

## **INLAGA E16 Förbifart Yttermalung**

**Argumentation för att detta objekt ska inrymmas i  
nästkommande Nationell plan för  
vägtransportsystemet och därmed få en säkerställd  
finansiering**

2019-08-19

## Innehåll

1. Inledning .....	3
2. Kortfattad regional funktionsanalys – med tonvikt på turismen och besöksnäringens betydelse för sysselsättning och stora befolkningsökning under vinterns högsäsong. ....	4
3. E16 vid Yttermalung – allmänt om vägens tillstånd och föreslagna förbättrande åtgärder.....	5
4. E16 Förbi Yttermalung i tidigare långtidsplaner .....	7
5. Den samhällsekonomiska analysen .....	8
6. Trafikförhållanden – säsongsvariationer och turism .....	9
7. Val av strategi för utbyggnadstakt .....	12
8. Sammanfattning av fakta som kompletterar den samhällsekonomiska analysen samt förslag till utbyggnadstakt. ....	13

## 1. Inledning

---

Denna inlägg är ett inspel som syftar till att presentera argument för att en förbättring av E16 genom byggande av en förbifart vid Yttermalung ska inrymmas i nästkommande Nationell plan för vägtransportsystemet. Aspekterna som lyfts fram är sådana som inte – eller bra delvis - behandlats i den samhällsekonomiska analysen. De presenteras nu för att de ska kunna tas i beaktande i Trafikverkets kommande arbete med att ta fram förslag till nästa plan som enligt gällande rullande planering ska omfatta perioden 2022–2033.

Sedan början av det nya millenniet har det funnits en ledande argumentation för att skapa ett övergripande öst-västligt europavägsstråk tvärs över Skandinavien och förbinda norra Mellansverige och Norrland med Oslo-/Gardemoenregionen och vidare mot Atlanten. Ett projekt som svenska och norska regeringarna gemensamt drev och ledde till det slutliga FN-beslutet om E16 genom hela Skandinavien!

**I allt väsentligt har alla involverade intressenter i Dalarna varit överens om att det finns tre väldigt problematiska delsträckor på de för fjällturismen så betydelsefulla vägarna E16 och Rv66 till Sälenfjällen (Djurås- Malung – Sälen). En av dessa är just delsträckan genom Yttermalung.**<sup>1</sup> Av olika orsaker – som beskrivs mer ingående i det följande - har denna delsträcka "fallit mellan stolarna" när de senaste nationella respektive länsplanerna upprättats och fastställts. Sedan den senaste planeringsomgången har det emellertid uppnåtts konsensus kring att alla åtgärder på E16 – som är nationell stamväg – ska tas upp i Nationell plan för vägtransportsystemet utan krav på någon medfinansiering från länsplanen.

I det följande görs först en kortfattad regional funktionsanalys – med tonvikt på turismen och besöksnäringens betydelse. Därefter följer en kort sammanfattning av vägens tillstånd och brister samt hur föreslagna åtgärder har hanterats i tidigare genomförda planeringsomgångar. Därefter kommenteras resultatet av den samhällsekonomiska analysen. Denna har visat att flera aspekter som bör åberopas inte alls belysts eller endast behandlats mycket översiktligt. Sådana aspekter är trafikens årstidsvariationer (främst omfattande vinterturisttrafik), trafikstörningar och kontinuitetskrav. Motiven för att detta objekt är viktigt att inrymma i kommande planeringsomgång redovisas sedan som slutkläm i ett antal punktsatser.

---

<sup>1</sup> De två övriga är E16 Dala-Järna – Vansbro (öppnas i september 2019) och Rv66 Ö Tandö – Bu.



Typiskt avsnitt av E16 när den passerar genom Yttermalung.

## 2. Kortfattad regional funktionsanalys – med tonvikt på turismen och besöksnäringens betydelse för sysselsättning och stora befolkningsökning under vinterns högsäsong.

---

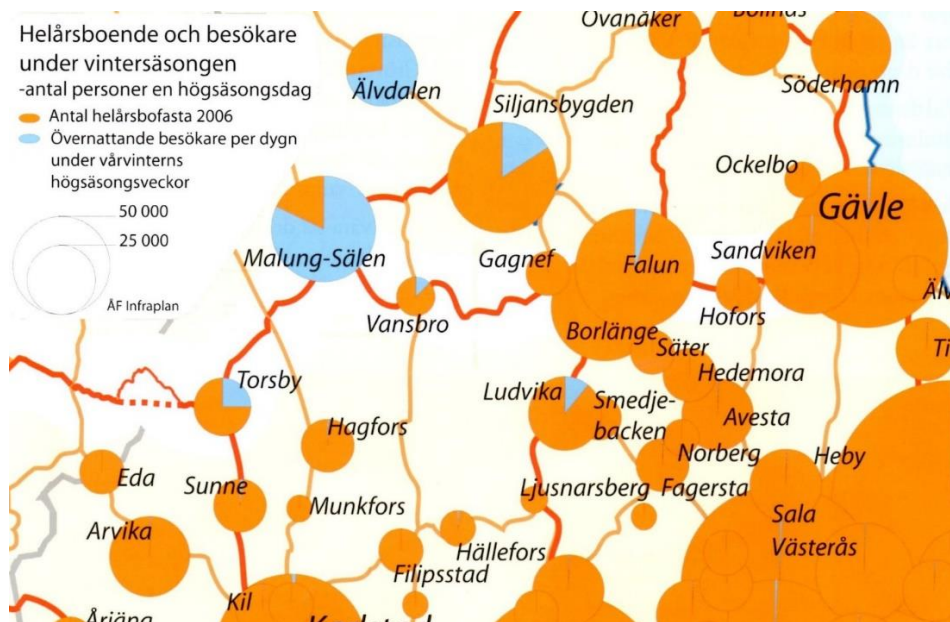
Dalarna är Sveriges fjärde största besöksdestination och det ledande turistlandet utanför de tre storstadsregionerna. Sälenfjällen är tillsammans med Idre-Grövelsjönfjällen och Trysil norra Europas i särklass största vinterturistområde. Turismgästnätterna i regionen är påtagligt stora och störst i Malung-Sälens kommun, vilket i realiteten innebär Sälenfjällen. Under maxveckan som brukar vara vid påskhelgen har Sälen mer än 50 000 övernattande turister per dygn.

Att det finns områden med omfattande vinterturism – samtidigt som det sker en ökad och betydande sommarturism – innebär betydande potentialer i resurssamordning av olika slag.

För att ta vara på dessa potentialer behövs bättre kommunikationer och för personalen är dagspendlingsmöjlighet betydelsefull för att kunna uppnå väl fungerande helårssysselsättning.

**En väl etablerad turistnäring under hela året minskar säsongsberoendet och skapar stabilare grund för hela regionen att bygga vidare på. Förlängd turistsäsong ger exempelvis ett bättre underlag för grundläggande serviceutbud inom turistkommunerna, mer incitament för ungdomar att stanna kvar samt en bättre ekonomisk framtid för de företag som verkar inom branschen.**

Med ökad beläggning över hela året minskar även säsongsvariationerna i trafikströmmarna. Det kapacitetsutrymme som behöver byggas upp för att klara de största trafiktopparna kommer till ökad nytta även under övriga årstider.



Figur 1. Dalafjällens turism medför kraftigt ökat boende under vintern. Turisterna står under vinterns högsäsongsvveckor för en stor del av den totala befolkningen i Malung-Sälen, Ålvdalen (Idre) och i Torsby. Källa: CB och Resurs, bearbetning ÅF Infraplan.

### 3. E16 vid Yttermalung – allmänt om vägens tillstånd och föreslagna förbättrande åtgärder.

Det undermåliga tillståndet på E16 vid Yttermalung är sedan lång till beskrivet och väl dokumenterat. Vägen håller här håller en låg trafiksäkerhetsstandard och kantas av många direktutfarter vilket innebär att sträckan är olycksdrabbad. Den trafikeras av 13 % tung trafik och är en propp för godstrafiken, med en speciellt kritisk passage under en järnvägsbro där lastbilschaufförer vittnar om att man behöver ha "rätt känsla" för att ta sig igenom.

Att vägen här är långt under acceptabel standard för en E-väg framgår också tydligt av att detta vägavsnitt är en av de tre utpekade allvarligaste "flaskhalsarna" på den för fjällturisterna så betydelsefulla rutten via Borlänge – Vansbro- Malung – Sälen (E16/Rv66) eller via Ludvika – Vansbro – Malung – Sälen (Rv66/E16/Rv66). De övriga är Ö Tandö – Bu på Rv66 och Vansbro – Dala Järna. Det sistnämnda objektet öppnades för trafik i september 2019. Objektet Ö Tandö – Bu ligger i lästransportplanen för Dalarnas län och har därmed säkerställd finansiering.

Vägen utgör idag stommen i Västerdalarnas kommunikationsnät, såväl för den lokala som för genomfartstrafiken. Genomfartstrafiken har målpunkter i såväl närliggande län som i Sydnorge. Den stora strömmen genomfartstrafik till både Sälenområdet och övriga målpunkter för rekreativ sektor nyttjar E16 som transportled. Som senare beskrivs i denna inlägga har sträckan periodvis mycket höga trafikflöden, samtidigt som det är ett olycksdrabbat vägavsnitt med ett högt antal direktutfarer. Befintlig väg skapar även barriäreffekter för boende och en periodvis störning för de boende till följd av höga trafikflöden.

Den samhällsekonomiska kalkylen uppdaterades i samband med åtgärdsplaneringen för perioden 2018-2029 (Se vidare nedan).

Aktuell SEB behandlar föreslagna åtgärder enligt Korridor D vid val av alternativ. Korridoren börjar i ny sträckning vid Almasjön och ansluter till befintlig väg strax norr om Gimsåker. Åtgärden ansluter så pass lång norrut att en planskild korsning med järnvägen kan undvikas. Det innebär en förbifart i ny sträckning om ca 13,9km samt åtgärder i befintlig sträckning motsvarande ca 0,6km. Totalt föreslås om- och nybyggnad på ca 14,5km med mötesfri 2+1 med 20 % omkörbarhet, 100km/h och inkluderar vidare; Viltstängsel på hela nysträckningen, två (2) stycken viltpassager. Det finns nu långt gångna planer på att bygga en förbifart förbi Yttermalung för att uppnå bättre trafiksäkerhet, framkomlighet och boendemiljö. Effekterna av förbifarten skulle komma många till gagn - boende i närområdet, de som pendlar längs sträckan, besöksnäringen (både privatresor och transporter) och förstås näringslivet i stort med bättre förutsättningar för godstrafiken. Förbifarten har med andra ord stor betydelse både för den regionala utvecklingen och tillgängligheten för nationell turism.

**Det bör observeras att det - särskilt vintertid – är en heterogen grupp av trafikanter som finns på denna typ av vägavsnitt (mycket arbetspendling och fjällturism).** Detta kan vara en bidragande orsak till ett ökat antal svåra olyckor. För arbetspendlaren är en medelhastighet på 80 km/tim vardag! Men för fjällturisten uppfattas detta som en alltför låg hastighet. Denna blandning av preferenser leder till mycket omkörningar, vilket ökar olycksrisken.

Dessutom anser vi att den aviserade hastighetsänkningen till 80 km/tim på sträckan kommer att få de olika trafikantgrupperna att divergera än mer i körbeteende med fler omkörningar och ökande olycksrisker som följd. En lägre genomsnittshastighet för arbetspendlaren är en trolig följd, medan fjällturisten vill komma fort fram. Fjällresenären har ofta vant sig med en högre hastighet från tidigare resta sträckor och förutsätter kontinuitet vad gäller hastighetsbegränsningar. Vi är medvetna om att en lägre medelhastighet generellt innebär lägre risk för allvarliga olyckor men denna lägre risk kommer med stor sannolikhet att gå om intet på grund av de heterogena trafikantgrupperna.

#### 4. E16 Förbi Yttermalung i tidigare långtidsplaner

---

I länstransportplanen för åren 2010 -21 fanns objekt Förbifart Yttermalung med trots att Rv71 sedan 1 januari 2009 hade fått statusen av nationell stamväg. Enligt uppgifter från planupprättaren fördes då inga diskussioner om att detta objekt skulle tas in i den nationella planen.

E16, delen Björbo – Malung är gemensam med Rv66 och ingår i det nationella stamvägnätet. Inför upprättandet av LTP 2014 -2025 var länets målsättning att i samfinansiering med den nationella planen kunna åtgärda tre ”proppar” genom en 50/50- finansiering. Argumenten bakom förslaget om samfinansiering var att de tre aktuella ”propparna” ligger på vägar som är av mycket stor betydelse för fjällturismen och som Region Dalarna bedömer vara en nationell angelägenhet. Tanken var att man skulle kunna betrakta de tre aktuella objekten som ett projekt. Totalkostnaden för dessa skulle således fördelas med 50 % vardera på den nationella planen respektive Region Dalarnas LTP. Detta godtogs inte av Trafikverket. Skälet till detta låg i att Ö Tandö – Bu ligger på Rv66 som *inte* är stamväg. Resultatet blev därför till slut att E16 Dala-Järna – Vansbro beslutades (av regeringen) att ingå i nationell plan medan Rv66 Ö Tandö – Bu och E16 Förbi Yttermalung beslutades (av region Dalarna) att ingå i länsplanen (LTP). Satsningen på Förbi Yttermalung måste därför ändå ses som en medfinansiering av den nationella planen.

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.

Trafikverket har 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 skulle den ökade kostnaden få 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 (LTP) beslutades gjorde Region Dalarna bedömningen att objektet inte var hanterbart i länsplanen. **Med beaktande av det ansvar som Region Dalarna tar i länsplanen för det regionala vägnätet som har tydlig bäring på besöksnäringen måste nu Förbifart Yttermalung prioriteras in i Nationell Plan.** Region Dalarna ville därför i 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. E16 Förbi Yttermalung riskerar annars att hamna mellan stolarna vilket får konsekvenser för såväl regional arbetspendling som för besöksnäringen.

Inför kommande planeringsomgång är det därför mycket viktigt att komma fram till en slutlig lösning av problemet. Lösningen innebär att objektet måste kunna inrymmas i den nationella planen – något som det numera råder konsensus om mellan Trafikverket och Region Dalarna.

Vi vill också erinra om att vid invigningen av E16 var entusiasmen stor bland ministrar, generaldirektörer och ett hundratal andra politiker och vägfolk. Entusiasmen och drivkraften för E16 i Norge har hållit i sig med ett flertal flermiljardersprojekt längs E16 – bl.a. väster om Kongsvinger och väster om Gardermoen. I Sverige har investeringsviljan på E16 hittills varit närmast försumbar jämfört med vad som skett i Norge. Egentligen handlar det bara om några hundratal miljoner på det redan nämnda Vansbro- Dala Järnaavsnittet! Men åtgärder vid Hofors, Borlänge-Djurås, Nås och Yttermalung har bara funnits med i bakgrunden. Nu är det dags att Förbifart Yttermalung tas på allvar!

## 5. Den samhällsekonomiska analysen

---

En samhällsekonomisk analys innebär en ekonomisk värdering och sammanvägning av samtliga överblickbara effekter av en åtgärd. Hur analysen ska genomföras och presenteras är hårt styrt för att garantera jämförbarhet mellan de analyser som görs för alla i landet aktuella investeringsåtgärder.

Värderingarna av effekterna utgår från målet om och principerna för samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter hanteras på marknader och värderas genom marknadspriser. Andra effekter, som inte är prissatta, värderas genom beräknade priser (skuggpriser) framtagna genom speciella värderings-studier. De effekter som är prissatta, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i en samhällsekonomisk kalkyl. För en fullständig analys måste kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekterna, d.v.s. de effekter som inte är praktiskt möjliga att värdera i ekonomiska termer.



De icke prissatta effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan ibland kvantifieras. Vissa effekter kan vara värderade men får inte ingå i den samhällsekonomiska kalkylen på grund av bristande vetenskaplig underbyggnad av värderingen.

Enligt den genomförda samhällsekonomiska analysen innebär åtgärden att en god trafiksäkerhet och framkomlighet genom nyanläggning av väg med mittseparering och högre hastighet. Åtgärden leder till marginellt lägre utsläpp och påverkar därför luftkvaliteten positivt, men innebär samtidigt att ny orörd mark tas i anspråk. Barriäreffekterna för vilt förväntas öka, även om viltportar anläggs. Åtgärden har bedömts som sammanfattningsvis som samhällsekonomiskt olönsam. Men då har en mängd ej prissatta effekter inte inkluderats. De inte prissatta effekterna utgörs av intrång i landskap och barriäreffekter för vilt som mildras med hjälp av viltpassager.

**Men enligt den inlägga som vi nu presenterar finns det ett stort antal positiva effekter som överhuvudtaget inte behandlats i den genomförda analysen!**

## 6. Trafikförhållanden – säsongsvariationer och turism

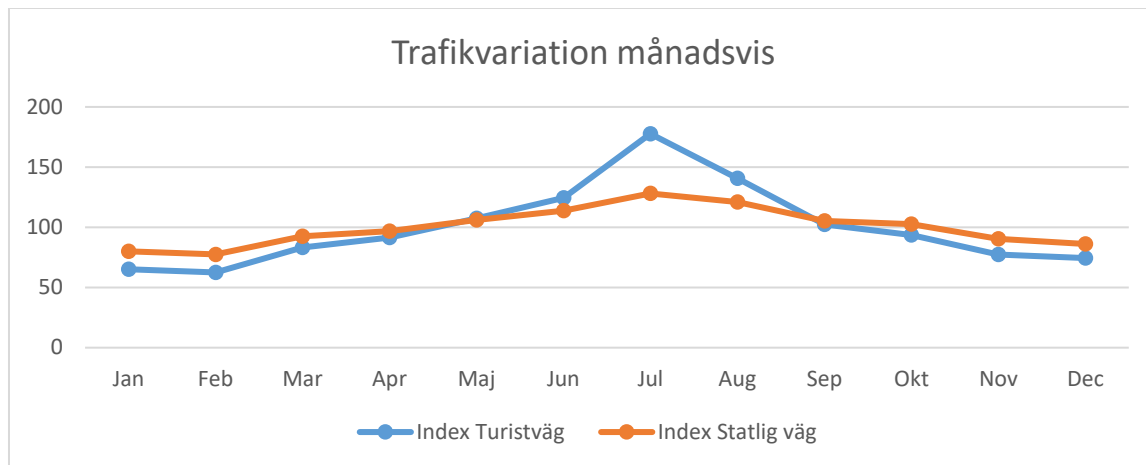
---

Dalarna är Sveriges ledande turistlän utanför de tre storstadsregionerna, vilket innebär stora turistströmmar såväl vinter- som sommartid.

Förutom att säkerhetsaspekten tillmäts stor betydelse får vi inte glömma bort det grundläggande syftet med transportsystemet – det funktionella målet. Detta handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Förbifart Yttermalung kommer att bidra till förbättrad tillgänglighet för näringslivets utveckling i stort – men främst för besöksnäringen och för att öka tillgängligheten till det stora antalet målpunkter som gäller fjällturismen.

**Säsongsvariationen orsakad av turistströmmar medför att vissa dagar och vissa timmar under året har en avsevärt förhöjd trafikbelastning jämfört med de genomsnittliga trafikförhållandena.**

För att illustrera säsongsvariationen generellt på typiska turistvägar i Sverige kan refereras till ett resultat som VTI presenterat i ett notat från 2005.



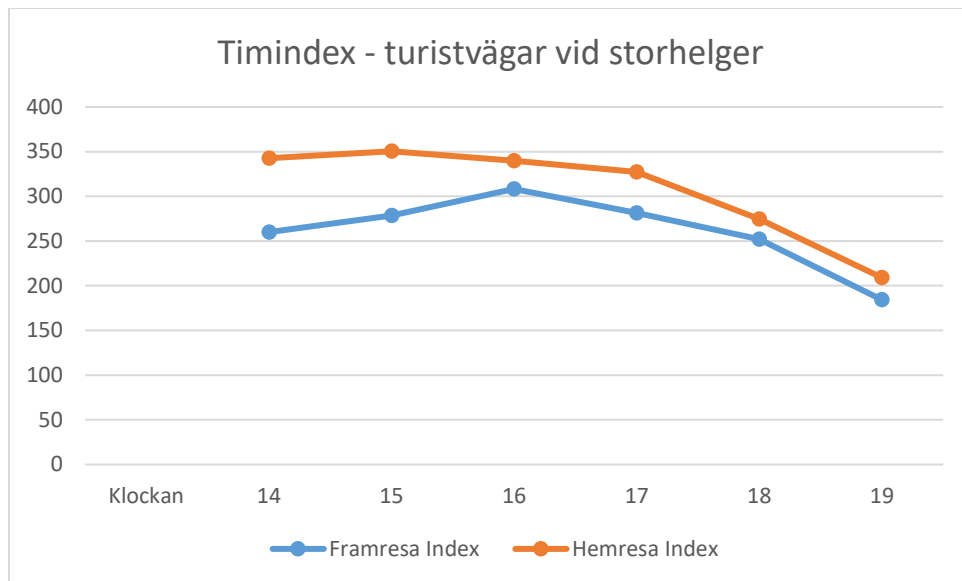
Figur 2. Trafikvariation över året. Månadsindex för turisttrafik. Källa: VTI notat nr 31 2005.

Diagrammet visar att en typisk turistväg i juli månad har en trafikbelastning som är ca 80 % högre än månadsgenomsnittet. Vad som inte får genomslag i detta diagram är hur trafikförhållandena ser ut på de vägar som utnyttjas av fjällresenärer under de intensiva vintersportveckorna i februari/mars och under påskhelgen.

För Dalarna är det särskilt viktigt att redovisa en beskrivning av hur trafikförhållandena ser ut under vintern då trafiken till de populära resmålen i Dalafjällen är som mest omfattande.

Det är framför allt stråket RV70/E16 via Borlänge mot antingen E16 Västerdalsvägen eller Rv70 mot Mora som är de två alternativ som väljs av högst andel fjällresenärer. Orsaken är att både Västerdalsvägen och vägen via Mora är attraktiva för fjällresenären. En annan orsak är att Borlänge med sin handelsexpansion (Norra Backa handelsområde och Kupolen) innebär att fjällresenärer i allt högre utsträckning väljer detta alternativ.

Någon tillfredsställande information om hur trafikbelastningen varierar per vecka eller dygn under vintersportsäsongen är inte tillgänglig. För att ändå ge en fingervisning om hur trafikbelastningen ser ut under typiska fram- och hemresedagar kan de resmönster som gäller under exempelvis påskhelgen användas som jämförelse. De siffror som redovisas i det följande kan också anses vara representativa för exempelvis fram- och hemresor i samband med Vasaloppet.

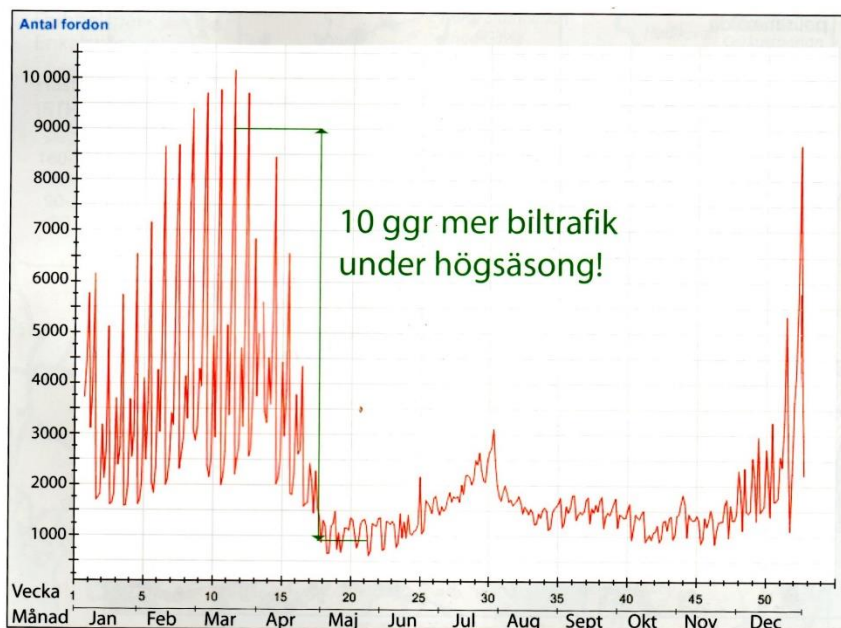


Figur 3. Timindex för turisttrafik. Visar trafikbelastning vid fram- och hemresa vid storhelger. Index = 100 innebär att trafiken uppgår till 1/24 av ÅDT. Årsmedeldygnstrafiken ÅDT (fordon/dygn) är ett teoretiskt medelvärde och variationen är stor såväl under dygnet som under veckor och månader. Index 350 innebär 3,5 \*genomsnittlig timtrafik eller i procent  $350/24=14,6$ .  
Källa: VTI notat nr 31 2005

En jämn och hög trafiktopp noteras från kl. 14 till 18 vid framresor. Toppvärdet ligger på ett index på ca 310 vid framresor och ännu högre vid hemresor – i detta fall på 350. Det innebär att på en enda timme är trafikbelastningen ca 14,6 % av ÅDT! Sett över de fyra högst belastade timmarna vid hemresa innebär det 57 % av ÅDT. Detta innebär naturligtvis ökad risk för både olyckor och köer – även om trafikbelastningen inte på något sätt kan anses vara extremt hög.

Om vi nu i stället för att betrakta trafikens omfattning under de särskilt hårt belastade timmarna ser på ÅDT och dess variation under högsäsongen så kan nedanstående figur visa hur denna ser ut under året vid ett typiskt vägnät som är viktigt för fjällturisterna. Som framgår av diagrammet kan det förekomma ca 10 000 fordon per dygn, vilket är ca 10 gånger mer än vad som gäller under lågsäsong. Dessutom ska det betonas att detta diagram är baserat på förhållandena år 2002. Sedan dess har fjällturismens omfattning ständigt ökat.

**Turistresandet med bil innebär stora mängder trafik på vägar som är byggda för avsevärt mindre trafikflöden. Vägnätets kapacitetsproblem är ju redan idag stora under turistsäsongen.** Dessa tillgänglighets- och trafiksäkerhetsproblem har naturligtvis ökat och förväntas tillta till följd av de stora investeringar som kontinuerligt planeras i fjällvärlden.



Figur 4. Säsongsvariation för ÅDT på Rv66 vid Fiskarheden – nordväst om Malung. Källa: Vägverket 2002.

Vi anser också att den aviserade hastighetsänkningen till 80 km/tim på sträckan kommer att få de olika trafikantgrupperna att ändra körbeteende med fler omkörningar och ökande olycksrisker som följd. Fjällresenären har ofta vant sig med en högre hastighet från tidigare resta sträckor och förutsätter kontinuitet vad gäller hastighetsbegränsningar. Vi är medvetna om att en lägre medelhastighet generellt innebär lägre risk för allvarliga olyckor men denna lägre risk kommer med stor sannolikhet att gå om intet på den aktuella sträckan av nämnda skäl.

## 7. Val av strategi för utbyggnadstakt

Enligt nu gällande planeringsförutsättningar och regeringens direktiv inför föregående planeringsomgång är vi medvetna om att det sannolikt kan bli svårt att uppfylla de krav som ställs för att få in objektet så tidigt i den kommande planen som under period 2 – dvs. under åren 4-6. **Om kravet på att vara beredda för byggstart för period 2 kan uppfyllas genom att vägplan då finns fastställd<sup>2</sup> är detta vad som måste eftersträvas – ”plan A”.** Går inte detta krav att uppfylla – blir ”plan B” att objektet måste läggas in tidigt under åren 7-12.

<sup>2</sup> Fastställelse förutsätter att ett objekt finns upptaget i långtidsplanen - i detta fall i Nationell plan för vägtransportssystemet.

## 8. Sammanfattning av fakta som kompletterar den samhällsekonomiska analysen samt förslag till utbyggnadstakt.

---

I detta avsnitt görs en sammanfattning av de fakta som presenterats ovan och som vi anser vara viktiga argument för en utbyggnad av E16 Förbifart Yttermalung till en säkrare och mera tillgänglig väg. **Vi anser att vad som ska beaktas vid en slutlig prioritering av objektet i den kommande nationella planen för transportsystemet - utöver den samhällsekonomiska analysens resultat – är det som sammanfattas i följande tretton punkter:**

- Sedan början av det nya millenniet har det funnits en brett upplagd och ledande argumentation för att skapa ett övergripande öst-västligt europavägsstråk tvärs över Skandinavien och förbinda norra Mellansverige och Norrland med Oslo-/Gardemoenregionen och vidare mot Atlanten. Ett projekt som svenska och norska regeringarna gemensamt drev och ledde till det slutliga FN-beslutet om E16 genom hela Skandinavien!
- Det undermåliga tillståndet på E16 vid Yttermalung är sedan lång tid tillbaka beskrivet och väl dokumenterat. Vägen håller här håller en låg trafiksäkerhetsstandard och kantas av många direktutfarer vilket innebär att sträckan är olycksdrabbad. Den trafikeras av 13 % tung trafik och är en propp för godstrafiken, med en speciellt kritisk passage under en järnvägsbro där lastbilschaufförer vittnar om att man behöver ha "rätt känsla" för att ta sig igenom.
- Att vägen här är långt under acceptabel standard för en E-väg framgår också tydligt av att detta vägvagnsnitt är en av de tre utpekade allvarligaste "flaskhalsarna" på den för fjällturisterna så betydelsefulla ruten via Borlänge – Vansbro- Malung – Sälen (E16/Rv66) eller via Ludvika – Vansbro – Malung – Sälen (Rv66/E16/Rv66)<sup>3</sup>.
- Trafikbelastningen under vintersportveckor och påskhelg innebär att ett antal timmar är mycket högt belastade vid ut- och hemresor till och från fjällen. Under fyra timmar en hemresedag kan trafikbelastningen på sträckan vara mycket hög och leder till köbildning och ökad olycksrisk.
- Om vi betraktar trafikens omfattning och dess dygnsvisa variation under högsäsongen så kan vid ett typiskt vägvagnsnitt - som är viktigt för fjällturisterna - det förekomma ca 10 000 fordon per dygn, vilket är ca 10 gånger mer än vad som gäller under lågsäsong. Dessutom ska det betonas att detta diagram är baserat på förhållandena år 2002. Sedan dess har fjällturismens omfattning ständigt ökat.

---

<sup>3</sup> De övriga är Ö Tandö – Bu på Rv66 och Vansbro – Dala Järna. Det sistnämnda objektet öppnades för trafik i september 2019. Objektet Ö Tandö – Bu ligger i lästransportplanen för Dalarnas län och har därmed säkerställd finansiering.

- **Säsongsvariationen betyder samtidigt att sträckan trafikeras av en heterogen grupp av trafikanter som har varierande lokalkännedom och olika preferenser gällande hastighet. Detta innebär en upplevelse av trängsel, fler omkörningar, lägre bekvämlighet och förhöjd olycksrisk.**
- **Åtgärderna minskar spridningen i hastighetspreferenser mellan lokaltrafik och fjällturister. De heterogena trafikantgruppernas betydelse för trafiksäkerheten förväntas således minska.**
- **Hög trafikbelastning även under sommaren (gäller främst juli månad och särskilt under dansbandsveckan).**
- **Åtgärderna ger pendlare och övriga trafikanter på sträckan en påtagligt ökad trafiksäkerhet.**
- **Åtgärderna minskar restiden, en effekt som kommer att bli den direkt motsatta när aviserad hastighetsänkning realiserar.**
- **Åtgärderna ger bättre möjligheter till pendling med kortare restid vilket innebär förutsättningar för en förbättrad matchning mellan arbetskraft och arbetstillfällen – detta gäller både för kompetensförsörjningen i stort och för specialistkompetenser och cheftjänster. Förstärkt sysselsättning i hela landet har också fastlagts vara en av de prioriterade utmaningarna enligt regeringens direktiv för upprättande av den nu gällande nationella planen: ”Väl fungerande transporter underlättar arbetsresor och därmed matchningen på arbetsmarknaden.”**
- **Trafikstörningar är ytterligare en effekt som inte alls berörs i den samhällsekonomiska analysen. De föreslagna åtgärderna sänker kostnaderna för både trafikanter och transportköpare genom minskat antal stopp/avstängningar.**
- **Enligt nu gällande planeringsförutsättningar och regeringens direktiv inför föregående planeringsomgång är vi medvetna om att det sannolikt kan bli svårt att uppfylla de krav som ställs för att få in objektet så tidigt i den kommande planen som under period 2 – dvs. under åren 4-6. Om kravet på att vara beredda för byggstart för period 2 kan uppfyllas genom att vägplan då finns fastställd<sup>4</sup> är detta vad som måste eftersträvas – ”plan A”. Går inte detta krav att uppfylla – blir ”plan B” att objektet måste läggas in tidigt under åren 7-12.**

Enligt vår uppfattning finns det således ett tydligt stöd för att de redovisade punkterna ovan ska beaktas vid en slutlig prioritering av objektet E16 Förbifart Yttermalung i den kommande nationella planen. De kompletterar på ett övertygande sätt den samhällsekonomiska analysens strikta resultat.

---

<sup>4</sup> Fastställelse förutsätter att ett objekt finns upptaget i långtidsplanen - i detta fall i Nationell plan för vägtransportssystemet.