inrikes- och utrikesflygningar. Mora flygplats trafikeras med inrikesflyg på sträckan Mora–Stockholm/Arlanda inom ramen för allmän trafikplikt till och med oktober 2027. Både Borlänge och Mora är utpekade som beredskapsflygplatser.

Samtidigt som flyget fyller en viktig funktion för längre resor och regional tillgänglighet, är det avgörande att även de vardagsnära transporterna fungerar väl – särskilt i form av hållbara alternativ som gång och cykel. Förutsättningarna för cykelpendling spelar därmed en central roll i arbetet med att främja ett klimatsmart och tillgängligt transportsystem för hela befolkningen. Statistiska centralbyrån (SCB, 2022) har jämfört hur förutsättningarna för att cykla till jobbet ser ut i olika delar av landet och inom kommunerna. Resultatet visar att ungefär en tredjedel av landets anställda har möjligheten att cykla till sitt arbete inom 15 minuter. I Dalarna har 38 procent av länets anställda den möjligheten om man utgår från avståndet mellan

bostaden och arbetsplatsen. Av dem är 42 procent kvinnor och 35 procent män. Sammanfattningsvis pekar SCB på att närhet mellan bostad och arbetsplats samt placeringen av yrken är avgörande faktorer för möjligheten att cykla till jobbet på 15 minuter. Utifrån den redovisade statistiken finns det goda förutsättningar att öka andelen cyklande i Dalarna samtidigt som det ställer ökade krav på att det finns säkra cykelvägar för de oskyddade trafikanterna. Den regionala cykelstrategi som är under framtagande hos Region Dalarna kommer vara till stöd i det arbetet.

För att utveckla hållbara och trygga transporter är det viktigt att ha kunskap om både trender och utmaningar inom trafiksäkerheten – särskilt för oskyddade trafikanter. Persontransporter utgör en central del av det regionala transportsystemet och påverkas i hög grad av säkerheten på våra vägar. I Dalarna har antalet omkomna oskyddade trafikanter minskat över tid, men samtidigt har antalet allvarligt skadade ökat under de senaste åren (Transportstyrelsen, 2025). Länsplanen är ett viktigt verktyg för att stärka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Inför den kommande planperioden har tilldelade medel för statlig medfinansiering ökat, vilket skapar förutsättningar för ökade trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet. För att länsplaneupprättare ska kunna prioritera rätt åtgärder krävs tillgång till tillförlitlig och platsbaserad statistik över vägtrafikolyckor. Detta är avgörande för att kunna bidra till nollvisionen – att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. I dagsläget saknar dock regionerna möjlighet att ta del av denna typ av detaljerade data men bevakar utvecklingen.

2.3 Godstransporter

Dalarnas geografiska läge ger närhet till nationella och internationella marknader och med flera viktiga godsstråk är Dalarnas infrastruktur inte bara viktigt för utvecklingen inom länet utan också för hela Sverige.

Dalarna bidrar på ett tydligt och positivt sätt till Sveriges ekonomi genom att vara ett viktigt exportlän. Dalarna inrymmer stora och viktiga världsledande exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Var fjärde godsvagn som idag rullar genom Sverige har Dalarna som start- eller slutdestination eller ska rulla genom länet. Borlänge utgör länets logistiknav med järnvägsförbindelser i fem olika riktningar och här korsas även de prioriterade vägarna E16, Rv50 och Rv70. Borlänge bangård är en stark och central nod för Sveriges transportsystem. I Dalarna finns världsledande stål-, trä- och elkraftindustri; globala företag vars konkurrenskraft bygger på innovation, forskning och utveckling, och dessa näringsgrenar ger ett betydande bidrag till Sveriges export och ekonomi.

De exportberoende företagen i Dalarna verkar på en global marknad med kunder utanför Europa och har därmed ett stort beroende av god tillgänglighet via väg och järnväg till framför allt Göteborgs hamn och östersjöhamnarna, där Gävle hamn, Norrköpings hamn och Oxelösunds hamn har en särskild betydelse för Dalarnas näringsliv. Tillgängligheten till Gävle hamn är viktig såväl per järnväg via Bergslagsbanan som per väg. Gällande Norrköping och Oxelösund så är stråket

Bergslagsbanan/Godsstråket genom Bergslagen-Hallsberg-Norrköping/Oxelösund viktiga godstransportstråk på järnväg.

Den rekordhöga orderingången och expansionen av Hitachi Energy i Ludvika och Smedjebacken är det tydligaste exemplet på hur den gröna omställningen driver industriutvecklingen i länet med behov av ökade transportmöjligheter i viktiga järnvägsstråk till hamn. Tillverkningsindustrin och skogsnäringen ställer även krav på bärighetsåtgärder på väg i såväl det regionala som det kommunala och enskilda vägnätet med utvecklingen av tyngre och längre lastbilar.

3. Finansiering av åtgärder

Finansiering av investeringar i transportsystemet sker genom framför allt nationell plan och länsplan. I respektive plan finns det olika typer av finansieringar vilka beskrivs nedan.

Nationell planen

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet, investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar samt sjöfartinvesteringar. En del av nationell plan avsätts till regionala länsplaner.

Länsplan

Alla investeringar i vägar och cykelvägar där staten är väghållare som inte ingår i det nationella stamvägnätet omfattas av länsplanen. Region Dalarna ansvarar för att upprätta planen och Trafikverket ansvarar för att genomföra åtgärderna.

Länsplanen kan innehålla både namngivna objekt över 75 miljoner kronor och mindre investeringar så kallade trimningsåtgärder under 75 miljoner kronor vilka ej behöver redovisas per objektsnivå. I Dalarnas länsplan 2026–2037 har åtgärdsområdet för tillgänglighet och trafiksäkerhet för tydlighets skull delats upp i kategorierna trimningsåtgärder väg, övriga trafiksäkerhetsåtgärder samt gång- och cykelvägar. Övriga åtgärder som finansieras ur länsplanen är kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät, statlig medfinansiering till kommuner för kollektivtrafik och trafiksäkerhetsåtgärder i kommunalt vägnät, bidrag till enskilda vägar samt utredningar och åtgärdsvalsstudier.

Samfinansiering nationell plan och länsplan

Genom samfinansiering till nationell plan kan länsplanen delvis eller helt finansiera en åtgärd som ligger inom ansvaret för nationell plan. Detta kan göras om åtgärden bedöms ha betydande regional nytta men inte är prioriterad av staten i den nationella planen.

Vid länsöverskridande åtgärder eller för åtgärder med länsöverskridande nyttor kan även en region samfinansiera åtgärder i en annan regions länsplan. Detta kan leda till att samordningsvinster uppnås.

Kommunal finansiering

En kommun kan med egen finansiering själv utreda en lokal brist på statlig infrastruktur genom en åtgärdsvalsstudie eller liknande utredning för att få en bättre bild av behov och möjliga lösningar i transportsystemet. Region Dalarna och Trafikverket deltar med fördel i arbetet.

4. Åtgärdsplanering

Jämförelse mot länsplan 2022–2033

Inför planperioden 2026–2037 meddelades ett antal förändringar i planeringsförutsättningarna för framtagandet av länsplaner jämfört med innevarande planperiod 2022–2033. Bland annat lyftes tidigare driftstöd till icke-statliga flygplatser bort från länsplanernas ekonomiska ramar, för att i stället finansieras av den ekonomiska ramen för nationell plan.

I tidigare direktiv har regeringen sett behov av utökade satsningar på cykelåtgärder och trafiksäkerhet i hela landet. Därför fanns under planperiod 2022–2033 särskilt avsatta medel för samfinansiering från nationell plan till länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet respektive cykelåtgärder. I Dalarna medförde detta möjlighet till samfinansiering för cykelvägar och mötesseparering av Rv66. Detta system för samfinansiering har kritiserats för att vara ineffektivt och regeringen har av detta skäl tagit bort denna samfinansiering inför planperioden 2026–2037 och i stället utökat länsplanernas ekonomiska utrymme. I åtgärdsplan 2026–2037 ingår justeringar för ovan nämnda förändringar.

Sammantaget ökar det ekonomiska utrymmet för länsplanerna med 20 procent jämfört med planperioden 2022–2033, där en stor del av ökningen går åt till att täcka kostnadsökningar i redan planerade projekt.

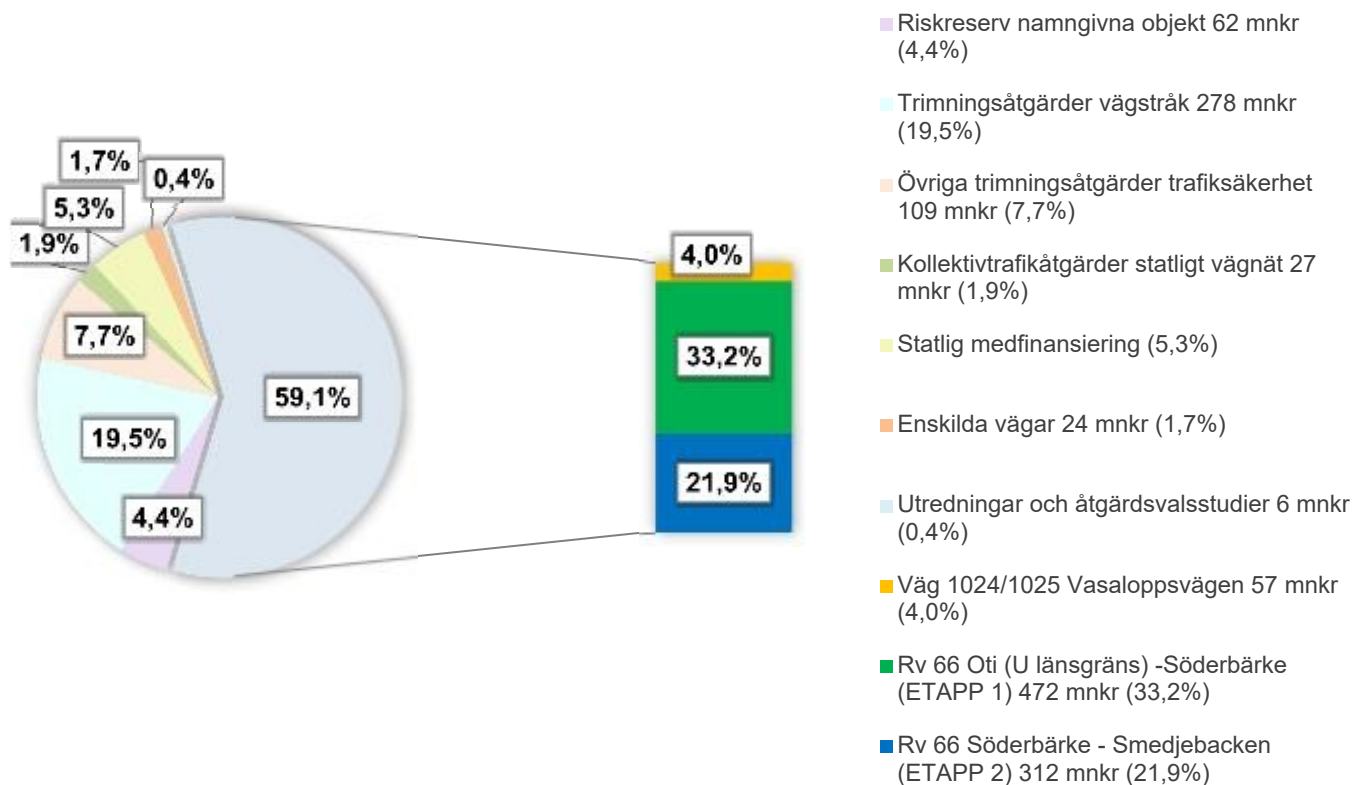
4.1 Åtgärdsplan 2026–2037

Åtgärdsplan i miljoner kronor	2026 - 2029	2030 - 2033	2034 - 2037	Summa 2026 - 2037	Andel av ekonomisk ram
Namngivna objekt >75 mnkr					
Väg 1024/1025 Vasaloppsvägen	57	0	0	57	4,0%
Rv 66 Oti (U länsgräns) -Söderbärke (ETAPP 1)	102	370	0	472	33,2%
Rv 66 Söderbärke- Smedjebacken (ETAPP 2)	0	31	281	312	21,9%
Totalt	159	401	281	841	59,1%
Riskreserv namngivna objekt	0	17	45	62	4,4%
Trimningsåtgärder vägstråk					
Rv 70 - Särnaheden-Idre	0	75	183	258	
Rv 70/ Lv 1012 - Anslutning bro Oxberg (bunden)	20	0	0	20	
Totalt	20	75	183	278	19,5%
Övriga trimningsåtgärder trafiksäkerhet					
Trafiksäkerhetsåtgärder - Lv 671 Söderbärke (bunden)	13	32	0	45	
Gång- och cykelvägar - Halvarsgårdarna (bunden)	29	0	0	29	
Gång- och cykelvägar - Sundborn (bunden)	35	0	0	35	
Totalt	77	32	0	109	7,7%
Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät					
Hållplatser	7	7	7	21	
Övriga kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät	0	2	4	6	
Totalt	7	9	11	27	1,9%
Statlig medfinansiering					
Regional kollektivtrafik	4	4	5	13	
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder kommunalt vägnät (bunden 2026)	5	0	0	5	
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder kommunalt vägnät	9	18	30	57	
Totalt	18	22	35	75	5,3%
Enskilda vägar	8	8	8	24	1,7%
Utredningar och åtgärdsvalsstudier					
Utredningar Rv 70 Särnaheden-Idre	3	0	0	3	
Utredning och åtgärdsvalsstudier övriga	1	1	1	3	
Totalt	4	1	1	6	0,4%
Summa	293	565	564	1 422	100%

Tabell 1 Åtgärdsplan Länsplan 2026–2037.

4.2 Större investeringar över 75 miljoner kronor – Namngivna objekt

I tidig dialog med regionala politiker om prioriteringar har budskapet varit tydligt att genomförandet av mötesseparering av Rv66 etapp 1 och 2 ska prioriteras i första hand bland de namngivna objekten, i enlighet med länsplan 2022–2033.



Figur 6 Fördelning (%) enskilda namngivna objekt av totalt planeringsutrymme i Länsplan 2026–2037.

Det finns en uttalad politisk enighet att vägstråket Särnaheden-Idre på Rv 70 har påtagliga brister och ska prioriteras. Eftersom det ekonomiska utrymmet är begränsat och åtgärder riskerar att inte kunna genomföras som ett namngivet objekt inom planperioden 2026–2037, har planförslaget utformats för att möjliggöra insatser på Rv 70 Särnaheden-Idre som trimningsåtgärder. Trimningsåtgärderna ska föregås av utredningar för att identifiera vilka åtgärder som ger störst effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Anslaget till namngivna objekt innehåller åtgärder som överstiger 75 miljoner kr. I planen avsätts 841 miljoner kronor för större vägåtgärder (namngivna objekt), vilket motsvarar 59,1 procent av den totala ekonomiska ramen efter preliminär avräkning. Viktiga utgångspunkter för prioritering av namngivna objekt har varit förbättrad trafiksäkerhet utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

En förutsättning har varit att namngivna objekt tidigt i planeringsperioden ska vara åtgärder som är väl utredda och kommit långt i planeringen (ha hög mognadsgrad). Mer detaljerade beskrivningar för respektive objekt i form av samlade effektbedömningar (SEB) finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida (Trafikverket,

2024a). Nettonuvärdeskvot (NNK) utgör en del av den samlade effektbedömningen och är resultatet av den samhällsekonomiska kalkylen. I NNK ställs de beräknade nyttorna i relation till objektets investeringskostnad. En NNK över 0 betyder att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. En kvot på 0,2 betyder att samhället får tillbaka 1,2 kronor för varje satsad krona. En sammanfattning av namngivna objekt ses i tabell 2 nedan.

Namngivna objekt	2026 - 2029	2030 - 2033	2034 - 2037	Summa 2026 - 2037	NNK	Total kostnad***
Väg 1024/1025 Vasaloppsvägen	57	0	0	57	-0,94	295
Rv66 Oti (U länsgräns) - Söderbärke (ETAPP 1)	102	370	0	472	0,11*	487
Rv 66 Söderbärke - Smedjebacken (ETAPP 2)	0	31	281	312	0,09**	314
Totalt (mnkr)	159	401	281	841		1 096

Tabell 2 Namngivna objekt i länsplan 2026–2037.

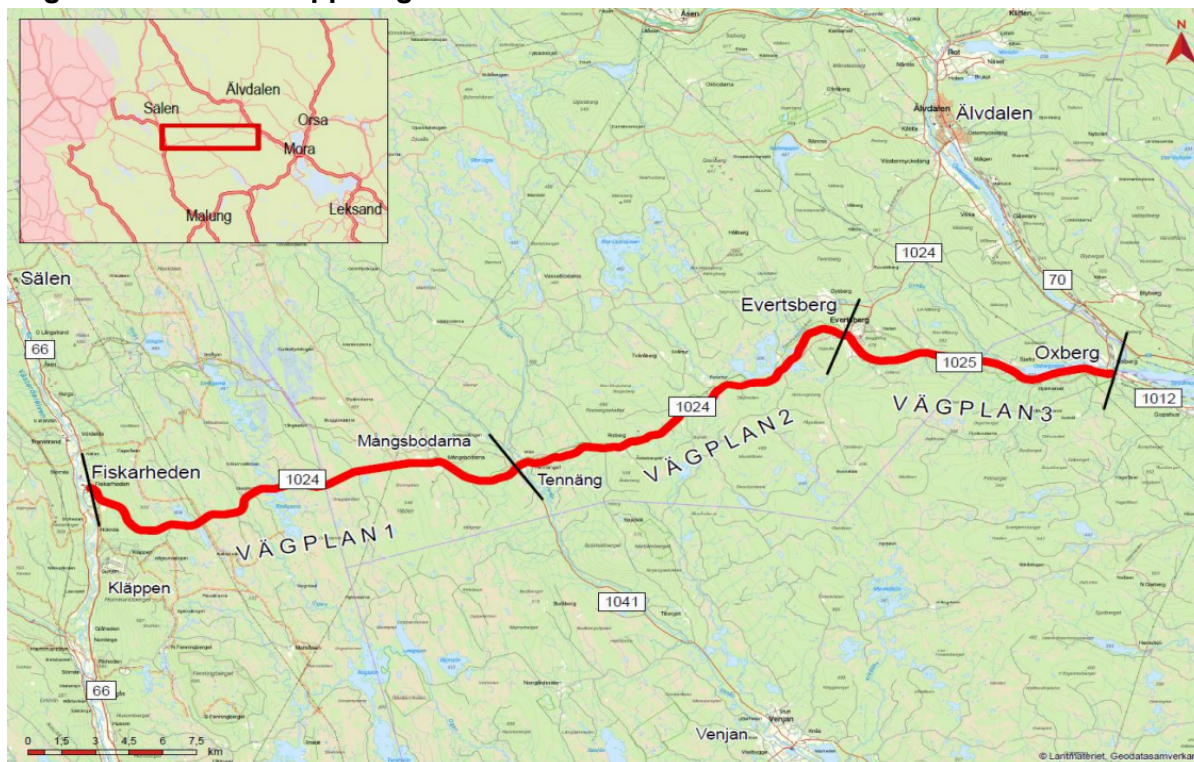
* NNK 0,11 för Rv 66 avser hela sträckan U länsgräns-Smedjebacken (gemensam SEB etapp 1+etapp 2)

** NNK 0,09 för Rv 66 avser etapp 2 (sträckan Söderbärke-Smedjebacken). Värdet är framräknat separat av Trafikverket och framgår ej av SEB.

*** Preliminär totalkostnad för hela objektet från projektstart.

Nedan följer en beskrivning av respektive namngivet vägobjekt som inleds med en kort summering från Trafikverkets årsuppföljning 2024 av regional plan för transportinfrastruktur i Dalarnas län (Trafikverket, 2025a). Detta för att ge läsaren en bättre uppfattning av objektens genomförande och status utifrån ett nuläge. Informationen som redovisas i tabellform för respektive objekt är tagen ur respektive objekts samlade effektbedömning (SEB) som tagits fram inför genomförandet. Detaljer kring exempelvis produktionstid och kostnad kan således ha ändrats sedan framtagandet av SEB.

Väg 1024/1025 Vasaloppsvägen



Figur 7 Karta över planerat åtgärdsområde Vasaloppsvägen. Källa: Trafikverket Samlad effektbedömning

Sträckan på drygt fem mil och har problem med bärighet, tvära kurvor och sprickbildning. Åtgärden finansieras från fler anslag och regionala anslaget (länsplan) finansierar kurvrätningar och breddning längs sträckan. Objektet omfattar i övrigt bärighetsåtgärder längs hela sträckan samt byte av tre rörbroar och cirka 150 trummor (finansieras ur nationell plan). Produktion pågår preliminärt till slutet av 2026.

Väg 1024/1025 Vasaloppsvägen

Funktion	Vägarna 1024 och 1025 från Fiskarheden till Oxberg, via Evertsberg är viktiga för turism och skogsindustri.
Utgångspunkt och brister	Väg 1024 har dålig bärighet med sprick- och spårbildningar samt tvära kurvor och dålig sikt över krön som ger begränsade omkörningsmöjligheter. På väg 1025, delsträckan närmast öster om Evertsberg i nedförsbacken, finns problem med sprickbildning på grund av vatten i överbyggnaden.
Åtgärd	Breddning, bärighetshöjande åtgärder, kurvratning, profil-justeringar. Trummor, avvattning samt trafiksäkerhetsåtgärder i vägens säkerhetszon för att uppfylla låg standard, dvs. 80 km/h.
Planerad byggnation (år)	2018 - 2029
Kostnad	Beräknad kostnad 295,4 miljoner kronor
Förväntad effekt	Den förväntade effekten av projektet är att framtida bärighetsrestriktioner vid tjällossning ska undvikas. Vägen ska efter föreslagna åtgärder ha full bärighet året runt. De vägsträckor som åtgärdas utformas för att trafiksäkerheten ska bli godtagbar. Miljöaspekter kopplade till natur och kulturvärden, till exempel artrika vägkanter, tillvaratas liksom eventuella buller- och vibrationsproblem.
Bidrag till Transportpolitiska mål	Tillgänglighet: Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare vilket främjar framkomligheten. Säkerhet, miljö, hälsa: Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa. Målkonflikt: En ökad trafiksäkerhet och framkomlighet sker på bekostnad av risken för ökat intrång i landskapet.
NNK	-0,94

Tabell 3 Väg 1024/1025 Vasaloppsvägen

Rv 66 Oti (U länsgräns) – Smedjebacken (etappindelad)



Figur 8 Karta över planerat åtgärdsområde Oti (U länsgräns) - Smedjebacken etapp 1 och etapp 2.
Källa: Trafikverket Samlad effektbedömning

Rv66 Oti (U länsgräns) – Söderbärke (ETAPP 1)

Objektets ändamål är ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på Rv66. Vägplanen för etapp 1 omfattar Rv66 mellan Söderbärke fram till Oti i Västmanland, vägplanen vann laga kraft i juni 2025. Det aktuella objektet avser att mötteseparera vägen med mitträcke till mötesfri väg med 2+1 körfält. Objektet omfattar bland annat; nya cirkulationsplatser i Söderbärke och Oti, anpassningar av anslutningar, stängning av korsningar, ett sammanhängande stråk för gång och cykeltrafikanter. Ny planskild passage för oskyddade trafikanter under Rv66 vid infarten till Söderbärke som ska samordnas med trafiksäkerhetsåtgärd v671 genom Söderbärke, se information om åtgärd i kap. 4.3 Tillgänglighet och trafiksäkerhet. Samordningen innebär att säkerställa att säker passage under Rv66 byggs i samband med att cirkulationsplats byggs. Produktionen är planerad att starta 2027.

Rv 66 Oti (U länsgräns) - Söderbärke (ETAPP 1)	
Funktion	Rv66 går mellan Västerås och Sälenfjällen via bland annat Fagersta och Ludvika. Rv66 är ett viktigt stråk för Dalarnas besöksnäring samt etablerade industrier. Hela sträckan är rekommenderad väg för transporter av farligt gods.
Utgångspunkt och brister	Rv66 Smedjebacken-Länsgräns är en statlig pendlings- och serviceväg. Längsmed sträckan finns ett flertal direkta utfarter från fastigheter. Vägen har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet och är olycksdrabbad.
Åtgärd	Mötesseparering
Planerad byggnation (år)	2027 – 2031*
Kostnad	Beräknad kostnad 487,2 miljoner kronor
Förväntad effekt	Kortare restid och höja högsta tillåtna hastighet till 100 km/h på hela sträckan. Skapa stråk för oskyddade trafikanter. Höja trafiksäkerheten genom bland annat mötesseparering, säkrare passager och busshållplatser
Bidrag till Transportpolitiska mål	Tillgänglighet: Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare. Säkerhet, miljö, hälsa: Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa. Målkonflikt: En ökad trafiksäkerhet och framkomlighet sker på bekostnad av risken för ökat intrång i landskapet.
NNK	0,11**

Tabell 4 Rv66 Oti (U länsgräns) - Söderbärke (ETAPP 1)

*Tid för planerad byggnation uppdaterad av Trafikverket maj 2025

** NNK 0,11 för Rv 66 avser hela sträckan U länsgräns-Smedjebacken (gemensam SEB etapp 1+etapp 2)

Rv 66 Söderbärke – Smedjebacken (ETAPP 2)

Etapp 2 Rv66 Söderbärke-Smedjebacken planeras att genomföras i nära anslutning till färdigställande av etapp 1 Oti-Söderbärke, för mer information om byggnationsår för respektive objekt se tabell 4 och 5. Det finns i dagsläget en framtagen men ännu ej fastställd vägplan för etapp 2 som planeras för byggnationsstart år 2030. Vägplanen omfattar Rv66 mellan Smedjebacken (Rv66/Smedjebacken/Björsvägen) fram till Söderbärke (korsningen Rv66/väg Perhindersbo). Det aktuella objektet avser att mötesseparera vägen med mitträcke till mötesfri väg med 2+1 körfält, med vissa föreslagna sträckor med 1+1 körfält. Objektet omfattar bland annat; flera korsningar stängs och trafiken leds om via alternativa vägar till säkrare

korsningspunkter, befintliga anslutningar anpassas, och nya kortare gång- och cykelvägar byggs till busshållplatser och en planskild passage/koport i Flatenberg. De två objekten för etapp 1 och 2 innefattas av samma SEB (RV 66 U länsgräns_Smedjebacken mötesfri väg, VM004).

Rv 66 Söderbärke - Smedjebacken (ETAPP 2)	
Funktion	Rv66 går mellan Västerås och Sälenfjällen via bland annat Fagersta och Ludvika. Rv66 är ett viktigt stråk för Dalarnas besöksnäring samt etablerade industrier. Hela sträckan är rekommenderad väg för transporter av farligt gods.
Utgångspunkt och brister	Rv66 Smedjebacken-Länsgräns är en statlig pendlings- och serviceväg. Längsmed sträckan finns ett flertal direkta utfarter från fastigheter. Vägen har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet och är olycksdrabbad.
Åtgärd	Mötesseparering
Planerad byggnation (år)	2030 – (2033)*
Kostnad	314 miljoner kronor
Förväntad effekt	Kortare restid och höja högsta tillåtna hastighet till 100 km/h på hela sträckan. Skapa stråk för oskyddade trafikanter. Höja trafiksäkerheten genom bland annat mötesseparering, säkrare passager och busshållplatser
Bidrag till Transportpolitiska mål	Tillgänglighet: Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare. Säkerhet, miljö, hälsa: Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa. Målkonflikt: En ökad trafiksäkerhet och framkomlighet sker på bekostnad av risken för ökat intrång i landskapet.
NNK	0,09**

Tabell 5 Rv 66 Söderbärke – Smedjebacken (ETAPP 2)

*Tid för planerad byggnation uppdaterad av Trafikverket maj 2025

** NNK 0,09 för Rv 66 avser etapp 2 (sträckan Söderbärke-Smedjebacken). Värdet är framräknat separat av Trafikverket och framgår ej av SEB.

4.3 Riskreserv länsplan

Likt riskreserv i nationell plan har Region Dalarna i kommande planperiod skapat utrymme för en riskreserv för länsplan som uppgår till 62 miljoner kronor för

planperioden 2030–2037. Riskreserven ska kunna användas för att hantera kostnadsökningar i namngivna objekt i länsplanen. Riskreserven för nationell plan ska enligt regeringens direktiv utgöra minst 10 procents och som mest 15 procent av de namngivna investeringarna. Detta bör även vara en målsättning även för länsplanens storlek på riskreserven. Det skulle motsvaras av 84–126 miljoner kronor, vilket ej uppnås inom innevarande planperiod.

Pågående objekt, det vill säga sådana som är byggstartade, som får fördyringar ska i första hand hanteras genom kostnadsbesparande åtgärder och vid behov kunna kompenseras med del av riskreserven. Riskreserven skapar bättre förutsättningar för att möta oförutsägbara kostnader och fördyringar i de namngivna objekten, och dämpar risken för att planeringsramen överskrids och därmed risken för avräkningar av planeringsramen inför nästa planperiod.

4.4 Trimningsåtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet

Kommunala inspel och Trafikverkets utredningar visar sammantaget på ett stort antal identifierade brister och behov gällande trafiksäkerhet och framkomlighet. Med trimningsåtgärder kan många av dessa behov lösas.

De åtgärder som planeras att genomföras kommande tolvårsperiod inom åtgärdsområdet trimningsåtgärder kategoriseras i länsplanen som trimningsåtgärder vägstråk och övriga trimningsåtgärder. Trimningsåtgärder avser mindre investeringar med en kostnad under 75 miljoner kronor. Flera trimningsåtgärder kan vidtas i samma vägstråk eller för en viss typ av trimningsåtgärd, tex gång- och cykelvägar.

Med trimningsåtgärder kan ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö uppnås där större investeringar i form av namngivna objekt bedöms vara alltför kostsamma i förhållande till uppnådd samhällsekonomisk nytta, eller ej ryms inom den ekonomiska ramen. Både Trafikverket och regeringen lyfter fram att trimningsåtgärder bör identifieras och genomföras i större utsträckning än under tidigare planperioder.

Trimningsåtgärder vägstråk

I Dalarnas länsplan avsätts 278 miljoner kronor till trimningsåtgärder i vägstråk. Trimningsåtgärderna prioriteras i samråd med Trafikverket där genomförbara åtgärder identifierats, utretts och ekonomiskt utrymme finns. På detta sätt skapas flexibilitet och möjligheten till effektivare genomförande. Åtgärder kan samordnas med andra insatser på vägnätet eller tillsammans med exempelvis underhållsåtgärder.

Rv 70 Särnaheden-Idre

Särnaheden-Idre på Rv 70 är ett sedan länge prioriterat vägstråk för regional utveckling. Bristerna på sträckan är kända och avser trafiksäkerhet och framkomlighet för såväl besöksnäringen som för godstransporter och allmän trafik. Sträckan var prioriterad till länsplan 2022–2033 men kunde ej inrymmas i den ekonomiska planen som namngivet objekt.

Trafikverkets bedömning är att åtgärder på vägstråket Särnaheden-Idre kan genomföras på ett mer effektivt sätt genom ett antal trimningsåtgärder än som ett namngivet objekt. Åtgärder på Särnaheden-Idre kommer därmed kunna påskyndas och förbättringar uppnås på sträckan under planperioden 2026–2037. Medlen kan användas till trafiksäkerhetsåtgärder, framkomlighet, hastighetsåtgärder, breddning, sidoområdesåtgärder, kurvrätningar, mitträffling, korsningsåtgärder, standardhöjningar eller andra åtgärder. I början av planperioden avsätts medel i länsplanen till utredningar för att tillsammans med Trafikverket identifiera vilka trimningsåtgärder som ska genomföras.

Rv 70/Lv 1012 Anslutning till bro i Oxberg TS-åtgärder

Trafikverket avser att ersätta nuvarande bro i Oxberg, som idag är en kombinerad väg- och järnvägsbro. Nuvarande bro kommer att ersättas med två nya separata broar, en för järnvägstrafik i befintligt läge och en för vägtrafik i nytt läge, norr om befintlig bro. Oxbergsbron stängdes av för trafik i november 2016 sedan den hade besiktigats med omfattande skador. Sedan dess finns en provisorisk bro på plats, även den en kombinerad väg- och järnvägsbro. Finansiering för broarna belastar nationell plan medan väganslutningen till nya vägbron belastar länsplan 2026–2037 med en beräknad kostnad på 20 miljoner kronor. Produktion av vägbro och dess anslutningar till befintliga vägar planeras genomföras hösten 2025 till sommaren 2027.

Övriga trimningsåtgärder för trafiksäkerhet

Detta åtgärdsområde omfattar 109 miljoner kronor och kan innefatta åtgärder som passager, plankorsningar, åtgärder för oskyddade trafikanter, gång- och cykelvägar etcetera. Inom planens första åtta år 2026–2033 ingår trafiksäkerhetsåtgärder och gång- och cykelvägar som har kommit långt i planläggningsprocessen och är bundna för genomförande. Dessa är trafiksäkerhetsåtgärder Lv 671 genom Söderbärke, Lv 875 Sundborn GC-väg och Lv 635 Halvarsgårdarna-Tolsbo-Tunet GC-väg.

Totalt finns ett stort behov av gång- och cykelvägar i Dalarna, vilket tydligt avspeglats i genomförda åtgärdsvalsstudier. Kostnaderna har dock ökat kraftigt under de senaste åren och det blir allt svårare att möta behoven inom länsplanens ekonomiska ramar. Inom planperioden avsätts 64 miljoner kronor till gång- och cykelvägar.

Lv 671, genom Söderbärke, Trafiksäkerhetsåtgärder

Inom denna åtgärd planeras en 2,5 kilometer lång ny gång- och cykelväg genom Söderbärke tätort till järnvägsstationen, inklusive andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Målsättningen är att höja trafiksäkerheten och öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Produktion är planerad till 2029–2030 och genomförs i samband med det namngivna objektet för Rv 66 Oti (U länsgräns) – Söderbärke (etapp 1), där det planeras att byggas en vägport under Rv 66 för att binda samman

gång- och cykelstråket. Projektets totala kostnad i länsplan är beräknad till 50 miljoner kronor varav 45 miljoner kronor belastar länsplanen under åren 2026–2033.

Lv 875 GC-väg Sundborn

Åtgärden omfattar att bygga en gång- och cykelväg på Lv 875, på sträckan från korsningen Vitsandsvägen/Gamla Landsvägen fram till skolan i Sundborn. Projektets totala kostnad i länsplan är beräknad till cirka 54 miljoner kronor varav 35 miljoner kronor belastar länsplan 2026–2037. Produktionen är planerad till 2026–2028.

Lv 635 GC-väg Halvarsgårdarna-Tolsbo-Tunet

Etappen Tolsbo-Tunet är sista etappen i Trafikverkets projekt att anlägga ny gång- och cykelväg mellan Koppslahyttan (Romme Alpin) och Tolsbo. De två andra etapperna är färdigställda. Projektets totala kostnad i länsplan är beräknad till cirka 67 miljoner kronor varav 29 miljoner belastar länsplan 2026–2037. Produktion är planerad till 2026.

Övriga behov trimningsåtgärder

Utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier prioriterades ett antal gång- och cykelvägar för genomförande till länsplan 2022–2033 i samråd mellan region, Trafikverket och berörda kommuner. Dock var det ekonomiska utrymmet ej tillräckligt för genomförande åren 2022–2025. Dessa objekt har kommit långt i planläggningsprocessen med framtagna vägplaner som ej har inlämnats för fastställelse, och anses som bundna för genomförande inom planperioden. Med anledning av andra prioriteringar och ytterligare kostnadsökningar i namngivna objekt saknas dock utrymme för genomförande även i länsplan 2026–2037 för följande objekt:

- Lv 270 Hedemora Rv 70/Gussarvsrondell-Hamre GC-väg TS-åtgärder
- Lv 790 Stora Skedvi TS-åtgärder, GC-väg TS-åtgärder
- Lv 789/806 Gustafs-Naglarby GC-väg TS-åtgärder
- Lv 780 Bispsberg–Rv 70 GC-väg TS-åtgärder

Utöver dessa finns ett tiotal genomförda åtgärdsvalsstudier där planläggningsprocess ej har påbörjats. Dessa objekt betraktas därför som obundna och kan inte heller genomföras inom planperioden:

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

- Lv 245 Fredriksberg/Säfsen TS-åtgärder
- Lv 539 Dala-Järna/E16-Idrottsplats GC-väg TS-åtgärder
- Lv 621 Ludvika-Hagge GC-väg TS-åtgärder
- Lv 850 Sveden-Backabro GC-väg TS-åtgärder
- Lv 850 Genom Svärdsjö GC-väg TS-åtgärder
- Rv70 Rot-Älvdalen TS-åtgärder

Sammanfattningsvis finns således ett stort antal gång- och cykelvägar som tidigare prioriterats för genomförande, såväl bundna som obundna, som ej ges ekonomiskt utrymme inom länsplan 2026–2037 på grund av prioriteringen av namngivna objekt och trimningsåtgärder väg. Detsamma gäller eventuellt nya behov som framförs av kommunerna vilka det ej finns något utrymme för.

Ytterligare ett antal åtgärdsvalsstudier som togs fram 2015–2018 bordlades inför länsplan 2022–2033 på grund av att kostnaderna bedömdes som för höga, att åtgärderna ej var genomförbara eller att de skulle samordnas med åtgärder i nationell plan.

4.5 Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät

God mobilitet är en avgörande faktor utifrån Dalarnas stora geografi, för Dalarnas fortsatta utveckling och för att säkerställa en hållbar framtid i länet. Tillgängligheten till kollektivtrafiken, resenärernas säkerhet samt deras upplevda attraktivitet kring resan är viktiga förutsättningar för att stärka kollektivtrafikens roll i länet.

Det finns fortfarande stora behov av investeringar för att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet och trygghet, inte minst utifrån de krav som ställs på en växande och hållbar mobilitet och tillgänglighet. För att nå en god kollektivtrafik och mobilitet krävs ett nära samarbete mellan alla aktörer i länet, där gemensamma insatser skapar de bästa förutsättningarna för resenärerna och bidrar till en attraktiv och säker resa.

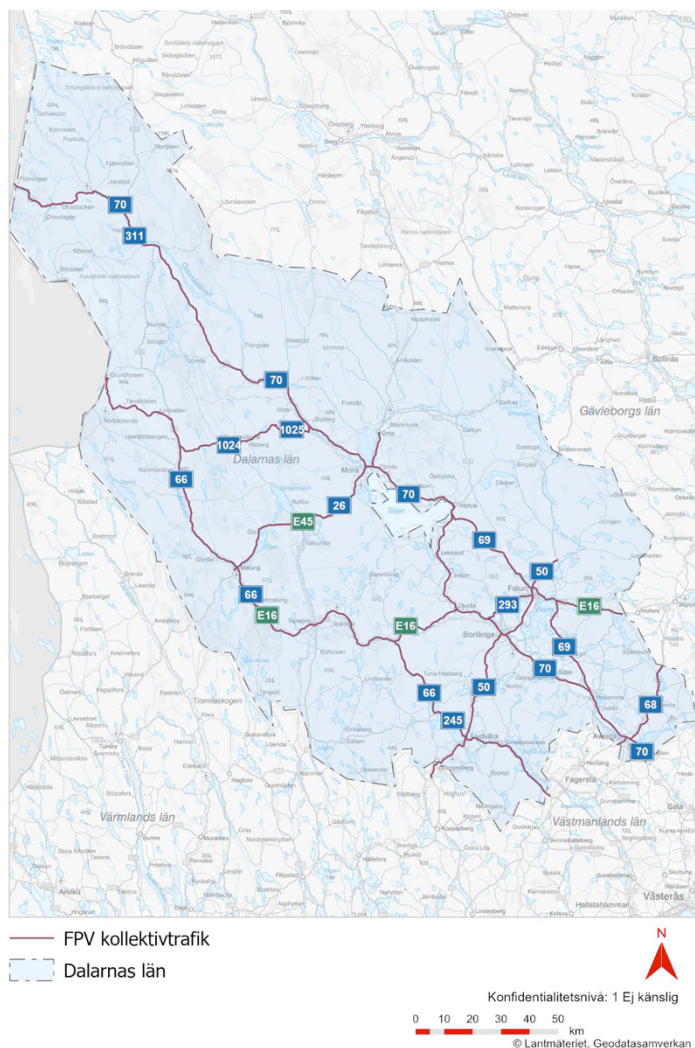
Hållplatser

Totalt avsätts 21 miljoner kronor för hållplatser som innefattar åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten samt utveckling av stråkhållplatser.

Det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för kollektivtrafik innefattar vägar som är viktiga för kollektivtrafik med buss på det statliga vägnätet, se figur 9 nedan. Det kan exempelvis vara prioriterade stråk eller stomlinjer med busstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har pekat ut. Utöver det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik är det däremot viktigt att beakta trafiksäkerhet på samtliga statliga vägar vid prioritering av åtgärder, såväl för övriga åtgärder. Åtgärdsområdet ska finansiera hållplatsåtgärder i såväl det regionala som det nationella stamvägnätet. För Dalarnas del ligger de prioriterade stråken för kollektivtrafik huvudsakligen längs de nationella stamvägarna, vilka formellt ska

hanteras/prioriteras i planeringen för nationell plan. Detta innebär en samverkan med Trafikverket för möjlig samfinansiering från länsplanen av busshållplatser/bytespunkter längs kollektivtrafikstråken.

Behovet av åtgärder och finansiering utifrån de regionala målen (Regional systemanalys och Trafikförsörjningsprogram) i de prioriterade kollektivtrafikstråken och övriga statliga stråk behöver utvecklas och utredas tidigt under kommande planperiod. Utifrån de identifierade behoven av åtgärder i kommande utredningar kan fördelningen i åtgärdsområdena inom kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät behöva justeras löpande.



Figur 9 FPV Kollektivtrafik i Dalarnas län. Källa: Trafikverket 2024.

Övriga kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät

Dalarna har ett mycket högt bilinnehav i förhållande till landet i övrigt och kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet är lågt. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilresor måste det vara enkelt, prisvärt och/eller tidseffektivt att resa kollektivt. Det gäller hela resan; från planering, informationsinhämtning, köp av färdbevis, framkomlighet till hållplats, cykel- och

bilparkering, tillgänglighet i både fasta och rörliga resenärsmiljöer till slutdestination. Denna tilldelning syftar till åtgärder som exempelvis pendlarparkeringar och stationsnära åtgärder som förväntas kunna stärka viktiga insatser för att stärka framkomligheten och förflyttningen till det kollektiva resandet. Totalt är det för kommande planperiod avsatt 6 miljoner kronor för detta åtgärdsområde, där behoven behöver utredas vidare.

4.6 Statlig medfinansiering

Den statliga medfinansieringen omfattar två typer av åtgärder: regional kollektivtrafik samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät. Årliga ansökningar görs hos Trafikverket och åtgärderna förutsätts bidra till de övergripande målen i den regionala utvecklingsstrategin. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för. Medlen ska främst gå till åtgärder för oskyddade trafikanter för att främja trafiksäkerhet och tillgänglighet. Bidragets summa kan uppgå till 50 procent av den totala kostnaden.

Regional kollektivtrafik

Genom länsplanen delfinansieras åtgärder på det kommunala vägnätet genom statlig medfinansiering, vilket består av ett bidrag på upp till 50 procent. För statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik avsätts 13 miljoner kronor i länsplan, vilket innebär åtgärder för upp till totalt 26 miljoner kronor (med kommunal medfinansiering).

Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik delas ut av flera skäl:

- Medfinansieringen ska bidra till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv och säker för att öka resandet med kollektivtrafik samt öka dess konkurrenskraft.
- Fokus ska vara på resenärens bästa och hela resekedjan ska beaktas.
- Regional kollektivtrafik ska möjliggöra resenärernas vardagsresande, till exempel arbetspendling, och således tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov.
- Statlig medfinansiering ökar möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda transportsystemet.

Kollektivtrafiksatsningar som går att åtgärda genom statlig medfinansiering:

- Resecentrum, terminaler och vänthallar samt anordningar för trafikanterna (hissar, rulltrappor, bänkar, väderskydd, belysning och Informationssystem)
- Infarts- och anslutningsparkeringar och cykelparkeringar

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 kommunalt vägnät

Inom detta åtgärdsområde ökar tilldelade medel till 62 miljoner kronor för statlig medfinansiering (50 procent) av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet, vilket innebär åtgärder för upp till totalt 124 miljoner kronor (med kommunal medfinansiering).

Kommunala aktörer kan beviljas statlig medfinansiering för åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet, exempelvis:

- Gång- och cykelvägar samt anslutningsvägar till hållplatser
- Separeringsåtgärder för oskyddade trafikanter, till exempel broar, ramper och trappor
- Cirkulationsplatser
- Transportinformatikåtgärder
- Belysning

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

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

Vid statlig medfinansiering är det kommunen själv som står för planering och anläggning av åtgärden. En förutsättning för statlig medfinansiering är att kommunen är väghållare och att till exempel en gång- och cykelväg bidrar till att knyta ihop kommunalt GC-nät och att markfrågan är löst i det fall inte kommunen äger marken som den ska byggas på.

4.7 Enskilda vägar

Totalt avsätts 24 miljoner kronor för statlig medfinansiering till enskilda vägar, vilket är en ökning gentemot innevarande länsplan som inte innehåller några tilldelade medel för åren 2026–2033. Detta har i kommande planperiod 2026–2037 justerats och medel tilldelats för att möta de stora behov som påvisats i de årliga ansökningarna.

Väghållare för enskilda vägar är de fastigheter som har nytta av vägarna. För förvaltningen av dessa svarar ofta någon form av organisation, samfällighetsförening eller delägarförvaltning som omfattar berörda

fastighetsägare. Åtgärder planeras och genomförs i samverkan med Trafikverket för drift och underhållsåtgärder på det enskilda vägnätet, finansierade i nationell plan. I Dalarna sker smärre investeringar genom länsplanen på det enskilda vägnätet, vilka främst innefattas av investeringar kopplat till broar på det enskilda vägnätet som kännetecknas av dyra kostnader.

4.8 Utredningar och åtgärdsvalsstudier

Region Dalarna bedömer att det inför planperioden 2026–2037 finns ett behov att ta fram utredningar och att skapa utrymme för detta inom länsplanen. I innevarande (2022–2033) och föregående (2018–2029) länsplan har det ej funnits avsatta medel för utredningar, däremot genomfördes ett stort antal åtgärdsvalsstudier 2015–2018.

Det är framför allt i dialogen mellan kommunerna, Region Dalarna och Trafikverket som behov av en utredning identifieras, men inspel kan även komma från andra aktörer. Det är sedan Region Dalarna och Trafikverket som gemensamt prioriterar vilka utredningar som kan genomföras inom ramen för länsplanen och Trafikverkets verksamhetsplanering. Allt eftersom behov av utredningar identifieras och prioriteras kan åtgärdsområdet behöva utökas inför kommande planperioder.

Det ökade utredningsbehovet grundar sig främst i bedömningen att andelen trimningsåtgärder bör öka, och därmed föregås av utredningar, framförallt i vägstråket Särnaheden – Idre på Rv70. Se mer om trimningsåtgärder i avsnitt 4.4 ovan. Det är även möjligt att med länsplan genomföra utredningar som avser åtgärder på nationell plan. Detta kan på sikt bidra till att utredningar avseende nationellt vägnät eller järnvägsnätet skulle kunna påskyndas. Vilka utredningar som bör och kan prioriteras under planperioden kan komma att identifieras löpande utifrån pågående samhällsförändringar som påverkar behovet av utveckling av transportsystemet.

En annan orsak till det ökade behovet av utredningar är det stora antal åtgärdsvalsstudier som genomfördes mellan 2015 och 2018, men som ej har genomgått en planläggningsprocess och därför betraktas som obundna. Dessa kan behöva aktualitetsprövas och eventuellt utredas på nytt i samband med prioritering av åtgärder. Samtidigt lyfter kommunerna fram nya behov som kan behöva utredas mot slutet av planperioden. Inom de första fyra åren finns det medel bundna till utredningar, motsvarande ca 1 miljoner kronor, som redan är under framtagande.

Regionöverskridande utredningar

Hos Trafikverket pågår just nu (2025) utredningar som är viktiga underlag för hela eller delar av Trafikverkets Mellersta region. Utredningarna resulterar i förslag till åtgärder inom respektive åtgärdsområde och län och hanteras i Trafikverkets verksamhetsplanering, och kan komma att belasta länsplanen. Följande regionöverskridande utredningar pågår:

- Handlingsplan åtgärder GCM-passager
- Korsningsutredning
- Rastplatser för yrkestrafik

5. Planeringsmetodik

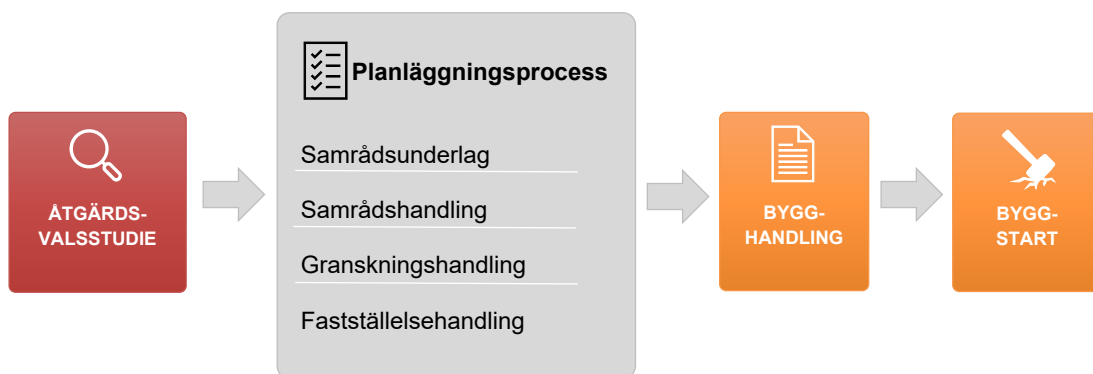
För att utveckla transportinfrastrukturen i Dalarna på ett effektivt sätt krävs en välstrukturerad planeringsprocess där flera aktörer samarbetar. Tillsammans behöver länets aktörer bidra med kunskap och kompetens. Kommunerna framför behov, Region Dalarna ansvarar för upprättandet av länsplan med tillhörande åtgärdsplan och Trafikverket ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

5.1 Från brist till åtgärd

Arbetet med en åtgärd inleds när en brist i transportsystemet upptäcks. Kommunerna i länet har ofta bäst kännedom om hur infrastrukturen fungerar, vilket gör att de flesta bristerna identifieras av just dem. Detta sker samlat inför varje ny planperiod, men även löpande under perioden när nya behov uppstår. Även Trafikverket, näringslivet och andra aktörer kan identifiera brister och meddela dessa till Region Dalarna.

Planeringen av infrastrukturåtgärder är ofta tidskrävande, eftersom processen från att identifiera en brist till att den är åtgärdad omfattar flera steg – från åtgärdsvalsstudie till genomförd åtgärd. Hur lång tid detta tar beror bland annat på tillgängliga medel i länsplanen, samt om en väg- eller järnvägsplan behöver upprättas. Även Trafikverkets kapacitet att genomföra åtgärden påverkar tidsramen.

Den omfattande planeringsprocessen gör att vissa åtgärder kan sträcka sig in i kommande planperioder innan de är genomförda. För att säkerställa ett effektivt genomförande av länsplanen är det därför viktigt att hela kedjan – från planering till produktion – är i gång parallellt för flera åtgärder samtidigt.



Figur 10 Förenklad planeringsmodell för transportplaneringen. Bearbetad av Region Dalarna.

Åtgärdsvalsstudier och utredningar

I Dalarna, liksom många andra regioner, rymmer infrastrukturen flera utmaningar och behov. Behoven kan uppmärksammas av många olika parter såsom kommuner, regioner, allmänhet eller av Trafikverket eller genom utpekade uppdrag eller i tidigare utredningar. När ett behov identifierats och bedömts som en brist utreds den enligt Trafikverkets arbetsstrategi, vilket kännetecknas som fyrstegsprincipen. Vid utredningen bedöms om ett behov är en brist och vilka åtgärder som krävs för att lösa bristen.

Ofta genomförs utredningar som en åtgärdsvalsstudie (ÅVS), där berörda aktörer och intressenter samlas för att förutsättningslöst analysera den aktuella bristen och identifiera åtgärder. I en åtgärdsvalsstudie identifieras sedan möjliga lösningar inom alla fyra steg i fyrstegsprincipen där val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. Ansvar för genomförande och finansiering av föreslagna åtgärder kan ligga på olika parter – exempelvis Trafikverket, Region, kommun eller andra intressenter – beroende på vilken åtgärd som rekommenderas. Åtgärdsvalsstudier fungerar därför som ett verktyg för tillämpning av fyrstegsprincipen.



Figur 11 Fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket, bearbetad av Region Dalarna

Efter genomförd åtgärdsvalsstudie ska en prioritering ske inför fortsatt hantering och val av åtgärd för genomförande. I vissa fall bedöms åtgärden som genomförbar till exempel på grund av att kostnaden anses för hög i förhållande till nyttan av åtgärden. I det fall en åtgärd bedöms som genomförbar och är en steg 3- eller 4-åtgärd enligt fyrstegsprincipen samt är en åtgärd i det regionala vägnätet, kan den prioriteras som ett objekt till länsplan. Då inleds arbetet med att ta fram en vägplan om åtgärder kräver en sådan. Ett objekt betraktas obundet i länsplan fram tills det

finns ekonomiskt utrymme i länsplanen och objektet har en långt gången planläggningsprocess.

Planläggningsprocess

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas genom en väg- eller järnvägsplan. Mindre åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är okomplicerade och inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen kan utföras utan formell fysisk planläggning. Samråd är av stor betydelse under hela planläggningen och innebär att Trafikverket tar kontakt och för en dialog med andra myndigheter, organisationer eller berörd allmänhet för att få synpunkter och kunskap.

När en åtgärd är beslutad att genomföras genom en antagen väg-/järnvägsplanen tar projekteringen vid och en bygghandling tas fram. Handlingen innehåller tekniska beskrivningar och ritningar som entreprenaden bygger efter och som säkerställer att gängse lagar och regler följs. Därefter kan byggnationen starta.

Uppföljning

Trafikverket redovisar årligen länsplanens upparbetning. Region Dalarna har även regelbundna avstämningar med Trafikverket för att löpnade ta del av framdriften av länsplanen och för att initiera nya utredningar för att lösa de brister och behov som finns i transportsystemet.

Regionala bristbeskrivningar Dalarnas län

Under 2023–2024 tog Trafikverket Mellersta regionen fram regionala bristbeskrivningar för alla län (Trafikverket, 2024b). I underlaget har Trafikverket utifrån data analyserat vägsträckor inom bland annat Dalarnas funktionellt prioriterade vägnät (FPV). Analysen omfattar dock enbart det regionala vägnätet samt ytterligare två vägsträckor inom länet. I det fortsatta arbetet kan flera vägar komma att omfattas av bristbedömningen.

Utifrån underlaget har Trafikverket redovisat rekommendationer för hur de identifierade bristerna i underlaget bör hanteras (Trafikverket, 2025b). Underlaget kommer användas som stöd i Region Dalarnas fortsatta transportinfrastrukturplaneringen, vid prioritering av utredningar och planering och genomförande av åtgärdsvalsstudier samt för att prioritera åtgärder i vägnätet. Nedan följer en sammanfattning av rekommendationerna.



Figur 12 Vägar som bristbedömts i Dalarnas län. Källa: Trafikverket 2024.

Regional bristbeskrivning Dalarnas län - rekommendationer

Vissa vägar har särskild betydelse för regional eller interregional pendling, interregionala godstransporter och nationell turism. Det rekommenderas att regionen i samarbete med Trafikverket och andra berörda regioner tar fram strategiska inriktningar för vissa vägar inom Mellersta regionen inför nästa planrevidering 2030–2041. Vilka vägar det gäller definieras inom det arbetet. De utredningar som pågår redovisades i tidigare avsnitt 4.8 och kommer resultera i förslag till åtgärder och hanteras i verksamhetsplaneringen. Ytterligare rekommendationer:

- Ta fram strategisk inriktning för vissa regionala vägar tillsammans med Trafikverket och eventuellt andra berörda regioner.
- Avsätt medel för att åtgärda trafiksäkerhetsbrister i korsningar.
- Ta fram en cykelplan/cykelstrategi för att få ett underlag inför prioritering av åtgärder.
- Innan åtgärd kan genomföras behöver ett underlag för respektive sträcka av Trafikverket tillsammans med regionen innehållandes en beskrivning av åtgärden.
- Prioritera de identifierade bristerna i pendlingsmöjlighet med cykel och trafiksäkerhet på sträckor i regional cykelstrategi-/plan och avsätt medel i länsplanen för dessa.
- Avsätt medel för att åtgärda brister i GCM-passager.

6. Inför kommande revideringar av länsplan

För att möjliggöra utveckling av transportsystemet ser Region Dalarna behov av att kontinuerligt utveckla länsplanen som verktyg för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin, Dalastrategin 2030, och för att möta samhällsförändringarna.

En tydlig riktningförändring som skett i länsplan 2026–2037 är ambitionen att möjliggöra mer tillgänglighet och trafiksäkerhet genom mindre investeringar, så kallade trimningsåtgärder, samt att skapa mer utrymme för utredningar inför prioritering av nya behov. Dessutom har en riskreserv skapats för att kunna hantera de kostnadsfördyringar som förväntas uppstå i de namngivna objekten, med syfte att på sikt få en länsplan i ekonomisk balans. Det har skett en viss omfördelning mellan de olika åtgärdsområdena i länsplanen för att bättre möta upp kommunernas och näringslivets transportbehov. Denna utveckling bör fortsätta vid kommande planrevideringar.

Länsplanen kommer inför kommande revideringar bli ett ännu tydligare och starkare verktyg för regional utveckling när resultaten för de pågående insatserna, såsom framtagandet av en tillgänglighetsstrategi tillsammans med en cykelstrategi, har genomförts. Allt framtida arbete behöver ha sin utgångspunkt i beskrivningen av Dalarnas funktionella geografi. Parallellt behöver den strategiska planeringen av kollektivtrafiken och nya mobilitetslösningar utvecklas hand i hand med tillgänglighetsstrategin.

Ett större utrymme för utredningar förutsätter en fördjupad samverkan med Trafikverket i tidiga skeden, för att identifiera de brister och lämpliga åtgärder som är möjliga att finansiera inom länsplanens ramar. De regionala bristbeskrivningar som beskrevs ovan är ett steg i det arbetet som bör följas upp ytterligare inför nästa planrevidering.

En kvarstående utmaning är den begränsade ekonomiska ramen som Dalarnas länsplan tilldelas i regeringens fördelningsnyckel till regionerna. Dalarnas yta är ungefär lika stor som regionerna Uppsala län, Örebro län, Sörmland och Västmanland tillsammans. Dalarna har ett starkt näringsliv i alla delar av länet trots

långa inomregionala avstånd. Det innebär mycket trafikarbete i ett omfattande regionalt vägnät vilket inte återspeglas i regeringens fördelning av länsplanerarna. För att Länsplanen ska ge verkligt genomslag behövs det bättre ekonomiska förutsättningar, därför behövs ett fortsatt politiskt arbete mot nationell nivå.

7. Miljökonsekvensbeskrivning

Parallellt med framtagandet av länsplanen har en strategisk miljöbedömning genomförts av Dalarnas länsplan för perioden 2026–2037. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram som resultat. Miljöbedömningen är ännu inte färdigställd och miljökonsekvensbeskrivningen kommer därför att publiceras i sin helhet som bilaga under länsplanens remisstid. Detta avsnitt kommer därefter att kompletteras med en kort sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen efter remisstidens slut inför beslut i Regionstyrelsen.

Länsstyrelsen har deltagit i avgränsningssamrådet, och kommunerna har bjudits in att lämna synpunkter. Enligt miljöbedömningsförordningen (2017:966) 2§ pkt 2f ska en länsplan enligt förordning (1997:263) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljöbedömning därmed är lagstadgad. Bedömningen syftar till att säkerställa att planen beaktar miljöeffekter på ett systematiskt och transparent sätt för att främja hållbar utveckling.

Två alternativ har analyserats: ett planförslag för perioden 2026–2037 samt ett nollalternativ baserat på innevarande länsplan för 2022–2033. En jämförande miljöbedömning har genomförts utifrån dessa alternativ.

Referenser

Transportstyrelsen (2025). *Olycksstatistik vägtrafik*. Hämtad från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik>, 2025-06-26.

Trafikverket (2024a). *Samhällsekoniskt beslutsunderlag - Bransch*. Hämtad från [Samhällsekoniskt beslutsunderlag - Bransch](#). Hämtad: 2025-06-25)

Trafikverket (2024b). *Bristbeskrivningar Regionalt vägnät Mellersta regionen Dalarnas län*.

Trafikverket (2025a). *Årsuppföljning 2024 av regional plan för transportinfrastruktur i Dalarna län*.

Trafikverket (2025b). *PM Regional bristbeskrivning Dalarnas län – rekommendationer*.

Statistiska centralbyrån SCB (2022). *Cykelavstånd mellan bostad och arbete 2022*. Hämtad från: [Informationspanel - Cykelavstånd bostad arbete 2022](#), 2025-06-26.

Region Dalarna (2016). *Regional systemanalys Dalarna*.

Region Dalarna (2021). *Dalastrategin 2030 – Tillsammans för ett hållbart Dalarna. Regional utvecklingsstrategi 2021–2030*.

Region Dalarna (2023). *Regionalt Trafikförsörjningsprogram Dalarna 2023–2032*