

Sammanställning av remissvar Länstransportplan 2018-2029

Organisation	Remissvar	Förslag till ev. förändring i planen utifrån remissvaret
Strömsunds kommun	Hastigheten 100 km/h påtalas som en viktig tillgänglighetsfaktor. Trafikverkets avisering om sänkning av hastighet sträckan Häggenås – Östersund måste prioriteras för hastigheten 100 km/h. Partier efter sträckan Lövberga – Hoting behöver åtgärdas för 100 km/h. Kommunen ser positivt på den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket genomför för E 45 sträckan Malung – Hoting. Särskilt lyfts och behovet av gång- och cykelvägar längs europavägen samt i ortsgenomfarter	Nationell plan
Krokoms kommun	Kommunen ifrågasätter om fördelningen mellan vägobjekt kontra gång- och cykelvägar är rimligt. Kommunen ser att minst 80 % av medlen går till vägnätet.	Fördelningen cykelvägar 30 % respektive vägar 70 % kvarstår.
	Krokoms kommun vill lyfta in sina tre först prioriterade projekt i planen: 1) väg 689 Åkersjön – Bakvattnet – Höggsjövik, 2) Väg 686 Rönnöfors – Landön, 3) Väg 670 Slätte – Trångsviken.	De tre vägstråken är långa grusvägar med liten fast befolkning. Inga investeringar ur LTP denna planperiod, men däremot en dialog med TRV om upprustning av bärighet.
	Kommunen anser att investeringen Ede kurva på 5,2 mkr bör höjas	Ursprungsförslaget om endast rätning av kurvan kvarstår. Kostnad 5,2 mkr.

	<p>För nationella planen är Åsbacken prioriterad från kommunen. Vidare påtalas vikten av bibehållande eller åtgärder för höjda hastigheter längs europavägarna E 14 och E 45. Viltstängsel mellan Östersund och Krokombör bör sättas upp. Vikten av väl fungerande järnvägar påtalas och tågstopp Nälden är högt prioriterad för kommunen där en helhetslösning med säker korsning och tågstopp behöver komma till stånd.</p>	<p>Nationella planen.</p> <p>Medfinansiering tågstopp Nälden är en viktig investering även för Regionen och kan ingå i medfinansieringspotten i planen, dock under förutsättning att TRV finansierar merparten av investeringen (genom avtal).</p>
Härjedalens kommun	<p>Kommunen påtalar vikten av åtgärder på vägarna 84, 315, 311 och 314. Kommunen anser att väg 311 borde få högre prioritet i länsplanen än den förslagna 1 miljonen kronor för utredning, då vägen har en mycket bristfällig standard och är ett viktigt stråk för näring och turism. Vidare påtalar kommunen om vikten av skyndsamt åtgärd av järnvägsviadukten söder om Sveg och att detta bör göras ur nationella planen</p>	<p>Väg 311 har stora brister. Steg 1 är att utreda brister och behov. 1 mkr har avsatts i planen för utredning som ett första steg.</p> <p>Om den nya sträckningen E 45 (Rengsjön-Älvros) byggs kommer väg 84 få en ny sträckning (nuvarande E 45). Järnvägsviadukten kommer då att åtgärdas med Länsplanemedel.</p>
Östersunds kommun	<p>Östersunds kommun ifrågasätter fördelningen av medel, då kommunen endast tilldelats 8 % av de tillgängliga medlen.</p>	<p>(?) 12 %. Satsningen på gång- och cykelvägar är prioriterat av Östersund och i planen vilket ger mycket åtgärd för "lite" pengar.</p>
	<p>Östersunds kommun ser även att andra föreslagna objekt borde ingå i planen till exempel medfinansiering av gång- och cykelbro över bangården i Östersund och expresscykelväg till Frösö Park samt gång- och cykelväg hela sträckan Målsta – Önsved. Planen föreslår GC-väg Målsta – Digernäs. Kommunen menar med bestämdhet att denna sträcka i så fall ska bytas ut mot sträckan Önsved – Fannbyn för att täcka upp behoven kring skola m m.</p>	<p>LTP kan inte bekosta GC-bron över jvg Östersunds central då detta ligger inom kommunens detaljplan.</p> <p>Från Frösö park finns redan cykelväg. Sträckan Önsved – Fannbyn är lång, ca 20 km och innebär en investering på ca 26 mkr. Sträckan Målsta – Digernäs är betydligt kortare. Förslaget är ändå att tillmötesgå kommunen genom en cykelväg genom Orrviken för att främja cykel och gång till skola etc.</p>

	Kommunen vill förutom den utredningspott som lagts i förslaget för sträckan Vallsundet – Orrviken att gång- och cykelvägen över Vallsundsbron ska ingå i utredningen.	När det gäller GC över Vallsundsbron så finns den, men vad Regionen erfar är det vindskydd som kommunen efterfrågar och detta bör vara en fråga för kommunen.
Åre kommun	Åre kommun påtalar vikten av hållbar utveckling av stråket Duved – Åre – Undersåker – Järpen – Mörsil. Stråket har en stark befolkningstillväxt och ser vikten av att skapa förutsättningar för gång- och cykelvägar i området. Kommunen påtalar även vikten av åtgärder för hastigheten 100 km/h, vilket gynnar tillgängligheten.	Nationell plan
Bergs kommun	Bergs kommun ser att betydelsen av Inlandsstråket lyfts i planen. Hastigheterna lyfts även av Bergs kommun som viktiga för arbetspendling m fl.	Nationell plan
	Kommunen saknar projektet "vägen mellan broarna".	Ej prioriterat. Frågan är utredd vid förra planomgången. Dels handlar det om kostnaden för att anlägga en helt ny vägsträckning och dels handlar det om att det inte vore bra att skapa ett nytt stråk söderifrån som leder över Frösön och rakt in mot centrala staden. Ett ytterligare argument som talar emot "en väg mellan broarna" är att E 45 och sedermera förbifart Brunflo ska fungera som det mest funktionella pendlingsstråket.
	Bergs kommun ser att väg 575 lyfts in i planen, mest på grund av de bärighetsproblem som finns på sträckan.	Bärighetsfråga för Trafikverket.

<p>Länsstyrelsen</p>	<p>Länsstyrelsen Jämtlands län anser att Inlandsbanans framtida betydelse bör lyftas fram i planen. Länsstyrelsen vill understryka, förutom skogs- och besöksnäring, betydelsen av lantbruket, rennärings- och övriga företag på landsbygden. Länsstyrelsen vill peka på målkonflikten höjda hastigheter för ökad tillgänglighet men som samtidigt utgör ett problem för rennärings-, eller andra säkerhetsaspekter. Större del av gång- och cykelvägar borde göras tidigt i utredning för att uppnå maximal miljöeffekt.</p>	<p>Regionen håller med om att frågan om höjda hastigheter kontra rennärings-. Frågan är lyft med Trafikverket. De startar nu ett projekt med belysning på problematiken. Även en utredning kring viltstängsel pågår hos TRV.</p> <p>Planens första halva är i stort sett låst med tidigare beslutade objekt. Bland dessa finns ca 30 % GC-vägar.</p>
<p>Sveriges Åkeriföretag Norr</p>	<p>Sveriges Åkeriföretag anser att godstransporterna på väg borde omnämnas i större omfattning i de inledande kapitlen då Jämtland är ett råvaruproducerande län och att då infrastrukturen för tung trafik är avgörande för näringsutvecklingen. Godstransporter på gummihjul beräknas öka där också det privata konsumtionsmönstret med mer internhandel ökar behovet av godslogistiklösningar där lastbilen kommer ha en stor betydelse. Även service- och konsumtion kring turistnäringen ökar behovet av godstransporter.</p>	<p>Regionen håller med om att godset står för en betydande andel av transporter på landsväg.</p>
<p>Jämtland Härjedalen Turism</p>	<p>Den regionala besöksstrategin innehåller fem områden för fortsatt stark utveckling, ett av dessa områden är infrastruktur och tillgänglighet. För besöksnäringens fortsatta utveckling är det angeläget att i första hand de större stråken från de marknader där merparten av gästerna finns</p>	<p>Regionen håller med om att stråken enligt beskrivningen är viktiga att prioritera.</p>

	<p>har hög funktionalitet, säkerhet och miljömässighet. Det här innebär att väg 84, Inlandsstråket med både E 45 och Inlandsbanan, E 4, E 14, väg 315/83 samt Ostkustbanan, Stambanan och Mittbanan inklusive kopplingen till Norge bör prioriteras högt, oavsett om det handlar om länsplan eller nationell plan för transportsystemet. Andra viktiga stråk är vägarna 614 Häste – Rödön, 311 Tännäs – länsgräns och 321 Svenstavik – Månsåsen. Stråken väg 342 Strömsund – Gäddede och väg 87 Östersund – Bispgården fungerar väl idag.</p>	
Landstinget Västernorrland	<p>Region Jämtland Härjedalen, landstinget Västernorrland har ett gemensamt intresse av att fortsätta utveckla Mittnordenstråket (E 14, Mittbanan och Meråkerbanan). Det är därför bra att Region J H har lyft in en pott, 20 miljoner kronor för medfinansiering av eventuellt kommande projekt. Västernorrland har i sitt förslag lagt in en pott på 39,5 miljoner kronor för Mittnordenkorridoren.</p>	<p>En pott på 30 mkr finns för medfinansiering. Problemet är att Västernorrland har sin pott med start från 2020 och Jämtland från andra halvan av planperioden det vill säga från 2024, dock finns inte utrymme i planen att lägga in medlen tidigare.</p>
Trafikverket	<ul style="list-style-type: none"> - Fördelningen av kostnader över åren. - "Bland-objekt" med LTP +bärighetsmedel innebär en "risk" för framflyttning då bärighetsmedlen beslutas för ett år i taget. - Miljökonsekvensbeskrivning. - Vägåtgärder Sunne-Isön 	<p>TRV menar ändock i dialogen att planen bör ligga lite högre för att medlen ska upparbetas. Det är en risk vi får ta då det skulle bli svårt att få till stånd många av de större åtgärderna utan bärighetsmedel</p> <p>MKB kommer att skrivas nu när objekten är fastställda. Ingen åtgärd i nuläget.</p>

<p>Centerpartiet</p>	<ul style="list-style-type: none">- Region Jämtland Härjedalen bör uppvakta regeringen om att länet konstant missgynnats när länsanslagen för infrastruktur fördelas. Det är en orimlig princip att enbart befolkning är avgörande och inte antal vägmil!- Regeringen har i andra sammanhang lyft besöksnäringens påverkan på infrastrukturen. I en ny princip måste det synas i anslagsfördelningen.- I Region Jämtland Härjedalen är 2/3 av Trafikverkets vägar (ca 400 mil av 600 mil) grusväg. Dessa är ofta av dålig kvalitet. Med det ordinarie länsanslaget är det en oöverstiglig uppgift att ge dem en modern vägstandard. Därför är det nödvändigt med ett särskilt statligt och regionalt "Grusvägspaket". Dessa grusvägar är betydelsefulla för dem som bor längs vägen men också för turister och för näringslivet, särskilt för skogsnäringen. I dag rustas i praktiken det svenska grusvägnätet sakta ned av staten.- Idag befinner trafik och vägar sig i början av ett paradigmskifte. Omställningen till fossilfri trafik kommer att ställa helt nya krav på framförallt vägnätet. Självkörande bilar och bussar är inom en inte alltför avlägsen framtid en del av denna omställning. Regeringen måste i sina direktiv uttrycka detta tydligare. Hur förbereder Trafikverket 600 mil väg i Jämtland Härjedalen för självkörande bilar och bussar?	<p>Regionen håller med om att väganslaget är lågt i förhållande till antal mil statlig väg i länet.</p> <p>Underhållsbudgeten och bärighetsanslaget är viktiga för att kunna behålla standarden på våra vägar även i glesbygd. Fråga för nationella planen.</p>
-----------------------------	---	---

REV – Riksförbundet för enskilda vägar	När det gäller planer och projekt i denna region så har Riksförbundet särskilt följande synpunkter: <ul style="list-style-type: none">- Boende i glesbygd ska underlättas- Vägtransporter ska underlättas i områden där transportkostnaderna hämmar utvecklingen av näringslivet- Allmänheten ska ha tillgång till områden för rekreations- och fritidsaktiviteter- Det vägkapital som är nedlagt i det enskilda statsbidragsvägnätet ska säkras- Hänsyn till det enskilda vägnätet bör beaktas när vägnätet öppnar för 74 ton- Undersökning av det aktuella brobeståndet på det enskilda vägnätet bör prioriteras	1 mkr per år ligger i planen för det enskilda vägnätet.
---	---	---