

Planförslag Regional transportplan för Jämtlands län 2022-2033

Beslutad 2022-04-27, § 49, av: Regionfullmäktige

Planförslag: Regional transportplan för Jämtlands län 2022-2033
Dnr RUN/610/2020

Handläggare
Jennie Berglund
Näringsliv och samhällsbyggnad

Region Jämtland Härjedalen
Box 654, 831 27 Östersund
www.regionjh.se

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har enligt förordningen om regionalt utvecklingsansvar uppdrag att ta fram ett förslag till Regional transportplan för perioden 2022-2033. Planen ska innehålla förslag till åtgärder och investeringar i den statliga transportinfrastrukturen, länsvägnätet, de kommande tolv åren. Trafikverket har fått i uppdrag att för samma period ta fram ett förslag till Nationell plan som bland annat innefattar medlen för utveckling av det statliga järnvägsnätet och större vägar (i Jämtland E 14 och E 45) samt drift, underhåll och bärighetsåtgärder av hela den statliga transportinfrastrukturen.

Den föreslagna ekonomiska ramen för Region Jämtland Härjedalens regionala transportplan 2022-2033 uppgår till 598 miljoner kronor. Efter avräkning för tidigare överupparbetning kvarstår 448 miljoner kronor för planperioden. Med utgångspunkt från kommunernas prioriteringar och till följd av den låga medelstillelningen, främst under planperiodens första fyra år, har Region Jämtland Härjedalen valt att upprätta planen med fokus på att objekt i nu gällande länstransportplan 2018-2029 ska färdigställas.

Inga ytterligare objekt har tillförts planen och byggnation av objekt med fastställda vägplaner har prioriterats under planperiodens första fyra år. Under åren 2022-2025 kommer en påbörjad gc-väg färdigställas och ytterligare en gc-väg kommer byggas. Inga ytterligare objekt kan åtgärdas utifrån tilldelade medel.

I planförslaget har mot bakgrund av rådande förutsättningar (medelstillelning, tidigare plan och kommunala prioriteringar) ca 25 % av tilldelade medel satsats på utveckling av vägnätet, ca 65 % på utveckling av gång- och cykelvägar och ca 10% läggs i olika pottor. Fördelningen speglar inte länets behov av utveckling längs länsvägnätet. Standarden är på många sträckor låg med både trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister och behovet av olika åtgärder så mycket större än vad den regionala transportplanen kan hantera med erhållna medel.

Länet har ett rikt näringsliv med en omfattande skogsnäring och flera större företag samt en besöksnäring som genererar resor inom hela länet och till/från detsamma. För dessa aktörer är en tillgänglig infrastruktur avgörande. Med de ekonomiska förutsättningar som givits inför aktuell planperiod blir möjligheterna till utveckling av infrastrukturen marginell.

Utveckling av järnvägar och Europavägar förutsätts kunna ske genom Nationella planen utan någon samfinansiering från den regionala transportplanen.

I samband med upprättandet av den regionala transportplanen har fem mål för infrastrukturarbetet i länet tagits fram i samråd med kommuner och näringsliv.

- Utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen för en hållbar utveckling i alla delar av länet.
- Upprätthålla och utveckla snabba och tillgängliga förbindelser regionalt, interregionalt och internationellt.
- Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030.
- Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter.
- Erbjudna en infrastruktur som möter näringslivets ökade transportbehov.

Utöver de regionala infrastrukturmålen ska planen även upprättas med fokus på de Transportpolitiska målen samt miljö- och klimatmålen.

Till följd av den låga andelen vägprojekt och höga andelen gång- och cykelvägsprojekt bedöms planen främst bidra till uppfyllelse av Transportpolitiska målets hänsynsmål och ett antal av de nationella miljömålen. En ökad andel gång- och cykelväg skapar möjlighet till överflyttning från fordonstrafik till gång och cykel vilket även bidrar till en förbättrad hälsa hos medborgarna. Ett infrastruktur med stort fokus på tillgängliga och trafiksäkra lösningar för oskyddade trafikanter är positivt med hänsyn till både klimat och miljö. En separering mellan fordonstrafiken och de oskyddade trafikanterna ökar även trafiksäkerheten och kan öka tillgängligheten och framkomligheten för fordonstrafiken. Antalet objekt är dock få varför bidraget till måluppfyllelsen kan ses som marginellt.

Byggnation av föreslagna vägobjekt bidrar till ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet/framkomlighet. Antalet objekt är dock få varför bidraget till måluppfyllelsen kan ses som marginellt.

Mot bakgrund av det stora behov av åtgärder som finns i länets transportinfrastruktur motsvarar inte förslagna ramar på långa vägar det behov som finns för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Jämtlands läns unika möjligheter med bland annat en omfattande skogsnäring en starkt växande besöksnäring och attraktiva bostadsorter runt om i länet ställer stora krav på tillgänglighet, bra infrastruktur och kommunikationer. Det tilldelade vägenslaget till länet, som idag till stor del baseras på befolkningsunderlag, är alldeles för lågt i relation till behov och verkliga förhållanden.

Den långa planeringshorisonten på tolv år innebär att många av åtgärderna i planen är i ett tidigt planeringsskede så förändringar av utförande kan ske. Planen revideras vart fjärde år vilket innebär att möjligheter till förändringar och justeringar utifrån nya förhållanden/förutsättningar samt inlyftande av nya objekt kan ske om fyra år.

I tabellen nedan redovisas fördelningen av tilldelade medel:

UTPEKADE ÅTGÄRDER	Total projektkostnad (miljoner kronor)	Upparbetat tom 2021 (miljoner kronor)	Totalt 2022-2033 (miljoner kronor)	År 1-4 2022-2025	År 5-8 2026-2029	År 9-12 2030-2033
Vägobjekt						
Väg 662 Bonäshamn - Huså ¹	35,9	6,9	29,0	3,5	25,5	
Väg 722 Stugun - Kompaniet	13,0	0,0	13,0			13,0
Väg 695 Hållandsvägen	14,0	0,0	14,0		2,0	12,0
Väg 675 Ede kurva	4,7	0,2	4,5			4,5
Väg 614 Häste - Ytterån	44,6	0,1	44,5		3,0	41,5
TOTALT VÄGAR			105	3,5	30,5	71
Gång- och cykelvägsobjekt						
Väg 609 Rödön	24,6	2,3	22,3	0,8	21,5	
Väg 345 Strömsund - Ulriksfors	36,5	25,8	10,8	10,8		
Väg 593 Genom Hackås	25,1	4,6	20,5	20,5		
Väg 87 Stugun	15,1	1,1	14,0	1,0	13,0	
Väg 613 Tångvägen	18,0	0,0	18,0	2,0	16,0	
Väg 638 Ullån - Duved ²	64,5	10,1	54,4		27,4	27,0
Väg 604 Slandrom - Bye	62,0	0,0	62,0	4,0	58,0	
Väg 592 Orrviken	16,0	0,0	16,0		4,0	12,0
Väg 502 Lofsdalen	10,0	0,0	10,0			10,0
Väg 580 Myrviken - Fröjdholmen	9,5	1,5	8,0		2,0	6,0
Väg 321 Genom Myrviken	12,0	0,0	12,0		3,0	9,0
Väg 819 Gäddede Jormvägen	10,0	0,0	10,0			10,0
Väg 643 Undersåker	13,0	0,0	13,0		9,0	4,0
Väg 316 genom Klövsjö	14,0	0,0	14,0			14,0
Väg 744.1 Nyhemsvägen	12,0	0,0	12,0			12,0
TOTALT GC-VÄGAR			297	39	154	104
Övriga potter						
PLm Åtgärdsval och utredningar			7,7		3,9	3,9
Bidrag enskilda vägar Jämtlands län			4,0		2,0	2,0
Oförutsedda steg 3 och steg 4			29,0	4,0	10,0	15,0
TS-åtgärder i randbebyggelse			5,0		1,0	4,0
TOTALT ÖVRIGA POTTER			45,72	4	16,86	24,86
TOTALT 2022-2033			448	47	201	200

1. Medel för full finansiering av objektet "Väg 662 Bonäshamn – Huså" finns ej i planen. Bedömd totalkostnad är över 100 miljoner kronor.
2. Objekt "Väg 638 Ullån – Duved", har endast finansiering för två av tre deletapper i den regionala transportplanen. En grov kostnadsbedömning för sista etappen är 20-30 miljoner kronor. Detta innebär en totalkostnad för projektet på upp mot 100 miljoner kronor.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING.....	3
1 NATIONELL OCH REGIONAL TRANSPORTPLAN.....	7
1.1 Regeringens uppdrag och ekonomiska ramar.....	7
1.2 Nationell transportplan.....	8
1.3 Regional transportplan.....	10
1.4 Framtidens transporter	11
2 MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET	12
2.1 Nationella mål och strategier	12
2.2 Regionala mål.....	14
3 FÖRUTSÄTTNINGAR	22
3.1 Beskrivning av transportsystem.....	22
3.2 Förutsättningar för regional planering.....	25
4 PLANERADE ÅTGÄRDER 2022-2033.....	33
4.1 Inledning	33
4.2 Prioriterade objekt.....	35
5 SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING	44
5.1 Transportpolitiska mål.....	44
5.2 Regionala mål för infrastrukturen.....	45
BILAGA 1: GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER 2018–2021	47
BILAGA 2: MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	50
BILAGA 3: SAMRÅDSREDOGÖRELSE (FRISTÅENDE BILAGA).....	60
BILAGA 4: SAMHÄLLSEKONOMISKA BEDÖMNINGAR (FRISTÅENDE BILAGA).....	60

1 Nationell och regional transportplan

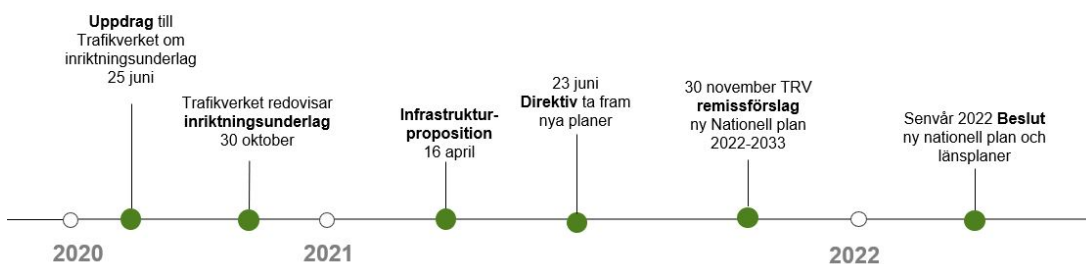
1.1 Regeringens uppdrag och ekonomiska ramar

Som ett första steg i revideringen av den Nationella transportplanen gav Regeringen i juni 2020 Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Detta genomfördes för två alternativa planperioder; 2022-2033 samt 2022-2037.

Inriktningsunderlaget, som presenterades i oktober 2020, innehöll en beskrivning av brister och behov inom den statliga infrastrukturen samt vilken inriktning Trafikverket bedömer att kommande Nationella plan bör ha.

Med utgångspunkt från Trafikverkets inriktningsunderlag presenterade regeringen infrastrukturpropositionen med förslag till inriktning och budgetramar i april 2021. Propositionen beslutades i riksdagen i början av juni. Denna följdes 23 juni av det så kallade ”direktivet”, ett regeringsbeslut avseende ”Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur” (rskr. 2020/21:409). I direktivet framgår bland annat att planen ska omfatta åren 2022-2033 samt att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga infrastrukturen under planperioden uppgår till totalt 799 miljarder kronor. Av dessa medel har 598 miljoner kronor avsatts till Jämtland Härjedalens regionala transportplan, se vidare under kap 5.1 ”Ekonomiska förutsättningar för regionala planen 2022-2033”. Definitivt beslut om ekonomiska ramar, för både regional och nationell transportplan, kommer att fattas under våren 2022 i samband med att regeringen tar beslut om nationella planen. Därefter kommer Region Jämtland Härjedalen under hösten 2022 fastställa den regionala transportplanen genom beslut i regionfullmäktige.

Under arbetets gång har Trafikverket och regeringen/infrastrukturdepartementet vid flertal tillfällen formellt samrått med länsplaneupprättarna och andra myndigheter/aktörer som bedömts vara berörda.



Figur 1 Tidslinje som illustrerar processen för upprättande av Nationell plan.

1.2 Nationell transportplan

Den nationella transportplanen upprättas för en 12-årsperiod och revideras i en cykel om fyra år. Medelsfördelningen är uppdelad i fem olika delar som redovisas i figur 2 och 3. Trafikverket är planupprättare, och ansvarar därmed för planering och fördelning av medel, för fyra av delarna medan landets 21 regioner ansvarar för en, de regionala planerna.

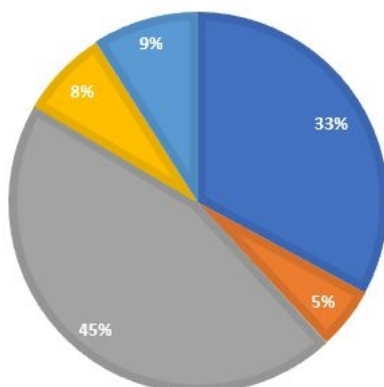


Figur 2 Fördelningen av medel till den Nationella transportplanen sker i fem olika pottor. En av dessa är medel till de regionala planerna.

Den nationella planen är framtagen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Planen inbegriper nya järnvägar, vägar, farleder men även ombyggnader, drift och underhåll samt åtgärder för trafiksäkerhet eller miljö

FÖRDELNING NATIONELL PLAN

■ Större investeringar ■ Regionala planer ■ Vidmakthållande ■ Övriga investeringar ■ Övrig verksamhet



Figur 3 Figuren visar ungefärlig fördelning av medlen till de olika pottorna.

I Jämtlands län hanterar den nationella planen utveckling och nyinvestering för vägarna E14 och E45 samt alla statliga järnvägar inom pottorna ”större investeringar” och ”övriga investeringar”.

I potten ”större investeringar” ingår namngivna objekt med en beräknad kostnad som överstiger 100 miljoner kr. I förslag till Nationell plan för 2022-2033 har Jämtland två objekt inom denna pott; E45 Rengsjön - Sveg samt kapacitetsåtgärder längs Mittbanan, Ånge - Östersund. Vid tilldelning av medel till större investeringar prioriteras åtgärder av Trafikverket varefter regeringen beslutar.

Exempel på åtgärder som kan finansieras ur potten ”övriga investeringar” är exempelvis gång- och cykelvägar, byggnation av viltstängsel, nya rastplatser samt åtgärder inom stationsområden osv., åtgärder där kostnaden understiger 100 miljoner kronor. Beslut avseende prioritering för fördelning av dessa medel genomförs hos Trafikverket regionalt/lokalt och bygger bland annat på dialoger med länens kommuner och regioner.

Medel som finns i potten ”vidmakthållande” fördelas över hela det statliga vägnätet inom länet. Detta innebär att drift- och underhållsåtgärder alltid prioriteras och utförs av Trafikverket, även

i de fall åtgärderna berör regionala statliga vägar, de så kallade riks- och länsvägarna. Drift och underhåll syftar till att bibehålla vägens ursprungliga standard. Utveckling och nyinvesteringar längs länsvägnätet, genom exempelvis asfaltering, breddning eller kurvvrätningar, måste ske inom ramen för den regionala transportplanen. I vissa fall, om sträckan prioriterats av näringslivet som viktig för deras transporter, kan dock ombyggnationen av en sträcka helt eller delvis finansieras med medel från potten ”vidmakthållande”.

Grunden för prioriteringarna inom den nationella planen är att i första hand vårda den befintliga infrastrukturen och att använda den mer effektivt. Det är slutligen regeringen som beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.

Regionala prioriteringar

Inför aktuell planrevidering har Region Jämtland Härjedalen, samtliga åtta kommuner och näringslivets företrädare (genom forumet Transportutvecklingsrådet) enats kring vilka infrastruktursatsningar som är viktigast att prioritera under kommande planperiod; 2022-2033. För att Jämtlands län ska kunna utvecklas på bästa sätt behövs även satsningar på andra håll, exempelvis genom ett ökat vidmakthållande av vägnätet.

Prioriteringen nedan omfattar objekt som finansieras ur Nationella planens del för ”större investeringar” samt ”övrig verksamhet”, en närmare beskrivning av varje mål följer under punktlistan:

- Fyra timmars restid mellan Stockholm och Östersund via Atlantstråket (Norra Stambanan, Mittbanan)
- Inlandsstråket med Inlandsbanan och E45
- E14 Pilgrimstad - Optand, innehåller två delsträckor
- Mitträckesseparering på Europavägarna E14 och E45

Region Jämtland Härjedalen ser att en satsning på det så kallade Atlantstråket (Stockholm – Gävle – Bollnäs - Östersund – Trondheim) skulle vara gynnsamt för utvecklingen av gods- och persontrafiken på järnväg. En restidsförkortning med tåg mellan Östersund och Stockholm från fem till fyra timmar skulle öka tillgängligheten till och från länet avsevärt.

Dubbelspårsutbyggnader på Norra Stambanan och hastighetshöjande åtgärder på Mittbanan skulle vara led i att uppnå målet.

Inlandsstråket med Inlandsbanan och E 45 är ett viktigt stråk som knyter samman inlandet från norr till söder. Med ett utökat anslag skulle Inlandsbanan kunna planera för viktiga åtgärder för banans funktionalitet. Åtgärder för ökad funktionalitet skulle gynna godstrafiken men kan även motivera ytterligare utredningar för att närmare undersöka möjligheterna att nyttja Inlandsbanan för kollektivt resande framför allt för boende i länets södra delar, både inom länet men även mot Dalaregionen och Mälardalen. En snabbare och bättre bana skulle även kunna vara en tillgång för besöksnäringen. E 45 sträckan Rätan – Ytterhogdal är idag smal och kurvig och utgör en flaskhals längs det prioriterade stråket. För ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet behöver åtgärder vidtas.

Ett viktigt vägobjekt är E 14 Pilgrimstad – Optand. Vägen har stora säkerhets- och miljöbrister. Längs sträckan passerar en av Jämtlands större tätorter Brunflo, trafikflödet längs sträckan är högt med upp ca 10 000 fordonspassager per dygn varav ca 10% är tung trafik. Objektet består av två delsträckor, Pilgrimstad – Lockne samt Lockne – Optand. Den senare sträckan är färdigutredd av Trafikverket.

Mitträckesseparering är Trafikverkets linje för att uppnå både säkerhet och funktionalitet. Region Jämtland Härjedalen ser att en investering i mitträcken på Europavägarna E 14 och E 45 även skulle bidra till tillgänglighetsmålet.

Ytterligare en prioritering som lyfts som prioriterad för Jämtland län är:

- Nya beräkningsgrunder vid tilldelning av medel till Regionala transportplanen.

I beräkningarna för fördelning av regionala medel får Jämtland endast 1.4% av medlen trots att länet har ca 6% av Sveriges länsvägnät. Detta innebär att utvecklingen av länsvägnätet bromsas vilket påverkar möjligheterna till utveckling i länet. Näringslivet påverkas såväl som besöks turisterna och inte minst länets invånare. Region Jämtland Härjedalen har under en lång period arbetat intensivt med påverkansarbete för en större tilldelning av medel till länet.

1.3 Regional transportplan

De regionala transportplanerna upprättas med utgångspunkt från ”Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur”. Medel i den regionala transportplanen används för investeringar i länsvägnätet. Planens medel ska nyttjas för utveckling av transportsystemet, vilket innebär en höjning av standarden längs en sträcka. Det kan bland annat innebära asfaltering av en grusväg¹, bortbyggnation av trafikfarliga kurvor och krön eller byggnation av en gång- och cykelväg för att separera oskyddade trafikanter från fordonstrafiken. Det kan även handla om mindre punktinsatser såsom byggnation av cirkulationsplatser, terminaler och hållplatser. Planens medel får även nyttjas för bidrag till utveckling av enskilda vägar och som medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet. Regionala planer kan också innehålla samfinansiering av åtgärder i nationella planen men i regel inte tvärtom.

Medlen från den regionala transportplanen nyttjas för att förbättra infrastruktur för både person- och godstransporter samt för gång- och cykeltrafik och bidrar även till att höja trafiksäkerheten.

Region Jämtland Härjedalen är planupprättare men upprättar planen i nära samverkan med länets kommuner, Trafikverket, länsstyrelsen och andra berörda organisationer. Samverkan har under upprättande av planen skett genom kontinuerliga möten. Förslaget till regionala transportplan 2022-2033 var ute på remiss under perioden 1 oktober till 31 december 2021. Yttranden som inkommit under remisstiden har sammanställts i en samrådsredogörelse som bifogas planen.

Efter det att planen beslutas av regionfullmäktige (hösten 2022) genomförs de prioriterade åtgärderna av Trafikverket.

Regionala transportplanen visar hur fördelningen av de statliga medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras. Bilagt planen finns även en miljökonsekvensbeskrivning som redovisar planens påverkan på miljön samt en redovisning av de projekt som genomförts med medel från den regionala planen (länstransportplanen 2018-2029) under åren 2018 till och med 2021.

¹ Region Jämtland Härjedalen följer Trafikverkets dokument TDOK 2014:0705 vid bedömning av åtgärder på grusvägnätet. Detta innebär att grusvägar med trafikflöde understigande 250 fordon/dygn bör förslås för beläggning endast om särskilda skäl föreligger. I övriga fall hänvisas till drift- och underhållsåtgärder.

Syfte och funktion

Planens huvudsakliga funktion är att fördela den ekonomiska ramen tilldelad av regeringen på de infrastrukturinvesteringar som anses ge bäst regional nytta och bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimat- och miljömålen, nås.

1.4 Framtidens transporter

Regionala transportplanen omfattar åren 2022-2033. Det kan tyckas att inte så mycket kan förändras på bara tolv år men ser vi bara tillbaka till 2020 kan det på mycket kort tid och utan någon förvarning uppstå situationer som påverkar både hur vi arbetar, reser och vill spendera vår fritid.

Vi har under 2020-2021 sett att människors resmönster markant ändrats. Antalet tjänsteresor har minskat både regionalt och interregionalt, möten sköts i stor omfattning via digitala lösningar. Människor söker sig ut från städerna och bosätter sig på landsbygden då den fysiska närvaron på arbetsplatser, inom många yrkeskategorier, inte längre är lika självklar. Många ser också fördelarna med att inte bo lika tätt och kunna äga en större egen bostad.

Det är svårt att sia in i framtiden och se vilka långsiktiga förändringar Covid19-pandemin kommer att få för infrastrukturen, den fysiska planeringen och samhällsutvecklingen i stort men mycket talar för att den kommer att ändra tidigare invanda mönster vad gäller bland annat resande och även människors prioriteringar när det kommer till trender vad gäller bostadsort och semesterplanering. Likväl har vi flera yrkeskategorier som måste närvara fysiskt på sin arbetsplats och som väljer att bo både nära och längre från sin arbetsplats varför vi måste fortsätta vårt arbete med att utveckla och förbättra infrastrukturen för samtliga transportslag inom hela vårt län. Vi har även näringsidkare runt om i hela länet som är beroende av ett väl utvecklat infrastrukturnät och vägar som är framkomliga året om. Utflyttningen från städer till landsbygd innebär också att fler invånare kan antas komma att nyttja det lågtrafikerade vägnätet vilket motiverar fortsatta åtgärder både inom vidmakthållande och för utveckling av det nätet.

En annan parameter som är i högsta grad aktuell redan idag men som kan få än större påverkan på framtidens infrastruktur och transportmönster är klimatutmaningen. Transportsystemet har börjat ställa om mot ett fossiloberoende och den utvecklingen kan antas fortsätta och kanske även öka i takt under kommande planperiod. Det är viktigt att goda förutsättningar för omställningen skapas, där ingår bland annat fortsatt utbyggnationen av laddinfrastruktur i länet och ett proaktivt arbete inför vidare utvecklingen av alternativa drivmedel. Ett annat exempel inom omställningen är den snabba utvecklingen inom elflyg och drönarverksamhet. Redan idag pågår testverksamhet inom både elflyg och flyg med drönare. Bland annat inom sjukvården där prover skickas med drönare till Östersund från hälsocentraler långt från centralorten. Förändringarna i klimatet ställer också krav på större hänsyn vid om- och nybyggnation. Ökad nederbörd och därmed ökade flöden i vattendrag, risker för ras, varmare vintrar och liknande har en stor påverkan på infrastrukturen och det är viktigt att hänsyn tas till dessa nya förutsättningar i all planering.

2 Mål för transportsystemet

Utgångspunkten för upprättandet av Nationell och regional transportplan är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktion- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås.

Klimatmålen ska nås och målen inom Agenda 2030 är därför en central utgångspunkt för den statliga infrastrukturplaneringen. Fyrstegsprincipen ska vara vägledande vid all infrastrukturplanering och Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1 och 2-åtgärder.

2.1 Nationella mål och strategier

Nationella transportpolitiska mål

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande målet och funktions- och hänsynsmålet ska vara jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

ÖVERGRIPANDE MÅL

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

FUNKTIONSMÅL

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

HÄNSYNSMÅL

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Etappmål under hänsynsmålet

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Det övergripande klimatmålet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senaste år 2045 och det utgör en viktig utgångspunkt för arbetet. I de transportpolitiska målen ingår att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen ska tillämpas i all infrastrukturplanering för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

Fyrstegsprincipen innebär kortfattat att åtgärder för ett alternativt/optimerat nyttjande av befintlig infrastruktur ska prioriteras framför om- och nybyggnation i de fall det kan lösa den brist som identifierats. De olika åtgärderna identifieras och klassificeras i många fall i samband med upprättande av åtgärdsvalsstudier.

Fyrstegsprincipen



Figur 4 Fyrstegsprincipen. (Trafikverket)

Nationella miljömål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål med preciseringar och ett antal etappmål.

Generationsmålet visar riktningen för vad som måste göras inom en generation för att miljö kvalitetsmålen ska nås. Generationsmålet är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

– Riksdagens definition av miljömålet

Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Preciseringarna ska förtydliga vad miljö kvalitetsmålen innebär och används även som kriterier vid uppföljningen av målen.

Etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljökvalitetsmål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in.

NATIONELLA MILJÖMÅLEN OCH EU:S AGENDA 2030

Agenda 2030 för hållbar utveckling består av 17 globala mål. Det är en handlingsplan för människornas och planetens välbefinnande. Sveriges miljömål bidrar till att vi uppnår den ekologiska dimensionen av de globala målen i Agenda 2030.

2.2 Regionala mål

Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

Mål och långsiktiga prioriteringar för den hållbara regionala utvecklingspolitiken i Jämtland Härjedalen är: ”En nytänkande och hållbar region att leva, verka och utvecklas i”

”Utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av länet”

- RUS Jämtland Härjedalen

BAKGRUND

Den regionala utvecklingsstrategin är länets gemensamma vägvisare mot en långsiktigt hållbar framtid, där kommande generationer också ges möjlighet att nyttja de naturliga resurser och styrkor som Jämtlands län består av. Här formuleras länets gemensamma målbild som är en viktig vägvisare för att i samverkan och genom samhandling nå hållbar samhällsutveckling genom att bemöta globala trender samt regionala- och lokala samhällsutmaningar. Enligt statliga förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete ska regionala utvecklingsstrategin beakta samt ha en relation till ett antal styrdokument, den regionala transportplanen ingår som ett av de dokument som ska bidra till att den regionala utvecklingsstrategins mål uppnås.

VISION

Jämtlands län 2050 - en nytänkande och hållbar region att leva, verka och utvecklas i
År 2050 har vi som bor i Jämtlands län en miljö som är både nytänkande och hållbar att leva, verka och utvecklas i. Vi lever i ett tolerant samhälle, som är jämställt, jämlikt, mångkulturellt och sammanhållande. Vi är kreativa, modiga och orädda och vågar prova nya saker. Tillsammans är vi en mångfald av invånare som alla utgör ”bilden av Jämtlands län”. Vi bygger från det lokala men med inspiration från omvärlden och värdesätter idag det som är morgondagens kulturarv.

Befolkningsutvecklingen är positiv, livsstilen lockar oss att leva, bo och verka här. Vi trivs i länet, gammal som ung. Detta bidrar till att kunskapsöverföring mellan generationer har kombinerat erfarenhet, kulturarv, historia och nytänkande som skapat resiliens (den långsiktiga förmågan hos ett system att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas) och robusthet i samhället. Vi har alltid varit, och är än idag, smarta i våra utvecklingsinsatser. Vi anammar

kontinuerligt ny teknik för att bli ännu ”smartare” i vårt samhälle, men vi gör det utifrån våra förutsättningar samt behov och på ett sätt som inte äventyrar vår hälsa, trygghet och säkerhet.

Infrastruktur 2050

Vi har ett naturligt utbyte och samarbeten med aktörer globalt och en väldigt nära samverkan med våra omkringliggande län, även Norge. Vi har flöden över administrativa gränser som skapar mervärden för oss i länet och vi bidrar till andra lokalt, regionalt, nationellt och globalt. Digitala flöden av både kompetens, tjänster, kunskap och kreativitet, men även i fysiska former via transporter och kollektivt resande. En modern grön transportinfrastruktur har vi haft länge, men vi fortsätter att vara nytänkande i utvecklandet kring resor och transporter. Genom kraftigt förstärkt transportinfrastruktur är vi nära kopplade till våra närliggande län i syd, nord och öst samt både Tröndelags- och Stockholmsregionen. Liksom till övriga Europa och världen. Självklart snabbt och klimatneutralt via både tåg och flyg. Vi har ett sammanhängande transportsystem för förflyttning av varor och personer som ger fortsatta utvecklingsmöjligheter för olika platser och näringar i länet. Detta är oerhört viktigt för oss som bor och verkar här, men även för den som vill besöka oss.



Figur 5 Det övergripande målet för miljöpolitiken i kombination med mål inom den regionala utvecklingspolitiken i Jämtland tydliggör vikten av att planera hållbart så att vi till nästa generation kan lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. (Foto: Mostphotos)

Regionala mål för infrastruktur

Regionala målen för infrastruktur är framtagna med utgångspunkt från den regionala utvecklingsstrategins vision och i dialog med bland annat länets kommuner, länsstyrelsen och representanter för näringslivet. Målen beslutas i samma process som den regionala transportplanen.

- Utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen för en hållbar utveckling i alla delar av länet.

- Upprätthålla och utveckla snabba och tillgängliga förbindelser regionalt, interregionalt och internationellt.
- Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030.
- Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter.
- Erbjudna en infrastruktur som möter näringslivets ökade transportbehov.

DELMÅL OCH INSATSER

Nedan redovisade delmål och insatser spänner över hela den Nationella planen, de omfattar åtgärder inom både väg- järnväg- och flygtrafik. Regionens möjlighet att påverka kan variera från direkt påverkan genom prioriteringar i den regionala planen till påverkansarbete för att lyfta brister och behov mot de delar av Nationella planen där Trafikverket hanterar tilldelade medel. Det kan också handla om påverkansarbete mot de olika aktörer som nyttjar den infrastruktur som finns i länet.

Snabba pålitliga tågförbindelser

Dagliga tågförbindelser ska utvecklas mellan Jämtlands län och södra Sverige med restider under 4 timmar Östersund – Stockholm via Norra Stambanan. Därutöver ska nattåg finnas med tider anpassade till behovet av nattsömn och möjligheten att vara framme i Stockholm/Göteborg/Malmö respektive Östersund till arbetstid. Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland har också en mycket stor vikt för godstransporter i nordsydlig riktning varför kapacitetshöjande åtgärder är viktiga längs banorna.

Fortsatta satsningar ska också göras på tågtrafiken längs axeln Trondheim - Östersund - Sundsvall, både vad gäller turtäthet och restider som medger daglig pendling. Den pågående elektrifieringen av Meråkerbanan möjliggör att stora godsmängder ska kunna föras över på järnväg och att norska hamnar i Trondheimsregionen ska kunna användas i större omfattning. Satsningarna på Meråkerbanan kan också leda till en ökad persontrafik längs sträckan och vidare norrut/söderut via stambanorna.

En utbyggd trafik längs axeln kan också bidra till ökat samarbete mellan Mittuniversitetet och Universitetet i Trondheim, NTNU, och mellan sjukvården i Sundsvall, Östersund och Trondheim.

Bra flygförbindelser

Trots att restiderna med tåg mellan Stockholm och Jämtlands län ska minskas har flyget en viktig roll för att ge resmöjligheter mellan Östersund och Stockholm över dagen samt för besöksnäringen. Flyget till Stockholm ger också möjlighet att snabbt och enkelt nå andra destinationer i och utanför landet.

Ett bra utbud av turer anpassade till behoven ska finnas. Konkurrens mellan olika flygbolag ska uppmuntras. Dagliga flygförbindelser till rimliga priser skall finnas mellan Östersund och Umeå.

Från Härjedalen, där avstånden till både tåg och flygplatsen på Frösön är långa, ska det finnas dagliga flygförbindelser till Stockholm som är anpassade till resenärernas behov. Också flygplatserna i Vaernes, Röros, Sveig och Vilhelmina har viktiga roller för besöksnäringen i länet.

En omställning till alternativa drivmedel inom flygtrafiken ska fortsatt uppmuntras och stödjas.

Bra standard på våra vägar

Vägarna i och till länet ska hålla hög standard vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. De nationella stamvägarna E 14 och E 45 ska förbättras så att de genomgående möjliggör korta restider med hög säkerhet. En utbyggnad av mittseparering längs våra europavägar är avgörande för fortsatt god tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Länsvägnätet ska ha en bra standard året om, innebärande hög framkomlighet och god säkerhet, även under tjällossningsperioder. Länsvägarna ska också ha en sådan standard att de medger bekväma och säkra resor för boende och besökare, även till länets små och perifera orter.

Nyinvesteringar på det statliga vägnätet ska i första hand ske där de påtagligt kan förbättra förutsättningarna för arbetspendling, turism och näringslivets transporter. Övriga vägnätet ska vidmakthållas i sådan omfattning att en god standard kan upprätthållas.

Hög trafiksäkerhet

Inga personer ska dö eller skadas svårt i trafiken i vårt län, nollvisionen är vårt mål. Därför måste både trafikmiljön och trafikanternas beteenden förbättras påtagligt. När det gäller trafikmiljön ska satsningar göras på bland annat gång- och cykelvägar, planfria korsningar, mitträcken, viltstängsel och en god vinterväghållning. När det gäller trafikanternas beteenden ska stora insatser göras vad gäller hastighetsanpassning, trafiknykterhet och användande av skyddsutrustning.

Hänsyn till klimat och miljö

Infrastrukturplaneringen ska ske med hänsyn till klimat och miljö. En utveckling av infrastrukturen medför i de flesta fall en konflikt med måluppfyllelsen för klimat- och miljömålen. En tillgänglig och framkomlig infrastruktur är en grundförutsättning för länets utveckling, men all planering ska ske med hänsyn till klimat- och miljöpåverkan. Genom tidig samverkan med Länsstyrelsen, Sametinget, Trafikverket med flera kan målkonflikter identifieras och alternativa lösningar och/eller nödvändiga åtgärder diskuteras. Likväl som länet är beroende av en väl fungerande infrastruktur behöver vi också ha en god bebyggd miljö, biologisk mångfald, levande vattendrag, ett rikt odlingslandskap och en storslagen fjällmiljö. Vid planering ska även hänsyn tas till förändringar i förutsättningar till följd av klimatpåverkan, exempelvis ökad nederbörd och ökade risker för skred och liknande.

Väl utbyggd infrastruktur för alternativa färdmedel

Kollektivtrafiken (buss och tåg) ska ge goda möjligheter till daglig pendling till arbete och studier i en stor del av länet. I övriga delar av länet ska också möjligheter finnas till dagliga resor till kommersiell och offentlig service i både respektive kommunhuvudort och Östersund. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och attraktiv för alla grupper i samhället. Speciellt ungdomars behov ska beaktas.

Interregional busstrafik ska komplettera flyg- och tågförbindelser där underlaget för dessa inte medger tillräcklig turtäthet. Busstrafiken på dessa sträckor skapar också billigare alternativ för resenären. Interregional/internationell busstrafik ska också finnas mot bland annat Nordli och Röros.

Kollektivtrafikens andel av resandet efter viktiga pendlingsstråk ska öka på bekostnad av biltrafiken för att minska miljö- och klimatbelastningen i samband med resor. Alternativa förnybara bränslen ska successivt införas i bussflottan, med målsättningen att hela bussflottan ska vara fossilbränslefri år 2025.

Fler gång- och cykelvägar i länet ska bidra till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Sträckor med arbets- och skolpendling ska prioriteras vid utbyggnation av nätet. För ökad attraktivitet ska gång- och cykelvägar prioriteras vid driftåtgärder, framför allt under vintertid. Ett attraktivt gång- och cykelvägnät kan bidra till minskat bilåkande på korta avstånd vilket resulterar i positiva effekter för miljön, klimatet och folkhälsan.

I all planering avseende alternativa färdmedel ska hänsyn tas till möjligheten att kombinera de olika färdmedlen. Exempelvis kopplingen mellan gång- och cykelvägar och hållplatser för kollektivtrafik eller pendelparkeringar som förenklar byte till buss eller tåg vid längre resor. Den fysiska planeringen ska underlätta vid valet av färdmedel, det ska vara lätt att välja bort bilen för resor där alternativa färdmedel finns.

Arbete för ökad tillgång till fossilbränslefria alternativ inom transportsektorn
Jämtlands län har arbetat mot målbilden fossilbränslefritt 2030 under många år. Målbilden innebär ett län där fossila bränslen inte längre används. Det är ett ambitiöst mål som kräver ändrade resvanor, en omställning till 100 procent förnybara drivmedel, och elektrifiering av fordonsflottan.

Personbilar kommer fortsatt att vara viktiga framförallt i glesbygden där gång-, cykel- och kollektivtrafik inte är ett alternativ. Därför är det viktigt att tillhandhålla strategiskt placerad infrastruktur för hållbara förnybara drivmedel och laddbara fordon, så att det går att bo och verka i hela länet. Tillgången till infrastruktur för laddbara fordon vid viktiga resenoder (till exempel tåg- och busstationer), vid kontorsmiljöer, i den offentliga miljön, och vid hemmet ska fortsatt förbättras. Vi behöver också arbeta över läns- och landsgränser för att hitta lösningarna.

En ökad satsning på järnväg är viktig både för privatpersoner och godstransporter. Tillgång till hållbara förnybara drivmedel och elektrifiering är avgörande för att ställa om godstransporter och de arbetsmaskiner som används av länets alla näringar. Eftersom godstransporter och arbetsmaskiner har många olika användningsområden kan vägen till fossilfrihet se olika ut. I omställningen blir upphandling, digitalisering och energieffektivisering nödvändiga verktyg.

Arbetet kring teknik- och innovationsutveckling, till exempel för vätgas- och bränslecellsteknik, kombinerade transport-, kollektivtrafik och logistiklösningar, hållbara biodrivmedel för flyg, elflyg, eldrivna arbetsmaskiner och drönare ska stimuleras.

Utsläppen från utrikes- och inrikesflyg behöver också minska om vår koldioxidbudget ska hålla. För att minska utsläppen behöver antalet resor minska. Tillgängliga hållbara biodrivmedel för flyg och tekniska lösningar, till exempel val av flygplanstyp, kommer också att krävas för att vi ska nå våra klimatmål.

Offentliga aktörer måste ställa tuffa och relevanta miljökrav vid upphandlingar för att driva marknaden i rätt riktning och inte skapa problem här eller i andra delar av världen. Offentlig verksamhet och större företag har en viktig roll som föregångare, och kan skapa tillgång och efterfrågan på hållbara biodrivmedel och laddinfrastruktur.

Bra förutsättningar för godstransporter
Bra vägar, järnvägar och ändamålsenliga terminaler behövs för att minska transportkostnaderna och öka näringslivets konkurrenskraft.

I klimatomställningen är möjligheterna till godstransporter på järnväg mycket viktiga men för Jämtlands län kommer även fortsättningsvis en stor del av godstransporterna ske längs vägnätet. Utifrån detta är det viktigt att vägnätet fortsatt anpassa för BK4.

Även besöksnäringen är beroende av en väl fungerande väginfrastruktur, framför allt i länets södra och norra delar där flera destinationer ligger långt från närmsta järnväg/flygplats. Det är därför av största vikt att vägnätet utvecklas och att drift- och underhållsåtgärder är tillräckliga för att upprätthålla en god standard på vägnätet året om.

Åtgärder på Norra stambanan och Mittbanan för ökad kapacitet, kortare restider och en koppling mellan hamnar i Trondheim, Gävle och Sundsvall. På så sätt kan de norska hamnarna användas i större utsträckning, och avlastningen av det hårt belastade nord-sydliga transportstråket minskar miljöpåverkan från godstransporter. Genom förbättring av järnvägsnätet och etablerandet av en kombiterminal i Östersundsområdet skapas bättre förutsättningar för att långväga godstransporter ska kunna föras över från landsväg till järnväg med positiva effekter på miljön.

För att ytterligare öka möjligheterna för en överflytt av transporter från lastbil till tåg är det viktigt att även förstärkningar av Inlandsbanan blir genomförda. Med utgångspunkt från regeringens tydliga inriktning för en högre användning av järnvägssystemet blir de satsningar som sker på Inlandsbanan än viktigare för godstransporter i inlandet, inte minst gruv- och skogsindustrin är betjänta av en inlandsjärnväg. Inlandsbanan skulle, efter åtgärder såsom bärighetshöjning, kunna bidra med ökad kapacitet och genom att skapa en redundans för stambanorna.



Figur 6 Bra förutsättningar för godstransporter längs både väg och järnväg är viktigt för att skapa goda förutsättningar för utveckling av det Jämtländska näringslivet. (Foto: Projekt Mittstråket)

Minskat resande och effektiva transporter

Personbilar är den enskilt största utsläppssektorn i länet. Ett första steg för att minska de utsläppen är att minska mängden resor och transporter, till exempel via resfria möten och distansarbete. Det kan handla om ökade incitament till att samåka, åka kollektivt, utveckla gemensamma distansarbetsplatser, gå eller cykla istället för att ta bilen. Det går också att kombinera olika färd sätt (till exempel åka bil eller cykla till stationen, ta med cykeln på tåget eller bussen). Det blir viktigt att i samhällsplaneringen skapa strukturer där det är möjligt att gå eller cykla till skola, träning eller för att handla. Nya bostäder och arbetsplatser kan placeras i närheten av kollektivtrafikstråk så att det blir lättare att pendla till och från arbetet.

Digitalisering kan bidra med till exempel samtransporter, ruttoptimering och ökad fyllnadsgrad av både person- och godstrafik.

För turistnäringen är det viktigt med goda tågförbindelser, hållbara flygbiodrivmedel och en flexibel kollektivtrafik för en hållbar turism på sikt men också för lokalbefolkning, näringsliv och offentlig verksamhet.

Tillgänglighet - Jämställdhet och jämlikhet i transportsystemet

Alla ska erbjudas en infrastruktur med en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Riktade åtgärder och attitydpåverkande insatser för ett jämställt och jämlikt transportsystem kan till exempel vara jämställd snöröjning, att nå flera samhällsgrupper med budskap om exempelvis möjligheter med kollektivtrafik, cykling, hållbara drivmedel, och laddbara fordon, samt att öka tillgängligheten för människor med funktionsnedsättning längs gång- och cykelstråk samt vid bland annat elbilsaddstationer och tankstationer för biodrivmedel.

Vid planering och prioritering av åtgärder ska hänsyn även tas till barns behov och perspektiv. Infrastrukturen ska skapa goda förutsättningar för barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

Målkonflikter och utmaningar

Alla byggprojekt leder till klimatpåverkan i olika omfattning och påverkar koldioxidbudgeten, samtidigt måste vi utveckla infrastrukturen för att ha ett län man kan leva och bo i, gods, näringsliv och turism. Infrastruktur har en stor påverkan på människor, klimatet och vår miljö, samtidigt är den en förutsättning för utveckling av vårt län. Alla aktörer i Jämtland måste tillsammans arbeta för att nå den vision som beskrivs i regionala utvecklingsstrategin. Vi måste gemensamt arbeta för större kännedom om målkonflikterna och aktivt arbeta för en så god lösning som möjligt, för både utveckling av infrastrukturnätet och för en minskad miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn.

Nedan redovisas ett antal målkonflikter som identifierats i samband med upprättandet av den regionala transportplanen. I aktuellt avsnitt presenteras målkonflikterna utan någon redovisning för hur konflikten ska hanteras. Vi ser identifieringen som ett första steg till ett mer aktivt arbete med målkonflikter inom det strategiska arbetet vid Region Jämtland Härjedalen.

BESÖKSNÄRING OCH PÅVERKAN PÅ JÄMTLANDS KOLDIOXIDBUDGET

En av Jämtlands läns basnäringar är turism. Goda reseförbindelser till och från länet är avgörande för branschens utveckling och tillväxt, liksom för många andra näringar i regionen. Detta i kombination med utmaningar inom tåg- och busstrafiken gör att många reser med bil och flyg. I länets koldioxidbudget räknas dessa utsläpp in. Regionala transportplanen ska arbeta

för att utveckla infrastrukturnätet samtidigt som vi på länsnivå ska minska våra utsläpp från fordonstrafiken. Region Jämtland arbetar aktivt för en överflytt av resor och transporter till mer klimatvänliga alternativ men vi måste samtidigt säkerställa att även tillresande gäster med bil har god tillgänglighet till och från sin destination. Region Jämtland Härjedalen ska arbeta för att skapa goda förutsättningar för en ökad besöksnäring samtidigt som vi ska sänka våra koldioxidutsläpp, detta är en utmaning som kommer att stå i fokus under kommande planperiod.

GOD TILLGÄNGLIGHET OCH PÅVERKAN PÅ MILJÖ OCH KLIMAT SAMT TRAFIKSÄKERHETEN

En viktig prioritering inom länet är att våra nationella stamvägar (E14 och E45) ska hålla en standard som innebär att fordon får framföras i 100 km/tim. En lägre hastighet på vägnätet genererar mindre skadliga utsläpp och minskar risken för olyckor med dödlig utgång men har samtidigt en negativ påverkan på tillgängligheten i och med att restiderna längs sträckan ökar. För ett till ytan stort län som Jämtland är tillgängligheten avgörande för våra arbetsmarknader, för turismen och för näringslivet. Högre hastighet och ökade trafikflöden leder dock till en större negativ påverkan på miljö och klimat och till en ökad risk att dödas eller skadas svårt vid en olycka.

INNOVATIVA LÖSNINGAR OCH BEGRÄNSAD TILLDELNING AV MEDEL

För att ställa om transportsystemet till ett mer miljö- och klimatvänligt sådant krävs nytänkande och nya lösningar. De bästa miljö- och klimatlösningarna är ofta mer kostsamma än mer "traditionella" lösningar. Nytänkande kostar helt enkelt mer, framför allt på kort sikt. Samtidigt får Jämtland, med hänsyn till det långa vägnät vi har, en mycket låg tilldelning från de nationella medlen, både för länsvägar och för våra europavägar och järnvägar. Vi ges en mycket begränsad möjlighet att utveckla vårt vägnät med ett ökat miljö- och klimatfokus.

ALTERNATIVA FÄRDMEDEL OCH LÅNGA AVSTÅND

För en effektiv minskning av biltrafik krävs väl fungerande komplement i form av kollektivtrafik och/ eller utbyggt gång- och cykelvägnät. De långa avstånden och den gleasa befolkningen i stora delar av länet skapar svårigheter för att erbjuda kollektivtrafik till invånarna och att välja buss eller tåg som transportmedel är inte alltid en möjlighet. Detta innebär att bilen i princip är enda färdmedlet för en stor del av länets befolkning. Samtidigt har vårt län en stor underhållsskuld. En omfattande del av vårt länsvägnät har under många år slitits ner snabbare än det funnits möjlighet att underhålla och uppgradera detsamma. Något som skapar vägar som i vissa fall kräver stora och starka bilar för att få en god resekomfort, bilar som ofta är mindre miljö- och klimatvänliga. Även om många bilar bytts ut mot nya mer moderna så har vi fortsatt en reellt gammal fordonsflotta i länet, fordon med högre utsläpp än dagens moderna bilar.

Långa avstånd och avsaknad av bil kan också leda till en social utanförskap då man från många byar som saknar kollektivtrafik inte på egen hand kan transportera sig till viktiga målpunkter och nödvändig samhällsservice utan hjälp från någon annan.

NYBYGGNATION OCH MILJÖPÅVERKAN

För att minska risken för viltolyckor, som är vanligt förekommande i Jämtlands län, är det prioriterat att andelen vägsträckor med viltstängsel ökar i länet, främst längs viktiga pendlingsstråk. Vid projektering av viltstängsel är det av högsta vikt att hänsyn tas till befintliga viltstråk så att den negativa påverkan för viltet blir minimal. Det är även viktigt att ta hänsyn till eventuella vandringsleder för länets samebyar.

Inte bara nya infrastrukturprojekt utan även övrig utveckling av länet som exempelvis bostadsbebyggelse kan ha stor påverkan på våra gröna korridorer. Sammanhängande stråk av grönytor bryts upp för att ge plats åt nyexploaterings som krävs för att länet ska utvecklas. Något som får en negativ påverkan på den biologiska mångfalden och som också påverkar Samebyarna och deras flyttleder. Även klimatändringarna har en påverkan på rennäringen då betesmarker som tidigare nyttjats inte längre går att nyttja och isvägar som använts för att flytta renarna kan inte nyttjas i samma utsträckning som tidigare, renarna måste istället flyttas längs leder som passerar vägnätet.

3 Förutsättningar

3.1 Beskrivning av transportsystem

I figur 7, på sid 24, redovisas länets viktiga infrastrukturstråk samt länets flygplatser.

Vägnätet

De nationella stamvägarna är Sveriges nationellt övergripande prioriterade vägnät. De är rekommenderade huvudvägar både för långväga tunga transporter och långväga persontransporter. De nationella stamvägarna genom Jämtland är: E14 Sundsvall - Trondheim, E45 Göteborg–Malung–Mora–Orsa–Sveg–Karesuando. Övriga statliga vägar i Jämtland är så kallade övriga riksvägar och länsvägar. Det statliga vägnätet i Jämtland omfattar totalt ca 600 mil väg, varav ca 60 mil är Europavägar. Det kan noteras att av det statliga vägnätet i länet om cirka 600 mil är ungefär en tredjedel eller 200 mil grusvägar. Den största delen av länsvägnätet klassas som lågtrafikerat (trafikflöde < 1000 fordon/dygn).

Utöver det statliga vägnätet finns även ett kommunalt vägnät samt ett omfattande enskilt vägnät.

Tabell 1 Vägsträckor som omfattas av olika väghållare inom länets åtta kommuner.

	Väghållare			
	Statlig (km)	Kommunal (km)	Enskild (km)	Totalt (km)
Berg	615		3583	4198
Bräcke	622	40	3989	4651
Härjedalen	845	99	7790	8734
Krokom	791	18	4186	4995
Ragunda	438	6	2891	3335
Strömsund	1451	75	6880	8406
Åre	623	34	2587	3244
Östersund	649	297	2494	3440
Totalt (km)	6034	569	34400	41003

En relativt stor andel av vägnätet i Jämtlands län håller idag under hela eller delar av året låg standard och det är vanligt med nedsättningar av bärighetsklass och problem med framkomlighet framför allt under tjällossningen. Förändringar i klimatet, med mildare vintrar och ökad nederbörd, förstärker dessa problem.

Låg standard förekommer både på belagda vägar och på grusvägnätet. Region Jämtland Härjedalen oroas över förslaget till Nationell plan där Trafikverket beskriver att de ser problem med att vidmakthålla väganläggningen och då i synnerhet det mer lågtrafikerade vägnätet. Vidmakthållandet av det lågtrafikerade vägnätet beskrivs av Trafikverket enligt följande: ”Trafikverket kommer att säkerställa att de mest lågtrafikerade delarna av vägnätet inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Hastigheten kan dock behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året trots att det kommer att innebära en försämrad tillgänglighet.”

Järnvägsnätet

Det statliga järnvägsnätet i Jämtland omfattar Norra Stambanan (Gävle/Storvik - Ånge), Mittbanan (Sundsvall - Storlien (- Trondheim via Meråkerbanan)) och Stambanan genom övre Norrland (Bräcke - Boden). Godsbanan mellan Hoting och Forsmo (mellan Inlandsbanan och Stambanan genom övre Norrland) ligger även den till viss del inom länet.

Inlandsbanan AB förvaltar sedan 1993 Inlandsbanan sträckan Mora till Gällivare på uppdrag av staten. För detta får Inlandsbanan ett statligt driftsbidrag för att täcka kostnaderna för drift och underhåll av banan.

Som tidigare beskrivits är satsningar på järnvägarna ett sätt att nå miljö- och klimatmålen. Kortare restider med tåg är en förutsättning för att människor ska använda tåget istället för bilen eller flyget, möjligheter för företag med effektiva och prisvärda transporter på järnväg en annan.

Flygplatser av betydelse

Jämtland har för närvarande två reguljära flygplatser, Åre - Östersund airport och Härjedalen Sveg airport. Snabba transporter till och från Stockholm/Arlanda är en förutsättning för utveckling av turistnäringen och näringslivet. För Härjedalens kommun har det vid kommunens arbete med nyetableringar, företagsutveckling och turistiska utvecklingsåtgärder tydligt framgått att flyget har en stor, ofta helt avgörande betydelse. Även för de mer centrala delarna av länet är flyget viktigt då det idag är enda valet vid "över-dagen-resor".

Med hänsyn till den pågående teknikutvecklingen inom flygområdet, med mindre elflyg och drönarverksamhet, kan även andra flyg-/landningsplatser i länet komma att få en större betydelse i framtiden.

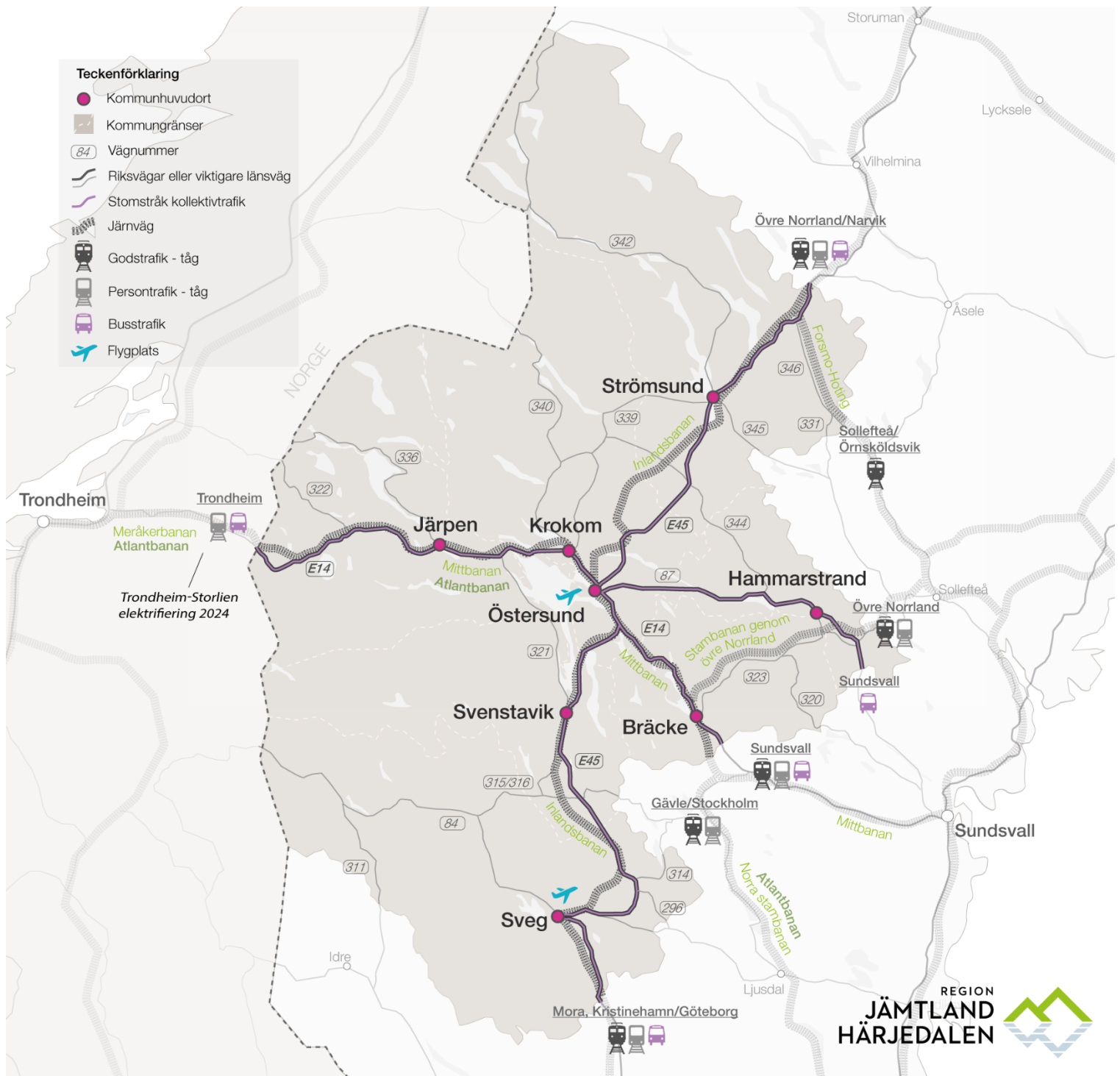
Flygplatserna är en väsentlig del av länets infrastruktur.

ÅRE - ÖSTERSUND FLYGPLATS

Åre - Östersund flygplats är den största flygplatsen i länet. Till följd av pandemin har trafikeringen minskat markant under 2020 och 2021. Under 2019 som kan räknas som det senaste "normala" flygåret var antalet resenärer som passerade flygplatsen närmare 500 000. Flygplatsen trafikeras vanligtvis av både inrikes och utrikes linjer och av flera olika bolag.

HÄRJEDALEN SVEG AIRPORT

Härjedalen saknar direkt tågförbindelse till Stockholm. Flyget, med dagliga avgångar mot Stockholm, är således mycket viktig för tillgängligheten till Härjedalen. Idag trafikeras sträckan Sveg - Arlanda med 9-sättes flygplan.



Figur 7 Karta som visar de största infrastrukturstråken samt flygplatserna i Jämtland län

Persontransporter

DET KOLLEKTIVA RESANDET

Kollektivtrafiken är en av grundbultarna för att nå de samhällspolitiska målen både regionalt och nationellt. Kollektivtrafiken spelar också en stor roll för att nå klimatmålen men även för möjligheterna för alla människor att resa och för den sociala hållbarheten.

Jämtland har en god kollektivtrafik om än förutsättningarna att tillhandahålla trafik i områden med vikande befolkning inte är på samma sätt möjlig som i tätbefolkade områden. Utveckling av kollektivtrafiken sker främst i områden med ökat bostadsbyggande och en särskild satsning på el-bussar har under föregående planperiod genomförts med Östersunds kommun.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet (2021-2026) beskriver närmare kollektivtrafiken i Jämtlands län.

GÅNG, CYKEL OCH MOPED

Även om Jämtlands län har befolkning bosatt i alla delar av länet har vi en koncentration av befolkning främst i och i anslutning till Östersund men även i flera andra större orter. Detta skapar goda möjligheter för skol- och arbetspendling med exempelvis cykel, moped eller till fots. Det är därför av stor vikt att vi kan erbjuda våra medborgare ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät i anslutning till större orter där vi har flera arbetsplatser, skolor och annan samhällsservice. De gång- och cykelvägar som planeras inom ramen för den regionala transportplanen kan utöver gående och cyklister även nyttjas av mopeder klass II (högsta hastighet 25 km/tim), rullskidåkare, sparkåkare m.fl.

En överflyttning från fordonstrafik till alternativa färdmedel bidrar till uppfyllelsen av miljömålen. Ett attraktivt utbud av gång- och cykelvägar skapar goda möjligheter till en sådan överflyttning, framför allt för resor kortare än 5 km. Med dagens utveckling av elcyklar/mopeder ökar dessutom det möjliga avståndet och resor upp mot 10 km kan med relativ enkelhet genomföras med cykel/moped istället för med bil.

3.2 Förutsättningar för regional planering

Samhällsplanering

BOSTÄDER OCH PENDLINGSMÖNSTER

Under 2019 upprättade Region Jämtland Härjedalen en strukturanalys som studerade bland annat bosättande och pendling (Strukturanalys för Jämtlands län 2019-11-15). I avsnittet nedan redovisas valda delar av slutsatserna i studien.

Människor idag väljer i högre grad än tidigare bostad och boendeort utifrån ett slags helhetsperspektiv. Där vi tidigare styrdes av tillgången till arbete är det idag fler och fler som har möjlighet att skapa sin egen försörjning, att arbeta på distans och/eller pendla över långa avstånd. Vi har oftare än tidigare specialiserade önskemål om vad mera än att arbeta som vi ska kunna göra där vi bor. Den digitala utvecklingen är en betydande drivkraft för att göra det möjligt för oss att i mycket större utsträckning än tidigare välja att bosätta oss var vi vill. Mycket talar för att vi ännu inte sett den fulla effekten av att individernas boendepreferenser i högre

grad kommer kunna styra var vi bor, och i mindre grad begränsas av fysiska avstånd. Samtidigt ska vi komma ihåg att våra preferenser hittills har handlat mycket om att bo tätare.



Figur 8 Pendlingsrelationer för orter i Jämtland. Kartan visar utpendling från orter i länet och linjerna i figuren kan därför vara dubbelriktade inom länet, men är enkelriktade över länsgräns. (Strukturanalys för Jämtlands län 2019-11-15)

En nyckelfråga för den regionala strukturen ligger i skärningen mellan boende och arbete. Hur kommer de framtida lokala arbetsmarknaderna att se ut? Hur påverkas de av faktorer som arbetslivets digitalisering, utvecklingen av boendepreferenserna och av möjligheterna till ett klimatneutralt resande. Bedömningen är att utvecklingen av de digitala kommunikationerna kommer att få till följd att andelen som arbetar på distans kommer att öka framöver. En del i denna ökning kommer kanske inte att synas som pendling, då flera i denna grupp kan tänkas arbeta i egna företag eller att arbetsgivare inrättar kontor på plats, så kallade hubbar, för att kunna anställa, behålla eller rekrytera kompetens.

Framväxten av nya delade kontorslokaler kan ses som manifestationer av denna trend. Även i det inomregionala perspektivet kan vi se att denna utveckling förstärks. Fler får möjlighet att ha sina arbeten i exempelvis Östersund, utan att för den skull behöva vara på plats i Östersund.

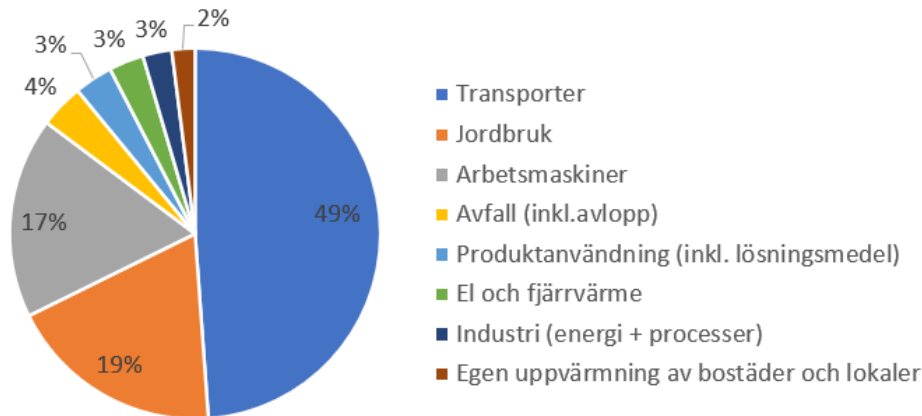
Ur ett analysperspektiv påverkar detta också hur vi ska se på pendling. Pendlingsstatistik som tidigare i princip har kunnat omsättas i beräkningar av antalet resande i olika sträckor, måste framöver tolkas med större försiktighet. Och begreppet lokala arbetsmarknader blir allt mer diffust.

Miljö

TERRITORIELLA UTSLÄPP

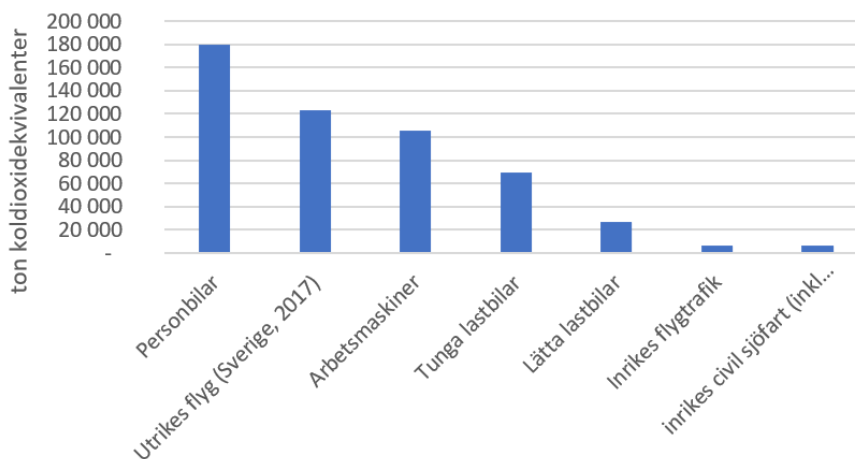
Länets utsläpp av växthusgaser kommer framför allt från användning av fossila bränslen och det är transporter som står för de största utsläppen. Det finns goda möjligheter att minska utsläppen för såväl transporter som arbetsmaskiner, som tillsammans står för cirka 65 procent av länsutsläppen.

Växthusgasutsläpp i Jämtlands län 2019



Figur 9 Diagram som visar källor för växthusgasutsläpp i Jämtlands län 2019 (Energi- och klimatstrategi 2020-2030)

Växthusgasutsläpp från transporter och arbetsmaskiner i Jämtlands län 2019



Figur 10 Diagram som visar hur utsläppen från transporter och arbetsmaskiner fördelar sig, Jämtlands län 2017 (Energi- och klimatstrategi 2020-2030)

Länets totala utsläpp minskade med cirka tre procent per år under perioden 2010-2017. Om länet ska kunna hålla sin koldioxidbudget krävs totalt minst 10 procent minskade utsläpp per år. Utsläppen från den enskilt största sektorn, personbilar, har minskat med drygt tre procent per år i snitt under perioden 2010-2017. Utsläppen från tunga lastbilar har minskat med drygt fyra procent. Utrikesflyget har däremot ökat med cirka fyra procent i snitt. Vi behöver fortsatt minska och effektivisera transportbehovet, samtidigt som vi ställer om till förnybara drivmedel och elektrifiera våra fordon.

Trafiksäkerhet och olycksfrekvens

HASTIGHETSÖVERSYN

Trafikverket har sedan 2014 genomfört en hastighetsöversyn av vägarna i hela landet. Hastigheten sänks på vägar som idag har hastighetsbegränsning högre än 80km/tim och saknar mittseparering samtidigt som trafikflödet uppgår till mer än 2 000 fordon per dygn. Åtgärden syftar till att uppnå nollvisionen och bidrar även till måluppfyllelsen för Trafikverkets indikator ”Säkra statliga vägar”. I Trafikverkets rapport ”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Mitt” redovisas att *”målet för 2020 är att minst 90 procent av trafikarbetet på vägar med en hastighetsgräns över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötteseparerade med mitträcke. Detta mål kan nå antingen genom att man sänker hastighetsgränser eller genom att man bygger om till vägar med mitträcke”*.

I Jämtlands län sänktes hastigheten längs drygt 100 km av väg E45 den 1 december 2020. Trafikverket har även planerat för en sänkning av hastigheten längs ca 100 km av väg E14 genom länet. Beslut avseende E14 kommer fattas efter det att den Nationella planen beslutats 2022. Om sänkningarna på E14 genomförs innebär det att mer än 30% av Europavägnätet i Jämtland fått sänkt hastighet i samband med hastighetsöversynen. Av Jämtlands ca 600 km långa europavägnät är endast ca 30 km (5%) mittseparerat.

För Jämtlands län med de långa avstånden innebär sänkta hastigheter längre restider vilket försämrar tillgängligheten för tillresande samt även förutsättningarna för arbetspendling. I ett län med så långa avstånd och så spridd befolkning är möjligheten till bibehållna eller höjda hastighetsgränser också på det övriga vägnätet viktigt. Hänsyn måste också tas till de små trafikmängderna på det övriga vägnätet när det gäller beslut om hastighetsgränser. De stora vägstråken i Jämtland, dvs väg E45, E45 samt även väg 84 och 87 behöver få den säkerhetsstandard som krävs för hastighetsgränsen 100 km/tim.

OLYCKOR

Etappmålet för det svenska trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafiken beslutades av riksdagen 2009. Målet är att halvera antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2007 och 2020 (prop. 008/09:93). Beslutet innebär även att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken under samma period ska reduceras med en fjärdedel.

I Jämtlands län har antalet omkomna i vägtrafiken varierat mellan 3 personer/år och 11 personer/år sedan 2006. Merparten av länets dödsolyckor sker som singelolyckor med bil på vårt länsvägnät.

En vanlig olyckstyp i Jämtland är annars viltolyckor. Lyckligtvis är antalet omkomna till följd av viltolyckor lågt men årligen sker ca 1600-1800 olyckor med vilt i länet. Framför allt sker dessa olyckor längs Europavägarna. Trafikverket har inventerat länets vägar och upprättat en rapport där prioriterade stråk för utbyggnation av viltstängsel redovisas. Vägplaner har under 2021 påbörjats för E45 Brunflo – Svenstavik, E14/E45 Östersund – Brunflo, E45 Östersund – Hökbäck samt väg 87 Östersund – Lillsjöhögen.

Näringslivets transporter

Skogsnäringen står för en stor del av de tunga transporter som har sin utgångspunkt i Jämtlands län. Årligen avverkas ca sju miljoner ton timmer i Jämtlands län, varav ca 75 % vidareförädlas utanför länet.

Skogsnäringen genererar ca 4 000 årsarbeten under hela året inom såväl avverkningarbete, skogsvård, som vidareförädling av olika slag. Skogsnäringen är beroende av bäriga vägar för att möjliggöra effektiva transporter till och från skogsindustrierna både inom och utanför länet. Merparten av både det allmänna och enskilda vägnätet måste därför tåla 64 tons bruttovikt under hela året. Utvecklingen går mot ännu tyngre och längre transporter och delar av länsvägnätet kommer därför att uppgraderas för att klara 74 ton, BK4.

Omlastning från väg till järnväg sker i allt större utsträckning, både för att minska miljöbelastningen och för att nå kostnadseffektivitet. Vägarna från uttagsplatsen fram till omlastningsterminalerna måste hålla hög standard året om. Lika viktigt är förstås en fungerande järnvägsinfrastruktur. I Jämtland finns idag ingen större omlastningsterminal men utredningar pågår både inom Östersunds och Åre kommuner. Med hänsyn till elektrifieringen av Meråkerbanan kommer förutsättningarna för transporter med järnväg - båt förbättras markant under kommande planperiod.

Utöver skogsnäringen finns också ett stort behov av fungerande godstrafik, längs väg och järnväg, för många både små och stora företag inom länet. Tillverkningsindustrin är den sektor som främst driver exportutvecklingen i Jämtland och Norge är den absolut största exportmarknaden. Även lantbruket är en verksamhet som har behov av transporter längs stora delar av länets vägnät.



Figur 11 Med effektiva transportsystem längs järnväg skulle en stor andel tunga transporter längs vägnätet kunna ersättas av järnvägstransporter. (Foto:Mostphotos)

RENNÄRING

I Jämtlands län finns elva samebyar. Rennäringen är beroende av stora betesarealer eftersom renarna rör sig efter årstidsväxlingarna. För vandringarna mellan olika betesmarker utnyttjar renen bestämda vandringsleder. Under vissa tider på året, framför allt i samband med kalvmärkning, höstslakt och flytt till vinterbetesområdena, samlar renskötarna renarna i större hjordar som drivs efter urgamla flyttleder. I vissa områden är flyttlederna avskurna av exempelvis industriaktiviteter, bilvägar och järnvägar. Då måste renarna fraktas till nya betesområden med lastbil.

En sammanhållen och fungerande grön infrastruktur är förutsättningen för att renskötsel, natur och samisk kultur ska fortleva. Den upprätthåller viktiga funktioner inom renskötseln och möjliggör årstidsbunden förflyttning mellan betesområden.

Vid all infrastrukturplanering är det av stor vikt att tidigt i processen samråda med sametinget/samebyarna för att få god kännedom om viktiga flyttleder och andra behov som kan påverkas av de tänkta åtgärderna. Bland annat ska hänsyn tas till befintliga flyttleder vid byggnation av nya vägsträckningar, viltstängsel etc. Det är också viktigt att bevara gröna korridorer, något som gynnar både rennäringen och den biologiska mångfalden. Dock är lösningar liknande ekodukter över vägpassager ofta mycket kostsamma varför det skapar en konflikt mellan god miljöanpassning och möjligheten till genomförande av projekt som kan ha stor nytta för exempelvis trafiksäkerhet.

BESÖKSNÄRING

Jämtland har under mycket lång tid varit ett turistlän. De senaste årtiondenas medvetna satsning på stora kultur- och idrottsevenemang har stärkt länet som besöksmål. Idag kan vi se att länet hämtar hem allt fler evenemang. Satsningen och tillströmningen av besökare ställer krav på transportinfrastrukturen och tillgängligheten och är en viktig del i konkurrensen.

Turismen i Jämtlands län står för en betydande del av den svenska turistnäringen. Omsättningen i länet uppgick 2019 till nära 6 miljarder kronor, liftkortsförsäljningen står för ungefär 1/10 av den totala omsättningen. Antalet gästnätter år 2019 var 11,5 miljoner. Totalt genereras motsvarande drygt 7 900 årsarbeten av turismen.

I Jämtland finns ett tjugotal större eller mindre destinationer. De flesta av dessa är helt beroende av väl fungerande vägtransporter. Över 90 procent av besökarna till västra Härjedalen reser med bil. Till vissa destinationer kring Åredalen och Storlienområdet finns möjlighet att resa med tåg. Turistdestinationerna arbetar aktivt för att få fler att välja tåget genom att bland annat erbjuda lösningar för transport från tågstationen till destinationen. Det är därför viktigt att det finns kapacitet både på järnvägen och hos tågoperatörerna och det är därför också mycket angeläget att nattågstrafik bedrivs året om och inte säsongbaserat.

Att kunna erbjuda snabba, bekväma och säkra resor till turistdestinationerna i Jämtland är viktigt för konkurrensen om gästerna. För tillgängligheten och för miljön är det viktigt att järnvägarna och trafiken till länet kan hålla en tilltalade standard och kapacitet. Även om en stor andel av turisterna väljer järnväg så pekar den mycket starka ökningen inom turistnäringen på att allt fler personer kommer att vara beroende av snabba och säkra vägförbindelser. Fortsatta satsningar på vägarna E 14, E 45, väg 84 och 321 är därför högt prioriterade.

Möjligheterna till bra flygförbindelser till länet är också viktiga för turistnäringen och för övrig besöksnäring. Förutom Åre/Östersund flygplats spelar också de mindre flygplatserna i Sveg och

Röros viktiga roller för turistdestinationerna i närområdena. Trondheims stora flygplats i Vaernes har en viktig roll för den Jämtländska besöksnäringen. En roll som kan utvecklas betydligt i och med att Meråkerbanan elektrifieras och trafiken på banan utvecklas. Såväl bra flygtrafik till dessa flygplatser som bra markförbindelser till länets olika turistdestinationer är av största vikt för turistnäringen.



Figur 12 Besöksnäringen är av stor vikt för Jämtland. Bland annat Åre lockar både sommar och vinter turister som är beroende av väl fungerande väg- och järnvägsinfrastruktur.

Tillgänglighet

JÄMSTÄLLT, JÄMLIKT OCH TILLGÄNGLIGT FÖR ALLA

Det övergripande målet för svensk jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma makt (dvs möjligheter, rättigheter och skyldigheter) att forma samhället och sina egna liv. Det under processen gällande transportpolitiska delmålet om jämställdhet formulerades:

Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Generellt sett pendlar män ofta längre sträckor än kvinnor och högutbildade pendlar oftare längre än lågutbildade. Kvinnor utnyttjar kollektivtrafik för sin arbetspendling i högre utsträckning än män. Det finns inget som talar emot att dessa generella mönster också gäller i Jämtlands län. Störst är pendlingen till och inom Östersunds kommun.

Tillgång till kollektivtrafik är viktigt för möjligheten till arbetspendling för alla. Gång- och cykelvägar är betydelsefulla för möjliggörande av arbetspendling på kortare avstånd. Gång och cykelvägar som enligt Trafikverkets standard också är belysta är viktiga ur en säkerhetsoch trygghetsaspekt. I ett till ytan så stort län som Jämtland är tillgången till bra vägar viktigt för både kvinnor och män. God digital infrastruktur talar också för möjligheter till distansarbete.

Tillgänglighet till kollektivtrafiken är beroende av flera faktorer; fordonens utformning, hållplatsernas och busstationernas tillgänglighet samt information om detta. Ledsagning finns vid bemannade järnvägsstationer och ska utökas till resecentra och busstationer i samtliga kommuncentra. Fordonens utformning bestäms vid upphandlingstillfället. I tidtabell/ digital reseplanerare anges vilka turer som utförs med tillgänglighetsanpassat fordon. RTI, realtidsinformation installeras i stomlinjefordon. Det ska förbättra trafikinformationen genom att information kan erhållas i mobiltelefonen. Ombord på fordonen ges hållplatsinformation audiovisuellt. Information om hållplatsens tillgänglighet kräver uppgifter om kantstenshöjd och att taktila plattor mm. kartläggs och dokumenteras i länstrafikens planeringsprogram samt att de kan redovisas i reseplaneraren.

- Åtgärderna kräver resurser i form av kartläggning, uppdatering i databaser och programvaruuppdatering.
- Resultatet i form av fordon, hållplatser och busstationers tillgänglighet kan ge stöd för att överföra resenärer från särskild kollektivtrafik till allmän kollektivtrafik
- Arbetet med förbättrad tillgänglighet måste göras systematiskt och utgå från den standard som gäller för varje sammanhang.

REGIONAL, INTERREGIONAL OCH INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET

Tillgängligheten speglas också av hur infrastrukturen möter upp behovet att resa till olika målpunkter inom regionen samt till andra regioner i landet och även möjligheten till internationella resor.

Trafikverket har gjort en studie (Nationell behovsanalys, 2016-01-21) där tillgängligheten från ett flertal kommuner till ett antal målpunkter (exempelvis Stockholm, universitet/högskola, universitetssjukhus etc.) bedöms. För Jämtland län är tillgängligheten från merparten av kommunerna i de flesta fall klassad som ”dålig”.

Det är också värt att nämna att tillgängligheten inom och till/från länet kommer försämrats ytterligare till följd av de hastighetssänkningar som genomförts längs väg E45 samt de som planeras för väg E14.

Den låga medelstilledningen till länet både för utveckling av Europavägarna och länsvägnätet samt för vidmakthållande av vägnätet innebär att det inte är möjligt att utveckla och underhålla vägarna i sådan omfattning att dess skick och standard ej försämrats. Detta resulterar i många fall i försämrad tillgänglighet.

Restiderna längs järnväg har ej heller förbättrats senaste åren, snarare är det så att restiderna bland annat mot Stockholm har ökat.

Slutligen är det oklart i dagsläget hur flygtrafiken kommer påverkas på lång sikt av pandemin. I dagsläget har Östersund färre avgångar/ankomster än på många år.

4 Planerade åtgärder 2022-2033

4.1 Inledning

Planering av infrastruktur

Länets kommuner har under hösten/vintern 2020/2021 prioriterat vilka objekt som är viktigast att få åtgärdade inom respektive kommun. Prioriteringen ska primärt bygga på tidigare identifierade brister och behov enligt upprättade åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar av annat slag. Nedan beskrivs kortfattat processen från det att en brist identifieras tills dessa att objektet tas in i regionala planen och byggs.

När en kommun blir varse om en brist längs någon av länsvägarna ska detta påtalas till Trafikverket. Trafikverket gör därefter en bedömning om bristen kan vara av sådan vikt att den ska utredas genom upprättade av en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) eller genom annan, mindre omfattande, utredning. Åtgärdsvalsstudier genomförs i nära samverkan med boende, näringsliv och övriga som kan tänkas vara berörda av den påtalade bristen. Brister och behov identifieras med utgångspunkt från fyrstegsprincipen och därefter utreds vilka åtgärder som krävs för att komma till rätta med bristen/bristerna samt vilken aktör (kommun, Trafikverket, privata aktörer osv) som ska ansvara för genomförande av förslagna åtgärder.

När det tydliggjorts vilka åtgärder som krävs sparas dessa i Trafikverkets åtgärdsbank. För åtgärder som berör länsvägnätet kan därefter kommunen prioritera åtgärden/objektet för införande i den regionala transportplanen. Åtgärder längs övriga vägnätet och järnvägsnätet prioriteras i samråd mellan kommunen och Trafikverket. Utifrån nivå på tilldelade medel kan ett varierande antal nya objekt läggas till i samband med revideringen av transportplanerna som sker var fjärde år.

Från det att en brist påtalas till dess att den kan åtgärdas kan det dröja väldigt många år. Detta till följd av en relativt tidskrävande process för framtagande av vägplaner samt framför allt till följd av begränsad medelstildelning.

Ekonomiska förutsättningar för regionala transportplanen 2022–2033

Region Jämtland Härjedalen tilldelas, som tidigare nämnts i kap 1.1, 598 miljoner kronor ur potten för Regionala planer. Till följd av en hög upparbetning av tilldelade medel 2018-2021 har Trafikverket gjort en justering av totalsumman till 448 miljoner kronor. För regioner som överskridit sin budget under åren 2018-2021 har Trafikverket valt att räkna av detta under kommande planperiods första fyra år. För Jämtland innebär detta att tilldelningen åren 2022-2025 endast blir ca 11 - 13 miljoner kronor per år.

Nivån på tilldelade medel innebär en framflyttning med minst fyra år för i princip samtliga objekt i nu gällande plan 2018 - 2029. Det innebär också att inga nya objekt kan tas in i planen för 2022 - 2033. Utrymmet för potter såsom bidrag till enskilda vägar eller åtgärdsvalsstudier etc. kommer också vara mycket begränsat under planperioden.

OSÄKERHETER, BEDÖMNINGAR OCH EKONOMISKA BERÄKNINGAR

Under planering och planlägningsprocess kan det finnas flera osäkerheter, exempelvis förseningar till följd av ändrade ekonomiska ramar, andra projekt som förändras eller att förutsättningarna för genomförbarhet ändras.

Exempel på i sammanhanget viktiga begrepp är grov kostnadsindikation (GKI) och samlad effektbedömning (SEB). Dessa innebär i praktiken relativt enkla analyser av trolig kostnad respektive de samlade effekterna av åtgärden. Dessa arbetas fram redan i tidigt skede och förfinas sedan successivt under hela planeringsprocessen. SEB upprättas för projekt/åtgärder som bedöms komma att kosta mer än 50 miljoner kronor.

I slutänden är den samlade effektbedömningen ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. Det är en beskrivning av vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den/det genomförs. Det är dock inte en metod för att beskriva hela planer. Åtgärdens effekter beskrivs ur tre oviktade besluts perspektiv:

- Samhällsekonomisk analys - effekter som värderats monetärt och effekt som bedömts.
- Transportpolitisk målanalys - hur påverkas de transportpolitiska målen.
- Fördelningsanalys - hur fördelar sig nyttorna på olika grupper.

KALKYLUNDERLAG TILL REGIONALA TRANSPORTPLANEN

Den är grova kostnadsindikationer som ligger till grund för regionala transportplanens inledande prioriteringar och kostnadsbedömningar. Det är alltså en teoretisk och oftast grov bedömning i det tidiga planeringsskedet som anger en indikativ kostnadsnivå.

I takt med att projektet framskrider och projekterings-/planeringsunderlaget förfinas ersätts den grova kostnadsindikationen av en fastställd kalkylsammanställning. I många fall visar denna en högre kostnadsbild som i vissa fall skiljer sig väldigt mycket från den först indikerade kostnadsuppskattningen.

För objekt som ligger med utförande i senare delen av planperioden har inga kalkyler ännu upprättats av Trafikverket varför en grov kostnadsbedömning gjorts med utgångspunkt från kostnader i tidigare genomförda projekt.

Det finns ett behov av att beräkningsunderlagen för de tidiga bedömningarna utvecklas så att de ger mer rättvisande bild. I en plan med begränsade medel kan stora förändringar av projektkostnader innebära att projekt inte längre kan genomföras alternativt att projekt skjuts på framtiden. Det kan också medföra att det inte går att finansiera åtgärden inom fem år från det att planen fastställts vilket får konsekvensen att planen måste revideras och fastställas på nytt. En process som innebär ytterligare kostnader och tidsförskjutningar. Det kan också, i det fall bedömningen görs att projektet ej kan fullföljas till följd av för höga kostnader, innebära att medel använts till upprättande av en vägplan som ej går vidare till byggnation.

Region Jämtland Härjedalens regionala transportplan kan anses vara mycket känslig för kostnadsfördyringar till följd av den låga medelstildelningen.

4.2 Prioriterade objekt

Under upprättande av den regionala transportplanen har Region Jämtland Härjedalen samrått med samtliga kommuner avseende vilka objekt som har högst prioritet i respektive kommun. Merparten av kommunerna har prioriterat objekt i nu gällande plan högst/högt varför Region Jämtland Härjedalen valt att hörsamma detta och utforma planen med utgångspunkt från gällande plan 2018-2029.

Faktorer som främst styr utformningen av planen/prioriteringarna:

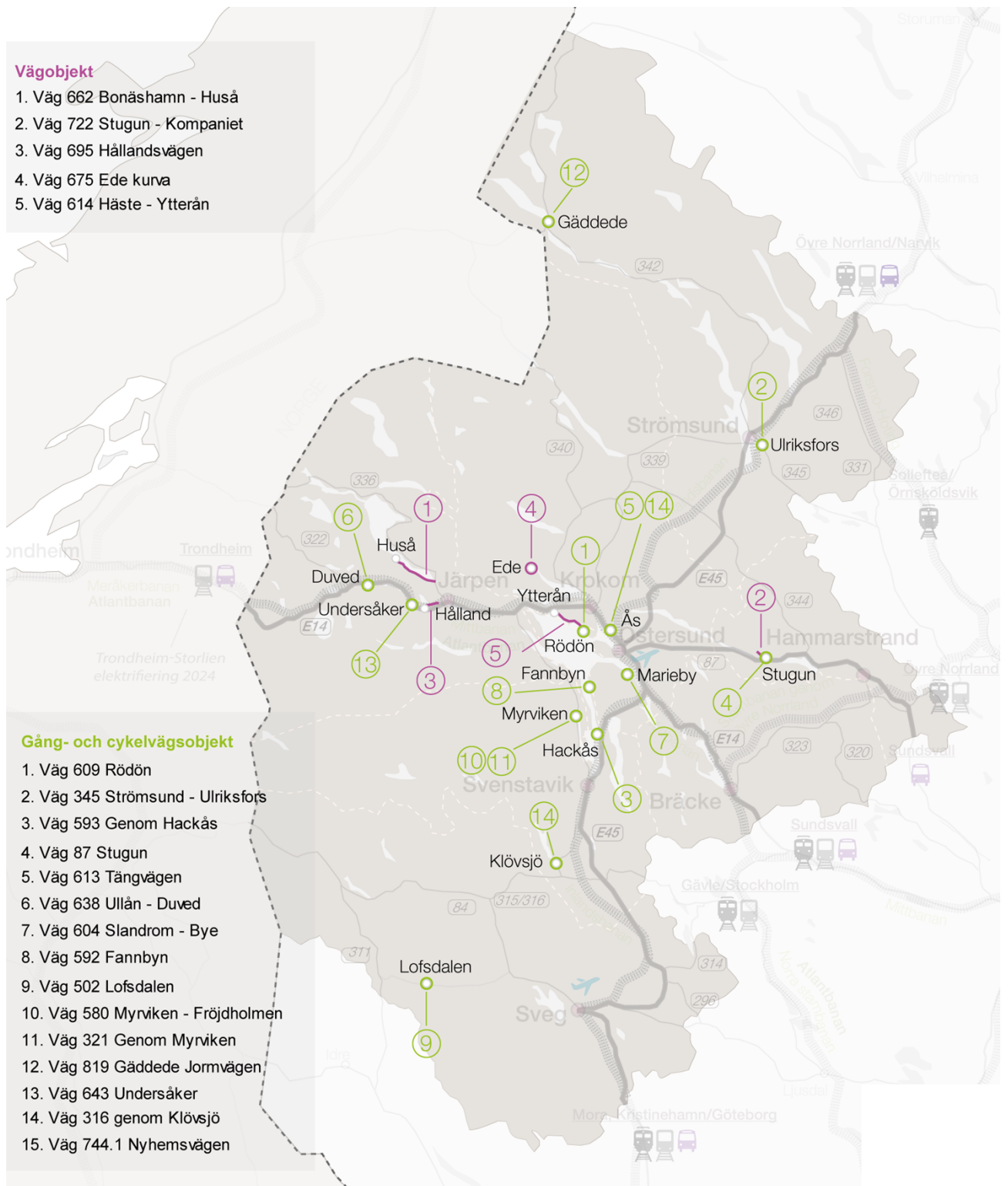
- Tilldelade medel, främst fördelningen under planperiodens första fyra år.
- Fastställda vägplaner, objekt som måste byggstartas 2022 respektive 2026 för att vägplanen inte ska behöva upprättas/fastställas på nytt.
- Kvarvarande objekt i nu gällande plan 2018-2029

Den låga medelstildelningen, som ej medger tillförande av nya objekt utan att en strykning av befintliga objekt i planen behöver genomföras, i kombination med fördelningen av kvarvarande objekt i nuvarande plan har medfört att fördelningen vägobjekt/gc-vägsobjekt blivit ca 25/70 (övriga ca 5% är fördelade på olika pottor). Region Jämtland Härjedalen tycker det är positivt med en satsning på gång- och cykelvägar men samtidigt finns ett stort behov av åtgärder på vägnätet som nu skjuts framåt i tid. Den nuvarande fördelningen speglar inte länets behov av åtgärder. Region Jämtland Härjedalen kommer dock ej genomföra någon förändring av fördelningen inom ramen för denna plan men det är något som kommer ses över, och samrådas med berörda aktörer, inför kommande planrevidering.

I vissa fall har Region Jämtland Härjedalen valt att frånga kommunernas önskemål om prioritering, särskilt kan nämnas två fall:

- **Helt nya objekt har föreslagits från kommuner som deras högsta prioritet.** Den begränsade medelstildelningen tillåter, vid en uppräknig av uppskattade kostnader för objekten i planen 2018-2029, inte införande av några nya objekt utan att något befintligt objekt i planen lyfts ur. Region Jämtland Härjedalen har därför gjort bedömningen att frånga kommunernas önskemål om prioriteringsordning.
- **Kommuner har föreslagit prioritering av grusvägsobjekt med låga till mycket låga trafikflöden < 200 fordon/dygn.** Enligt TDOK 2014:0705 är Trafikverkets rekommendation att grusvägar med ett trafikflöde lägre än 250 fordon/dygn ej ska beläggas. Region Jämtland Härjedalen har valt att följa Trafikverket riktlinjer och därmed blir objekten ej aktuella för ombyggnation.

Samtliga objekt i kapitlet redovisas utan någon inbördes ordning. I figur 13 redovisas geografiska läget för prioriterade objekt.



Figur 13 Prioriterade objekt för åtgärd inom ramen för den regionala transportplanen 2022-2033

Vägobjekt

VÄG 662 BONÅSHAMN - HUSÅ

Väg 662 mellan Bonåshamn - Huså är en grusväg med låg standard. Geotekniska undersökningar visar att vägen har låg bärighet och omges av tjälfarliga jordarter. Vägbredden är ca 5,5 meter. Bedömningen är att vägen idag är sämst de sju kilometrarna mellan avtagsvägen mot Fröå och västerut mot Huså. Vägen trafikeras med linjetrafik året om. Vägen är också en viktig transportled för turistnäring och företag i området. Turistnäringen har ofta sin högsäsong då problemen med tjällossning är som störst. Den totala sträckan är lång och åtgärderna kommer att behöva etappindelas. Den totala kostnaden för att åtgärda sträckan har i tidigt projektskede bedömts överstiga 100 miljoner kronor.

Enligt den senaste utredningen kring markförhållandena så kommer kostsamma åtgärder att behöva genomföras på delar av sträckan, det kan handla om bland annat urgrävning av dåliga material och återfyll av olika krossmaterial, alternativt uppbyggnation av en högre/kraftigare vägbank. Detta kan innebära att totalkostnaden för projektet ökar ytterligare från den tidigare bedömda kostnaden.

Den regionala planen har inte full finansiering för aktuellt objekt. Innan full finansiering är bekräftad kan inte vägplanen fastställas vilket innebär att projektet ej kan byggstartas.



Figur 14 Väg 662 mellan Bonåshamn och Huså på norra sidan om Åreskutan.

VÄG 772 STUGUN - KOMPANIET

Väg 772 går i Stuguns tätort från bron över Indalsälven norrut mot Mårdsjön. Väg 772 åtgärdades för några år sedan mellan Kompaniet och Mårdsjön. Sträckan Stugun – Kompaniet är smal och kurvig och trafikeras såväl av motorfordon som gångtrafikanter och cyklister, vägen upplevs trång. Dessutom belastas vägen kontinuerligt med tunga transporter i form av timmertransporter. Vägen behöver breddas för att rymma alla typer av trafikanter och för att höja säkerheten för gående och cyklister.

VÄG 695, HÅLLANDSVÄGEN

Väg 695 är en parallellväg till E 14 från Hållands kyrka mot Undersåker. Vägen är ca 4 km lång och är smal, kurvig och grusbelagd. Den betjänar idag ett flertal privatfastigheter samt Hållands folkhögskola och hotell Hållandsgården. Sträckan trafikeras av linjetrafik. På grund av vägens beskaffenhet använder kollektivtrafiken en mindre buss med högre insteg på sträckan. Åtgärder längs sträckan är prioriterade av kollektivtrafikmyndigheten.

Vägen skulle med höjd standard (höjd bärighet, kurvvrättning och beläggning) i större utsträckning kunna användas som anslutningsväg för fastigheterna mellan E 14 och väg 695. Vägen får då även en bättre funktion som gång- och cykelväg.

VÄG 675 EDE KURVA

Genom Ede är vägen cirka sju meter bred och belagd. I Ede går vägen i en mycket skarp kurva (närmast 90 grader) förbi ett flerbostadshus. Två mindre vägar ansluter i kurvan, vilket gör att platsen uppfattas som en fyrvägs korsning. Dagens lösning innebär dålig framkomlighet och säkerhet och är även ett problem för boendemiljön i och med att trafiken måste göra många starter och accelerationer i kurvan. Ett antal alternativa förslag till nya vägsträckningar har tagits fram under tidigare planperiod och åtgärder förslås utföras under kommande planperiod.



Figur 15 Den skarpa kurvan längs väg 675 i Ede upplevs som trafikfarlig och behöver åtgärdas.

VÄG 614 HÄSTE – YTTERÅN

Väg 614 går från Häste på Rödön vidare västerut mot Ytterån och är ca 17 km lång. Vägen är en del av vägstråket från Frösön mot Ytterån och E 14. Vägen utgör en del av en viktig transportled mellan Åre Östersund flygplats och västjämtlands fjällvärld (Årefjällen).

Västra delarna av Jämtland är attraktivt som besöksmål och även för många typ av evenemang. Antalet besökare som reser med flyg via Östersund/Åre flygplats är många och transfer mot Åre går från Frösön över Rödön mot Ytterån och sedan vidare västerut mot Åre.

Sträckan Häste - Ytterån är bitvis smal och innehåller många kurvor, backkrön och farliga utfarter. Åtgärder av brister i form av rätning av vissa kurvor, sänkta backkrön, breddning av vissa sträckor samt i övrigt säkerhetshöjande åtgärder är nödvändiga för en uppnå en god trafiksäkerhet.

Gång- och cykelvägsobjekt

Regeringens cykelstrategi uttrycker att gång- och cykelvägar är viktiga i transportinfrastrukturen för ökad trafiksäkerhet. Förbättrade möjligheter för minskat bilåkande på korta avstånd är också ett viktigt led i klimatomställning samt bra för folkhälsan.

Länets kommuner lyfter generellt sett gång- och cykelvägar som en viktig åtgärd och behovet av utbyggnad är stort i länet. På landsbygdens handlar det mycket om säkerhetsaspekter men även i viss mån om möjligheter till skol- och arbetspendling. I och i nära anslutning till tätorter lyfts kopplingen till bostadsbyggande och möjligheterna till skol- och arbetspendling som starka argument.

I aktuell transportplan avsätts närmare 300 miljoner kronor, 2/3 av planperiodens totala budget, för byggande av gång- och cykelvägar.

Vid bedömning av kostnader för byggnation av gc-vägar, i de fall Trafikverket inte upprättat någon kalkyl, har den faktiska kostnaden för projekt genomförda under perioden 2017-2020 använts. Tidigare användes Trafikverkets schablonkostnader för nybyggnad av gång- och cykelvägar vilka visat sig var markant lägre än det faktiskt utfallet, kostnaderna för byggnation av gång- och cykelvägar har ökat markant under senaste 5-årsperioden. Inför revideringen av transportplanen har därför samtliga bedömda kostnader för kvarvarande objekt räknats upp. För ett fåtal av objekten finns upprättade kalkyler, i dessa fall används den bedömda kostnaden.

PRIORITERADE OBJEKT

Samtliga gång- och cykelvägsobjekt finns med i länstransportplanen för 2018-2029. Samtliga objekt berör också sträckor där bedömningen gjorts att trafiksäkerheten är låg för oskyddade trafikanter. I många fall är sträckorna viktiga för skol- och/eller arbetspendling och omfattar en relativt kort sträcka genom en tätort. Ett antal objekt har, beroende på start-/målpoint möjlighet att ansluta mot nu befintliga trottoarer/gång- och cykelvägsstråk, objektens möjliga anslutningar redovisas i punktlistan nedan.

- Väg 593, genom Hackås
- Väg 609, Rödön
- Väg 580, Myrviken - Fröjdholmen
- Väg 321, Genom Myrviken
- Väg 638, Ullån – Duved (kan anslutas mot befintlig trottoar genom Åre by)
- Väg 819, Gäddede längs Jormvägen
- Väg 744.1, Nyhemsvägen (kan anslutas mot befintlig gc-väg Ås-Östersund)
- Väg 316, genom Klövsjö
- Väg 592, genom Fannbyn
- Väg 604, Slandrom - Bye (kan anslutas mot befintlig gc-väg Slandrom – Målsta med vidare koppling in mot Frösön/Östersund)
- Väg 613, Tängvägen (kan anslutas mot befintlig gc-väg Ås – Östersund)
- Väg 644, Undersåker
- Väg 502, Lofsdalen

Den slutliga sträckningen för gång- och cykelvägarna (start- och målpoint) utreds och redovisas i samband med upprättandet av vägplanen. Likaså beslutas gång- och cykelvägens utformning samt om den ska vara belyst eller ej.

Som tidigare nämnts har inga nya objekt lagts in i planen jämfört med nu gällande Länstransportplan 2018-2029. Bland gång- och cykelvägsprojekten har dock Härjedalens kommun, Bergs kommun och Östersunds kommun valt att göra en omprioritering av objekt vilket fått till följd att objektet: "Gc-väg genom Vigge" ersätts av "Gc-väg genom Klövsjö", "Gc-

väg Funäsdalen” ersätts av ”Gc-väg Lofsdalen” och ”Gc-väg genom Orrviken” ersätts av ”Gc-väg genom Fannbyn”.

Region Jämtland Härjedalen har tillsammans med Trafikverket gjort bedömningen att kostnaderna för tidigare prioriterade objekt sammanstämmer med kostnader för de nya prioriterade objekten varför ett byte tillåts.

En senareläggning av samtliga objekt i nuvarande Länstransportplan 2018-2029 innebär att flera av de vägplaner som upprättats och fastställts under senaste fyraårsperioden riskerar att ”bli gamla”. Enligt gällande lag måste ett projekt börja byggas inom fem år efter det att vägplanen fastställts.

Vägplanen för gc-väg Hackås är exempelvis fastställd i 29 mars 2018 varför den måste byggstartas senast 29 mars 2023 för att upprättade plandokument ska gälla. Övriga planer nedan är fastställda under 2021.

Objekt i Länstransportplan 2018-2029 som har fastställd vägplan idag är:

- Väg 345, gc-väg Strömsund – Ulriksfors (byggs 2021-2022)
- Väg 609, gc-väg Rödön (fastställd 2021-01-20, byggstart senast 2026-01-20)
- Väg 593, gc-väg genom Hackås (fastställd 2018-03-29, byggstart senast 2023-03-29)
- Väg 97, gc-väg i Stugun (fastställd 2021-04-22, byggstart senast 2026-04-22)
- Väg 638, gc-väg Ullån-Duved, etapp 1 (fastställd 2021-04-28, byggstart senast 2026-04-28)

Region Jämtland Härjedalen har gjort bedömningen att tilldelade medel endast medger att två objekt kan färdigställas under kommande fyraårsperiod, Väg 345 gc-väg Strömsund – Ulriksfors samt Väg 593 gc-väg genom Hackås.

Gc-väg Rödön, gc-väg Ullån - Duved och gc-väg Stugun kommer att byggstartas tidigt under 2026.

Utöver ovan nämnda byggstarter planeras även uppstart av två vägplaner under planperiodens första fyra år. Detta gäller objekten ”Väg 604 Slandrom – Bye” samt ”Väg 613 Tängvägen”. Objektet ”Väg 604 Slandrom – Bye” har lagts tidigt under planperioden då Östersunds kommun planerar en utbyggnation av kommunala VA-nätet längs den aktuella sträckan med preliminär byggstart år 2023. Detta skulle kunna samordnas med byggnationen av gång- och cykelvägen. En samordning skulle innebära mindre påverkan för boende längs sträckan samt en bedömd minskad kostnad för båda Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen i och med samplaneringen och sambyggnationen av de båda anläggningarna. Sträckan är också en viktig förlängning av den befintliga gång- och cykelvägen in mot Frösön/Östersund samt möjliggör en koppling mot Marieby skola.

Objektet ”Väg 613 Tängvägen” har valts ut då vägen är smal, ca 5 meter, saknar belysning samtidigt som den, för oskyddade trafikanter, är en viktig och frekvent använd väg för både arbets- och framför allt skolpendling. Krokoms kommun har även antagit en detaljplan för byggnation av cirka 60-70 lägenheter i form av radhus och flerfamiljshus i direkt anslutning till väg 613 varför andelen oskyddade trafikanter samt motorfordon längs sträckan kan antas öka och därmed även behovet av en separering mellan fordonstrafiken och de oskyddade trafikanterna.

Övriga prioriterade gång- och cykelvägsobjekt finansieras med start under perioden 2026-2029.

ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR SEPARERING MELLAN FORDONSTRAFIK OCH OSKYDDADE TRAFIKANTER

I det tidiga planskedet för ett objekt beslutas vilken form av separering som ska utredas längs den aktuella sträckan. Beroende på förutsättningarna längs sträckan skulle det i vissa fall vara möjligt att välja en annan separering än den vanliga gång- och cykelvägen.

De bedömda kostnaderna i transportplanen avser dock nybyggnad av belyst gc-väg med 2,5 meters belagd bredd och inkluderar även projekteringskostnader. Huruvida en gång- och cykelväg ska belysas eller ej utreds dock i samband med planprocessen för varje objekt enligt Trafikverkets riktlinjer för belysning av gång- och cykelvägar. Ovan nämnt utförande av gång- och cykelväg är den som vanligtvis byggs för att separera oskyddade trafikanter från fordonstrafiken. Gång- och cykelvägen kan byggas med kantsten eller dike (friliggande) mot vägbanan. Där så är möjligt ska friliggande gång- och cykelväg i första hand väljas då den medför en högre trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna än kantstenslösningen.

Trafikverket har i sitt styrdokument VGU (vägar och gators utformning) lagt till en enklare variant av separering mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafiken, ”sommarcykelväg”, som innebär byggnation av en gång- och cykelväg som ej beläggs med asfalt och som ej förses med belysning. Gång- och cykelvägen kommer ej heller att snöröjas under vinterhalvåret. En sommarcykelväg bedöms ha en något lägre anläggningskostnad än en vanlig gång- och cykelväg varför den kan vara ett gott alternativ längs sträckor där bedömningen är att oskyddade trafikanter främst rör sig under sommarhalvåret, exempelvis till rekreationsområden med badplatser etc.

En tredje lösning för att ge oskyddade trafikanter utrymme i vägområdet är en lösning som benämns ”Bygdevägar”. Bygdevägar har ingen fysisk avskiljning mellan fordonstrafiken och oskyddade trafikanterna. Istället målas breda vägrenar på vardera sida om ett körfält. Fordonstrafiken ska alltså anpassa sina möten till oskyddade trafikanterna. Vid möte viker fordonen ut på vägrenen. Bygdevägar lämpar sig på sträckor med god linjeföring/god sikt, där trafikflödet är lågt liksom den gällande hastigheten. I Jämtland finns en bygdeväg som invigdes hösten 2021 på sträckan Så – Vik, väg 659, i Åre kommun.

I Jämtlands län finns på många platser ett stort behov av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Till följd av den begränsade tilldelningen av medel är det inte möjligt att bygga gc-vägar för att täcka behovet. Under 2021/2022 kommer Trafikverket att upprätta en ÅVS (Åtgärdsvalsstudie) för att utreda alternativa åtgärder som kan höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs vägar genom randbebyggelse. Inom ramen för ÅVS:en studeras tre olika byar/samhällen i länet. Tanken är att åtgärder som redovisas i studien ska vara kostnadseffektiva och platsberoende, alltså att de ska kunna nyttjas vid åtgärder runt om i länet.

CYKELPOTT - MEDFINANSIERING

I Trafikverkets förslag till Nationell Transportplan redovisas ett förslag om att 600 miljoner kronor ska avsättas i en cykelpott som ska kunna nyttjas som medfinansiering till objekt i de regionala transportplanerna under planens första sex år (2022-2027). Vid upprättande av den regionala planen finns ännu inga specificerade uppgifter kring hur dessa pengar ska fördelas och därmed finns ej heller någon information avseende medfinansiering, mer än att samfinansieringen högst kan vara 50 procent av statens åtgärds kostnad i länsplanen. Region Jämtland Härjedalen kommer att bevaka detta då vi har flera objekt som är aktuella för den möjliga medfinansieringen från cykelpotten.

Övriga potter

Till följd av den låga medelstillelningen och den stora andelen kvarvarande objekt från planen 2018- 2029 har endast en mindre andel medel, ca 5% av den totala planens medel, fördelats på olika potter.

PLM ÅTGÄRDSVAL OCH UTREDNINGAR

Åtgärder på vägar kräver utredning av brister och behov för att bli så kallade ” mogna objekt”. Behoven är många men mognaden i objekten varierar. För att ligga i framkant i planeringen av åtgärder på länets vägar behöver utredningar finnas för att när det finns möjlighet lyftas i reell åtgärd. Trafikverket Region Mitt har senaste åren upprättat ett flertal åtgärdsvalsstudier och andra utredningar inom Jämtlands län. Endast ett fåtal av de föreslagna åtgärderna, som omfattar länsvägnätet, har kunnat genomföras till följd av brist på medel. Till följd av den låga medelstillelningen samt att det redan finns många föreslagna åtgärder för länsvägnätet i upprättade ÅVS:er/utredningar och även flertal fastställda planer som väntar på finansiering för byggstart av projekt kommer inga ytterligare åtgärdsvalsstudier/utredningar påbörjas under planperiodens första fyra år, därefter avsätts medel årligen.

STATLIG MEDFINANSIERING TILL KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

Region Jämtland Härjedalen har gjort bedömningen att det i planen inte finns ekonomiskt utrymme för att avsätta medel till statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar.

BIDRAG ENSKILDA VÄGAR JÄMTLANDS LÄN

För bidrag till utveckling av enskilda vägar avsätts medel i den regionala transportplanen under planens sista åtta år. Behovet av bidrag till utveckling av enskilda vägar är stort men till följd av den låga medelstillelningen till planen kan endast en mindre årlig summa avsättas till dessa bidrag.

OFÖRUTSEDDA STEG 3 OCH STEG 4

Med hänsyn till de osäkra kostnadskalkyler som finns att tillgå i tidigt planskede avsätts medel för oförutsedda kostnadsökningar för steg 3 och steg 4 enligt fyrstegsprincipen.

TS-ÅTGÄRDER I RANDBEBYGGELSE

Trafikverket upprättar under 2021 en studie där syftet är att identifiera enklare åtgärder som kan höja trafiksäkerheten i randbebyggelse. Tre byar studeras men åtgärderna är tänkta att kunna nyttjas platsberoende och ha en låg kostnad. Primärt ska dessa åtgärder byggas i byar där en trafiksäkerhetsbrist identifierats men där länets kommuner av olika anledning ej lyfter objektet som prioriterat för byggnation av gång- och cykelväg.

Objekt som lyfts ur planen

VÄG 84 NY STRÄCKNING ÄLVROS – SVEG SAMT GENOMFART SVEG

Region Jämtland Härjedalen har i samråd med Härjedalens kommun valt att lyfta ur objektet ur regionala transportplanen. Trafiksäkerhetsbristen i anslutning till järnvägspassagen har varit känd i många år utan att åtgärden har kunnat finansieras och därmed åtgärdas. Region Jämtland Härjedalen och Härjedalens kommun anser att åtgärden bör finansieras inom ramen för objektet ”E45 Rengsjön – Sveg” och ej belasta den regionala transportplanen. Fortsatt dialog avseende objektet kommer föras med Trafikverket.

UTR VÄG 592 VALLSUNDSBRON – ORRVIKEN

Objektet har lyfts från regionala transportplanen och kommer fortsatt hanteras av Trafikverket inom ramen för Nationella planens medel för vidmakthållande/bärighet. Fortsatt dialog avseende objektet kommer föras med Trafikverket.

Tabell 2 Sammanställning av prioriterade objekt och bedömda kostnader samt utförandear.

UTPEKADE ÅTGÄRDER	Total projektkostnad (miljoner kronor)	Upparbetat tom 2021 (miljoner kronor)	Totalt 2022-2033 (miljoner kronor)	År 1-4 2022-2025	År 5-8 2026-2029	År 9-12 2030-2033
Vägobjekt						
Väg 662 Bonäshamn - Huså ¹	35,9	6,9	29,0	3,5	25,5	
Väg 722 Stugun - Kompaniet	13,0	0,0	13,0			13,0
Väg 695 Hållandsvägen	14,0	0,0	14,0		2,0	12,0
Väg 675 Ede kurva	4,7	0,2	4,5			4,5
Väg 614 Häste - Ytterån	44,6	0,1	44,5		3,0	41,5
TOTALT VÄGAR			105	3,5	30,5	71
Gång- och cykelvägsobjekt						
Väg 609 Rödön	24,6	2,3	22,3	0,8	21,5	
Väg 345 Strömsund - Ulriksfors	36,5	25,8	10,8	10,8		
Väg 593 Genom Hackås	25,1	4,6	20,5	20,5		
Väg 87 Stugun	15,1	1,1	14,0	1,0	13,0	
Väg 613 Tångvägen	18,0	0,0	18,0	2,0	16,0	
Väg 638 Ullån - Duved ²	64,5	10,1	54,4		27,4	27,0
Väg 604 Slandrom - Bye	62,0	0,0	62,0	4,0	58,0	
Väg 592 Orrviken	16,0	0,0	16,0		4,0	12,0
Väg 502 Lofsdalen	10,0	0,0	10,0			10,0
Väg 580 Myrviken - Fröjdholmen	9,5	1,5	8,0		2,0	6,0
Väg 321 Genom Myrviken	12,0	0,0	12,0		3,0	9,0
Väg 819 Gäddede Jormvägen	10,0	0,0	10,0			10,0
Väg 643 Undersåker	13,0	0,0	13,0		9,0	4,0
Väg 316 genom Klövsjö	14,0	0,0	14,0			14,0
Väg 744.1 Nyhemsvägen	12,0	0,0	12,0			12,0
TOTALT GC-VÄGAR			297	39	154	104
Övriga potter						
PLm Åtgärdsval och utredningar			7,7		3,9	3,9
Bidrag enskilda vägar Jämtlands län			4,0		2,0	2,0
Oförutsedda steg 3 och steg 4			29,0	4,0	10,0	15,0
TS-åtgärder i randbebyggelse			5,0		1,0	4,0
TOTALT ÖVRIGA POTTER			45,72	4	16,86	24,86
TOTALT 2022-2033			448	47	201	200

1. Medel för full finansiering av objektet "Väg 662 Bonäshamn – Huså" finns ej i planen. Bedömd totalkostnad är ca 100-120 miljoner kronor.
2. Objekt "väg 638 Ullån – Duved", har endast finansiering för två av tre deletapper i den regionala transportplanen. En grov kostnadsbedömning för sista etappen är 30 miljoner kronor. Detta innebär en totalkostnad för projektet på upp mot 100 miljoner kronor.

5 Samlad effektbedömning

5.1 Transportpolitiska mål

Funktionsmål - tillgänglighet

Föreslagen prioriteringslista i planförslaget styrs av den låga medelstilledningen, inhämtade prioriteringar från länets kommuner samt utformningen av nu gällande länstransportplan 2018-2029. Den preliminära medelstilledning innebär att inga ytterligare objekt kan tillföras planen då Region Jämtland Härjedalen beslutat att nu gällande plan ska fullföljas och kostnaden för flera objekt räknats upp.

För att uppnå en utveckling av länsvägnätet och därmed en ökad tillgänglighet för fordonstrafik och oskyddade trafikanter krävs en markant ökning av tilldelade medel till Region Jämtland Härjedalens regionala transportplan.

Planen bidrar i viss mån till att tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar. Om samtliga objekt i planen byggs under perioden kommer gång- och cykelvägnätet ha ökat med 33,5 km år 2033. Flera befintliga gc-stråk har förlängts och ett antal orter har fått en separering mellan fordonstrafiken och oskyddade trafikanterna, flera viktiga sträckor och stråk för skol- och arbetspendling har åtgärdats.

Gällande vägobjekt ser vi en brist inom tillgängligheten. I Jämtland har vi boende fördelat över hela länet. Många invånare bor i mindre byar längs länsvägnätet. I många fall är deras enda väg in till kommersiell service helt eller delvis längs en grusväg. Behov finns att utveckla stora delar av grusvägnätet men medelstilledningen möjliggör inte detta. Tillgängligheten längs vägnätet fortsätter vara bristfällig för en stor del av befolkningen och även för näringslivet och besöksnäringen, planen bidrar ej till uppfyllandet av målet.

Sammantaget ger den regionala planen ett marginellt positivt bidrag till uppfyllelse av funktionsmålet, och bidraget kommer uteslutande från tillkomsten av gång- och cykelvägar.

Hänsynsmål - säkerhet - miljö och hälsa

En omfattande utbyggnation av gång- och cykelvägnätet möjliggör en överflyttning från fordonstrafiken till alternativa färdmedel såsom cykel, framför allt vid kortare resor. Separationen mellan fordonstrafiken och oskyddade trafikanterna bidrar även till en ökad trafiksäkerhet och är positivt för uppfyllelse av klimat- och miljömålen.

Byggnation av prioriterade vägobjekt kommer att innebära en viss påverkan på klimat och miljö men i mycket begränsad omfattning till följd av att samtliga objekt byggs inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde. Åtgärder kommer för vissa objekt innebära en ökad trafiksäkerhet.

Sammantaget ger den regionala planen ett marginellt positivt bidrag till uppfyllelse av hänsynsmålet.

5.2 Regionala mål för infrastrukturen

- Utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen för en hållbar utveckling i alla delar av länet.
- Upprätthålla och utveckla snabba och tillgängliga förbindelser regionalt, interregionalt och internationellt.
- Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030.
- Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter.
- Erbjudna en infrastruktur som möter näringslivets ökade transportbehov.

GENERELL BEDÖMNING

Den regionala planen kan bara till viss del vara med och bidra till uppfyllelsen av de regionala målen för infrastrukturen. För aktuell planperiod 2022-2033 blir möjligheten än mindre då regionen fått en stor avräkning på en redan låg medelstillelning. Då tidigare prioriteringar styrt nuvarande plans utformning finns ingen tydlig koppling mellan prioriteringen och de regionala målen även om föreslagna åtgärder bidrar i viss mån till uppfyllelsen av vissa av målen.

UTVECKLING OCH VIDMAKTHÅLLANDE AV INFRASTRUKTUREN FÖR EN HÅLLBAR UTVECKLING I ALLA DELAR AV LÄNET.

Många objekt ligger i de mer tätbebyggda delarna av länet men i planen finns även objekt som ligger längs det mer lågtrafikerade vägnätet. Ett stort fokus i planen är att bygga objekt som förbättrar trafiksäkerhet och tillgänglighet i områden med tillväxt och längs sträckor som fungerar som skolvägar eller nyttjas för arbetspendling. Även objekt viktiga för kollektivtrafik, näringsliv och besöksnäring finns med bland de prioriterade objekten. Till följd av låg medelstillelning kan endast ett fåtal objekt åtgärdas och planen bidrar främst till en utveckling av gång- och cykelvägnätet. Bristerna längs länsvägnätet överstiger vida möjligheten till åtgärder och utveckling. Med en större medelstillelning ökar möjligheten att nå en god måluppfyllelse även för vägnätet. Planen bidrar i marginell utsträckning till måluppfyllelsen.

UPPRÄTTHÅLLA OCH UTVECKLA SNABBA OCH TILLGÄNGLIGA FÖRBINDELSER REGIONALT, INTERREGIONALT OCH INTERNATIONELLT.

Den regionala planen har utifrån tillgången på medel en begränsad möjlighet att bidra till snabba och goda förbindelser både inom regionen samt mot andra regioner och länder. Åtgärder enligt den regionala planen bidrar marginellt till uppfyllelsen av målet.

MINSKAD MILJÖPÅVERKAN OCH FOSSILBRÄNSLEFRITT 2030.

Byggnationen av gång- och cykelvägar ökar möjligheten att befolkningen väljer bort bilen framför allt vid kortare resor vilket är gynnsamt för både klimatet och miljön. Sett till de totala utsläppen i länet och dess miljöpåverkan bedöms planen bidra marginellt till uppfyllelsen av målet.

ÖKAT UTBUD AV TRAFIKSÄKRA OCH TRYGGA STRÅK FÖR OSKYDDADE TRAFIKANTER.

Planen bidrar till uppfyllelsen av målet avseende ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter. Om samtliga objekt i planen byggs under perioden kommer gång- och cykelvägnätet ha ökat med 33,5 km år 2033.

**ERBJUDA EN INFRASTRUKTUR SOM MÖTER NÄRINGSLIVETS ÖKADE
TRANSPORTBEHOV.**

Den regionala planen kan inte utan en markant höjning av tilldelningen till länet alternativt med stöd av andra medel, exempelvis bärighetsmedel, i någon större omfattning förbättra infrastrukturen så att den på ett bättre sätt möter näringslivets ökade transportbehov. Regionala planen bidrar ytterst marginellt till att uppfylla målet.

Bilaga 1: Genomförda åtgärder 2018–2021

Vägobjekt

Under åren 2018-2021 har ett flertal större vägprojekt avslutats. Samtliga projekt har även haft bärighetsproblematik i varierande omfattning och prioriterats bland de objekt som finansieras via bärighetsmedel. Objekten har därför haft en finansiering bestående av både bärighetsmedel och medel från den regionala planen (länstransportplanen). Åtgärderna i Hammarstrand har även delfinansierats med medel från Ragunda kommun.

VÄG 321 SVENSTAVIK - MÅNSÅSEN

Vägen är 37 km långt och en viktig transportled för både tung trafik och turisttrafik till Bydalenområdet och Åre/Storlien. Syftet med projektet var att i första hand förbättra vägens bärighet, men också att skapa bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister på sträckan Svenstavik - Hoverberg. Den nya sträckan är anpassad för att klara av BK4, vilket innebär att godstransporter upp till 74 ton kan färdas på den moderniserade sträckan.

VÄG 323 GENOMFART HAMMARSTRAND

I samband med ombyggnationen av genomfarten i Hammarstrand har fokus varit att skapa en miljöprioriterad väg med trafiksäkra ytor för oskyddade trafikanter. Tydligare gång- och cykelpassager, tillgänglighetsanpassade entréer till butiker och fastigheter samt en sammanhängande gång- och cykelväg från bron över Indalsälven till Anders-Olof skolan har byggts. Avvattningen längs väg 323 liksom bristerna i Ragunda kommuns VA-ledningsnät har också setts över.



Figur 16 Genomfart Hammarstrand.

VÄG 659 SÅ - VIK

Åtgärder har genomförts längs sträckan för att öka vägens bärighet och säkerhet. Vägkroppen har förstärkts, avvattningen har förbättrats och vägen har belagts med asfalt. Under arbetets gång påträffades en större markförorening som sanerades innan bygget kunde fortsätta, något som påverkade både tidplanen och kostnaden.

I samband med ombyggnationen kommer vägen att bli en bygdeväg. Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och en vägren på varje sida. Vid möte mellan motorfordon får du använda vägrenen tillfälligt – om det kan ske

utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna förfogar över en tydligare plats. Vägrenen ska användas av gående, cyklister, mopedister och ryttare.

VÄG 675 VALNE - ÄNGE

Vägen utgör en viktig förbindelse mellan Offerdalsområdet och Näliden vidare mot E 14. Det är den enda möjliga vägen för pendling till arbete och skola för boende längst sträckan. Sträckan mellan Valne och Änge hade tidigare ett ytskikt av grus som periodvis gav problem med ojämnheter, slirig vägbana, damm och löst grus. Vägen hade dessutom ett antal mycket tvära kurvor med dålig sikt.

Syftet med projektet var att förstärka vägen till så kallad BK4-standard vilket innebär att den ska klara av trafik med fordon som väger upp till 74 ton. I samband med förstärkningen lades även en asfaltsbeläggning.

VÄG 711 BRÄCKE - ALBACKEN

Vägen binder ihop orterna Bräcke och Albacken och används framför allt för transporter inom skogsnäringen. Vägen har under många år påverkats av tjälskott och belastats av tunga transporter vilket skapat ett stort slitage och en bristfällig grusväg med dålig bärighet. Den 35 km långa sträckan har därför förstärkts med nytt material, avvattningen har förbättrats genom dikesrensningar och nya trummor och därefter har vägen belagts. Vägen har fått en ökad bärighet men också en förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet.

Gång- och cykelvägsobjekt

Samtliga gång- och cykelvägsobjekt byggs för att skapa en trafiksäker lösning för oskyddade trafikanter.

VÄG 610 GC-VÄG TORSTA - ÖSABACKEN

Det 1,5 km långa objektet prioriterades då sträckan trafikeras av många barn på väg till och från skolan i centrala delarna av samhället. Gång och cykelvägen är byggd i en kombination av friliggande och kantstensbunden lösning och är 2,5 meter bred och belyst.



Figur 17 Gång- och cykelvägsobjekt i Ås, Krokoms kommun.

VÄG 611 GC- VÄG DVÄRSÄTT - KROKOM

Sträckan som bebyggs med gång- och cykelväg är ca 1,5 km lång och trafikeras av många oskyddade trafikanter på väg mellan orterna. Gång- och cykelvägen är byggd med en kantstenslösning och är belyst. Objektet byggdes i samband med redan planerade

underhållsåtgärder genom att smalna av väg 611 och därmed kunde åtgärden utföras inom befintligt vägområde.

VÄG 321 GC-VÄG GÄRDSTA

Längs väg 321 i genom Gärdsta har en ca 1.6 km lång gång- och cykelväg byggts. På den aktuella sträckan är befintlig väg relativt smal och trafikintensiteten hög, framför allt under turistsäsong då sträckan ingår som ett stråk på väg mot fjällvärlden i västjämtland. Gång- och cykelvägen byggdes 2,5 meter bred och är försedd med belysning.

VÄG 610 GC-VÄG LUGNVIK - ÅSVÄGEN

Objektet ingår som en sista länk för att skapa ett stråk för oskyddade trafikanter längs pendlingsstråket från Ås in mot Östersund och utgör därmed en förlängning av den expresscykelväg som byggdes inom projekt Mittstråket. Gång- och cykelvägen är 2,5 meter bred och belyst.

VÄG 796 GC-VÄG BRO ÖVER INDALSÄLVEN I LIT

I samband med byggnation av ny bro över Indalsälven i Lit, 20 km norr om Östersund har regionala planen medfinansierat byggnationen av en separering mellan fordonstrafiken och oskyddade trafikanter.

Bilaga 2: Miljökonsekvensbeskrivning

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har på uppdrag av regeringen upprättat ett förslag till länstransportplan för perioden 2022-2033. Planen utgör en långsiktig övergripande planering av transportinfrastrukturen där de av staten tilldelade medlen till länsplanen fördelas. Syftet är att uppnå de transportpolitiskt uppsatta målen på nationell och regional nivå.

Transportsektorn har stor påverkan på miljön. I Jämtland står transportsektorn för ca 65 procent av koldioxidutsläppen (transporter samt arbetsmaskiner). Fysisk planering måste ha ett fokus på åtgärder som kan bidra till att minska miljö- och klimatpåverkan.

Föreliggande förslag till den regionala transportplanen är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2018. Då planen revideras vart fjärde år innebär det att många av de objekt som prioriterats då kvarstår även i denna plan. Aktuell plan innehåller inga förändringar som bedöms ha mer än marginell betydelse för planens miljökonsekvenser. Denna miljökonsekvensbeskrivning bygger utifrån detta till största del på den beslutade/fastställda länstransportplanen för 2018-2029.

En regional transportplan anses medföra en betydande miljöpåverkan på grund av de efterföljande åtgärderna. Planen bedöms ändå i olika omfattning bidra positivt till bland annat miljömålen klimat och hälsa. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i den regionala transportplanen så att en hållbar samhällsutveckling kan främjas.

Vid upprättande av miljökonsekvensbeskrivning för den regionala planen bedöms de fokusområden som lyfts i ”Strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan”. Vid planprocessen för respektive objekt fördjupas miljöbedömningarna och omfattar fler aspekter. Fokusområden som bedöms är:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa
- Påverkan på landskapet
- Hushållning av resurser

Den regionala transportplanens enskilt mest omfattande satsning utgörs av investeringar i gång- och cykelvägar vilka står för ca 70 procent av den tillgängliga potten. En utbyggnation av gång- och cykelvägnätet förbättrar möjligheterna för befolkningen att välja gång eller cykel istället för bil vid framför allt kortare resor, något som är gynnsamt även för människors hälsa. En separering av oskyddade trafikanter och fordonstrafiken bidrar även till ökad trafiksäkerheten och tillgänglighet. Nybyggnation av gång- och cykelvägar har dock en negativ effekt på miljön under byggtiden och medför i princip alltid markanspråk som i olika omfattning kan påverka både landskapsbilden och olika naturresurser. I samband med planupprättandet föreslås skyddsåtgärder vilket medför att de negativa konsekvenserna i de flesta fall blir marginella till små.

Föreslagna vägobjekt innebär en viss negativ påverkan på miljö och klimat inom fokusområdet ”påverkan på landskapet” och ”hushållning av resurser”. Detta till följd av att ny mark tas i anspråk i varierande omfattning. Övriga fokusområden påverkas i mindre omfattning och medför till viss del positiva konsekvenser för både ”klimat- och energianvändning” samt

”påverkan på människors hälsa”. Detta då vissa objekt innebär en ökad trafiksäkerhet, bättre förutsättningar för kollektivtrafik och för oskyddade trafikanter.

1. Behovet av miljöbedömning

När en myndighet eller en kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller i annan författning, ska myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar 1998:905, §4). En länsplan för regional transportinfrastruktur (Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur 1997:263).

OSÄKERHETER OCH BRISTER

Miljöbedömningen av planen har ambitionen att redovisa de storskaliga effekter planen bedöms kunna medföra, ibland tillsammans med satsningar i den nationella planen.

Bedömningar av konsekvenser medför alltid en viss osäkerhet. När det gäller bedömning av konsekvenser på denna nivå är osäkerheten särskilt stor. En regional transportplan är strukturskapande med lång genomförandetid. Effekten av de planerade åtgärderna sträcker sig långt efter att planen är genomförd. Detta gör att det är svårt att dra några säkra slutsatser av konsekvenserna. I dagsläget går det inte att förutspå vilken övrig utveckling som kommer att ske i samhället, vilka politiska styrmedel som kan komma, prisutveckling på bränslen eller förändringar i den allmänna opinionen. Allt detta kan göra att de trafikprognoser som länsplanen och MKB grundar sig på inte kommer att slå in.

2. Miljömål; globala, nationella och regionala

FN:S GLOBALA HÅLLBARHETSMÅL OCH SVERIGES MILJÖMÅL

FN beslutade om en Agenda 2030 för hållbar utveckling, med 17 stycken globala mål och 169 delmål, vid ett toppmöte den 25 september 2015 och det så kallade ”Parisavtalet” upprättades. Flera av målen handlar om miljödimensionen av hållbar utveckling, till exempel att hejda förlusten av biologisk mångfald. Regeringen har tillsatt en delegation som ska stödja och stimulera Sveriges genomförande av Agenda 2030.

De globala miljömålen i Agenda 2030 samt det klimatavtal som upprättades i Parisavtalet, är EU:s och Sveriges utgångspunkt för miljöarbetet. Sverige har valt att sätt upp ett högre mål än EU för minskning av utsläppen av växthusgaser. I förhållandet till utsläppsnivåerna år 1990 har Sverige satt upp målet om en minskning upptill 40 procent till år 2020 och EU har målet 20 procent till samma år. Jämtlands län har satt målet ännu högre med en minskning av växthusgaserna med 50 procent under samma tidsperiod.

Utsläppen minskar men inte i tillräckligt hög takt för att klara målen. Insatserna behöver skärpas och nya styrmedel införas. De största utsläppsmängderna finns inom industrin och transportsektorn. Fordonsflottan har behov av att styras om till att bli mer fossilbränslefri och ökade satsningar på fossilbränsleoberonde alternativ är viktigt.

Nationella miljömål

Sveriges miljömålssystem innehåller ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjuogoatta etappmål.

Generationsmålet

Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljökvalitetsmålen ska nås. Generationsmålet är därför vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. I målet står också att arbetet med att lösa de svenska miljöproblemen inte ska ske på bekostnad av att vi exporterar miljö- och hälsoproblem till andra länder.

Miljökvalitetsmålen

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen.

Uppföljning och utvärdering

Miljökvalitetsmålen följs upp med en rapport varje år och en fördjupad utvärdering en gång per mandatperiod till regeringen. Respektive myndighet ansvarar för uppföljningen av sina miljökvalitetsmål. Naturvårdsverket sammanställer sedan uppföljningarna och lämnar en samlad redovisning till regeringen. I uppföljningen av miljökvalitetsmålen bedöms om dagens styrmedel och de åtgärder som görs före år 2020 är tillräckliga för att nå målen. Bedömningen sammanfattas i betyget ja, nära eller nej.

Etappmålen

Etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljökvalitetsmål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in. Etappmålen anger inte önskade tillstånd för miljön, utan de läggs fast i miljökvalitetsmålen med preciseringar. Etappmål har beslutats för miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan samt inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och luftföroreningar.

TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har dessutom beslutat om ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Hänsynsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Regeringen konstaterar i propositionen (2020/21:151) att funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga samt att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Vidare konstaterar regeringen att ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

Klimatmålen är en utpekad utgångspunkt för planeringen. Riksdagen har beslutat om ett etappmål under hänsynsmålet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det klimatpolitiska ramverket har ett långsiktigt mål som innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Ytterligare utgångspunkter som är relevanta för planrevideringen och för miljöbedömningen framgår i regeringens proposition 2020/21:151 samt i kommande uppdrag till Trafikverket att ta fram ett planförslag.

REGIONALA MÅL

Energi- och klimatstrategi för Jämtlands län

I Jämtland har Länsstyrelsen tillsammans med näringslivet, länets kommuner och Region Jämtland Härjedalen tagit fram en energi- och klimatstrategi; "Fossilbränslefritt 2030 Jämtlands län, Energi-och Klimatstrategi för Jämtlands 2020-2030".

I klimatstrategin konstateras att den största utmaningen när det gäller att minska länets utsläpp av växthusgaser är transporterna som står för cirka 65% av länsutsläppen. Utsläppen i Jämtlands län har minskat med ca 3 procent per år under perioden 2010-2017. Om länets koldioxidbudget ska hållas, för att bli ett fossilbränslefritt län år 2030, krävs en årlig utsläppsminskning om minst 10 procent per år.

Länet är till ytan stort, med långa avstånd. Antal mil statlig väg är hela 600 mil. Möjligheten till alternativa transportsätt än bil är många gånger obefintliga i länets mest glesbefolkade områden. Möjligheten till bra vägar är viktigt men också möjligheten att kunna använda fossilbränslefria drivmedel.

Inom länet och inom ramen för Miljö- och Klimatrådet pågår ett antal aktiviteter och projekt med syfte att öka takten i omställningen till fossilbränslefria transporter. Projekten omfattar allt från utveckling av länets laddinfrastruktur för både personbilar och tunga transporter till insatser för ökad tillgång till förnybara drivmedel, utveckling av elflyg samt ökning av de fossilbränslefria transporterna på järnväg.

Insatsområden:

- stimulera teknik- och innovationsutveckling, till exempel för vätgas- och bränslecellsteknik, kombinerade transport-, kollektivtrafik och logistiklösningar, hållbara biodrivmedel för flyg, elflyg, eldrivna arbetsmaskiner, drönare, och hyperloopteknik
- insatser för ökad andel tågresande och nyttjande av järnväg för gods, såsom snabba tågförbindelser till Stockholm, Sundsvall och Trondheim, attraktiva restider, positiva boknings- och reseupplevelser, förbättrad vardagspendling, reguljär nattågstrafik, elektrifiering av Meråkerbanan, förbättringar av Inlandsbanan
- insatser för att minska andel pendlingsresor och tjänsteresor med bil och flyg, till exempel genom distansarbete, resfria möten, resepolicyer med klimatväxling och liknande åtgärder som skapar incitament för klimatsmarta beteenden
- prioritera och kombinera kollektivtrafik, cykeltrafik, gångtrafik och gröna stråk i planering, till exempel i länstransportplaner, kommunala översiktsplaner, det regionala serviceprogrammet, och i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, liksom investeringar i gång- och cykelbanor samt pendlarparkeringar vid trafikknutpunkter
- öka tillgång och efterfrågan på hållbara förnybara drivmedel för bilar, arbetsmaskiner, lastbilar, bussar och flyg, till exempel via offentlig upphandling
- förbättra infrastruktur för laddbara fordon vid viktiga resenoder (till exempel tåg- och busstationer), vid kontorsmiljöer, i den offentliga miljön, och vid hemmet
- riktade åtgärder och attitydpåverkande insatser för ett jämställt och jämlikt transportsystem till exempel jämställd snöröjning, att nå flera samhällsgrupper med budskap om exempelvis möjligheter med kollektivtrafik, cykling, hållbara drivmedel, och laddbara fordon, samt att öka tillgängligheten för människor med funktionsnedsättning vid elbilsaddstationer och tankstationer för biodrivmedel.

3. Fokusområden/Avgränsning

Klimat- och miljöaspekter och ett helhetstänkande har betonats och 4-stegsprincipen ska vara en ledstjärna för planarbetet.

Föreliggande förslag till regional transportplan är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2018. Då planen revideras vart fjärde år innebär det att många av de objekt som beslutades då kvarstår även i denna plan. Avgränsningen innebär ett fokus på de områden som är mest relevanta för den regionala transportplanen. Planens redovisade miljöeffekter (positiv, negativ eller ingen påverkan, relaterades till om ingen åtgärd genomförs (nollalternativ).

Tabell 1 Sammanställning över fokusområden med tillhörande miljöaspekt och delaspekt för vilka miljöpåverkan utifrån föreslagna åtgärder bedöms i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Fokusområden	Miljöaspekt (och delaspekt)			
Klimat	Klimatpåverkan (Trafikens klimatpåverkan) (Planering för ett transporteffektivt samhälle) (Infrastrukturhållningens klimatpåverkan)			
Landskap	Landskap	Naturmiljö	Kulturmiljö (Infrastrukturens kulturmiljöer) (Riksintressen och kulturreservat) (Bebyggelse) (Forn - och kulturlämningar)	
Hälsa och livskvalitet	Hälsa (Buller och vibrationer) (Trafiksäkerhet) (Fysisk aktivitet)	Befolkning	Luft	
Hushållning av resurser	Mark	Vatten (Dricksvatten) (Ekologiska värden) (Flöden och nivåer) (Avsnörda vattenområden)	Hushållning med naturresurser (Områden utpekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB) (Material inkl. massor, energi och råvaror) (Ekosystemtjänster och grön infrastruktur)	Jord

Fokusområden (motsvarande de som pekats ut i Nationella planen) är valda utifrån de miljöområden som kan anses vara mest relevanta att beskriva i MKB för den aktuella tillämpningen. Förenklat är fokusområdena en aggregering av aspekter, såsom illustreras i tabell 1. Men i verkligheten finns flera aspekter (och delaspekter) som kan sägas ingå i flera fokusområden. Fokusområden är i stort sett desamma som tidigare använts.

Syftet med fokusområden är att miljökonsekvensbeskrivningen får omfattning och detaljeringsgrad som är anpassad till bland annat planens detaljeringsgrad, planen beslutsnivå och kunskapsunderlag samt får ett fokus på de miljöfrågor som såväl Trafikverket som andra uppfattar som mest relevanta och intressanta.

Trafikverket bedömer att fokusområden ger en översiktlighet som är lämplig för ett ökat genomslag i planeringsprocessen och i beslutsfattande. Det blir också ett lämpligare format för de intressenter och allmänhet som är mindre bevandrade i lagstiftning och praktik inom miljöbedömning.

Fokusområden är också ett sätt att hantera inbördes förhållande och kumulation mellan aspekterna samt att inkludera andra delar av miljön (aspekter) som är relevanta i sammanhanget men som inte anges uttryckligen i Miljöbalken.

FOKUSOMRÅDE KLIMAT

Klimatpåverkan är den enskilda aspekt som av många anses vara den mest relevant vad gäller transportsystemet och nationell plan. Därför är klimat ett fokusområde. Klimatfrågan handlar dels om klimatpåverkan från trafik och infrastrukturen, men också om hur statlig transportinfrastruktur kan bidra till omställning och anpassas till ett samhälle där klimatmålen nås. (Klimatanpassning tillhör inte fokusområde klimat då det handlar om infrastrukturens anpassning och förmåga att stå emot ett förändrat klimat)

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Transportsystemet har betydelse för effekter på människors hälsa, och statlig transportinfrastruktur är en del. Till hälsa och livskvalitet hör till exempel trafikbuller, luftföroreningar, möjligheten till fysisk aktivitet genom säker gång och cykel samt hur olika delar av befolkningen berörs av planen.

FOKUSOMRÅDE LANDSKAP

Transportinfrastrukturen och trafiken har omfattande påverkan på det omgivande landskapet inklusive dess natur- och kulturvärden. Åtgärder i planförslaget har stor betydelse. Påverkan på biologisk mångfald är av särskild vikt.

FOKUSOMRÅDE HUSHÅLLNING AV RESURSER

Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen innebär, direkt och indirekt, användning av resurser. Det handlar om användning av energi och material, men också användning av eller påverkan på mark som är av värde för andra intressen och näringar eller som är skyddade. Den regionala transportplanen bedöms kunna medföra väsentlig miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimat
- Hälsa och livskvalitet
- Landskap
- Hushållning av resurser

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till att omfatta den nya planperioden för åren 2022-2033 även om miljöeffekterna av åtgärderna i transportplanerna sträcker sig längre än till planperiodens slut. Motiveringen till detta är att planeringsunderlagen generellt inte innehåller dataunderlag som gör det möjligt att bedöma effekter och konsekvenser på längre sikt.

Den geografiska avgränsningen är primärt påverkan i Jämtlands län. Bedömningen omfattar väg, järnväg, gång- och cykelvägar samt åtgärder kring dessa.



Figur 1. Inom fokusområdet hushållning av resurser ska bland annat påverkan på närliggande vattendrag bedömas. (Foto: Pixabay)

4. Inriktningen på miljökonsekvensbeskrivningen

I en miljökonsekvensbeskrivning ska betydande miljöpåverkan identifieras, bedömas och beskrivas. Åtgärder som leder till positiv påverkan utifrån den utpekade målbilden kommer att beskrivas, liksom åtgärder som leder bort från målen.

Att närmare i detalj beskriva miljöpåverkan för varje enskilt objekt utifrån målbilden görs bäst i samband med planering och projektering av det aktuella objektet. I det här skedet av planeringsprocessen finns som regel inte heller underlag framtagna vad gäller det fysiska utförandet av åtgärder, som är nödvändiga för att mer specifikt bedöma påverkan på exempelvis växt- och djurliv eller grundvatten. Dessa aspekter kommer alltså att beaktas i senare verkställighetsskedet för enskilda objekt. Syftet med miljöbedömningen är också att bidra i prioriteringsdiskussionerna kring planen med relevant underlag avseende;

- Att identifiera system- eller strukturpåverkande åtgärder och frågor om en åtgärd gynnar privatbilism, kollektivtrafik eller gång- och cykeltrafik
- Om en åtgärd är trafikgenererande
- Om åtgärden leder i rätt eller fel riktning ur miljösynpunkt
- Bidra till att modifiera utformningen i det fall en åtgärd leder i fel riktning men ändå är angelägen.

KOPPLINGAR TILL ANDRA PLANER

Den regionala planen har direkta kopplingar till följande andra planer:

- Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län
- Energi- och Klimatstrategi för Jämtlands län
- Nationell transportplan
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2026

- Regional handlingsplan för grön infrastruktur i Jämtland

5. Planens miljökonsekvenser

I detta avsnitt beskrivs den miljöpåverkan som regionala transportplanens föreslagna åtgärder bedöms ge upphov till.

En avgränsning har gjorts för vilka miljöaspekter som kan beaktas utifrån kapitel 3 ovan. De miljöaspekter som har beaktats avser områdena klimat, hälsa, landskap och hushållning av resurser. För de olika objekten redovisas en bedömning av åtgärdernas påverkan i jämförelse med nollalternativ. Med nollalternativ avses att föreslagna åtgärder i planen inte utförs.

Bedömd påverkan redovisas i en femgradig skala enligt figur till höger.



BYGGTIDEN

Under byggtiden medför alla byggprojekt viss miljöpåverkan. Det kan handla om ökade bullerstörningar, risk för läckage av oljor från arbetsfordon, grumling av vattendrag osv. I kommande planeringsskeden studeras risker under byggtiden och åtgärder för riskminimering och åtgärder för att minimera de negativa miljökonsekvenserna föreslås. Konsekvenser under byggtiden kommer ej att tas hänsyn till i de sammanställningar som följer nedan.

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Då gång- och cykelvägsobjekten är mycket lika varandra utifrån utförande kommer dessa att bedömas som en åtgärd och inte som enskilda objekt.

Tabell 2 Sammanställning över miljöpåverkan vid byggnation av prioriterade gc-vägsobjekt.

Objekt	Klimatpåverkan och energianvändning	Påverkan på människors hälsa	Påverkan på landskapet	Hushållning av resurser
Gång- och cykelvägar	Åtgärderna bedöms medföra en måttligt positiv miljöpåverkan inom fokusområdet. Byggnation av gång- och cykelvägar uppmuntrar till nyttjande av alternativa färdmedel vilket kan medföra en viss överflyttning från fordonstrafik till gång/cykel.	Åtgärderna bedöms medföra en positiv miljöpåverkan inom fokusområdet. En utbyggnation av gång- och cykelvägnätet kan uppmuntra till fysisk aktivitet både vid pendling till arbete/skola men även på fritiden. Åtgärden innebär ingen ökning av bullernivåer eller utsläpp till luft.	Åtgärder kommer att kräva att ny mark tas i anspråk och kan innebära att värdefull natur- och kulturmiljö berörs. Vid upprättande av vägplan tas hänsyn till det angränsande landskapet och eventuella natur- och kulturmiljövärden och eventuella skyddsåtgärder föreslås. Åtgärden bedöms sammantaget medföra måttligt negativa konsekvenser.	Åtgärder kommer att kräva att ny mark tas i anspråk och vid byggnation kan tillskott av massor krävas om massbalans ej uppnås inom ramen för projektet. Objekten kan komma att påverka vattenresurser. Vid upprättande av vägplan föreslås eventuella skyddsåtgärder. Åtgärden bedöms sammantaget medföra måttligt negativa konsekvenser.

VÄGOBJEKT

Tabell 3. Sammanställning över miljöpåverkan vid byggnation av prioriterade vägojekt.

Objekt	Klimat	Hälsa och livskvalitet	Landskap	Hushållning av resurser
Väg 662 Bonåshamn - Huså	Åtgärderna bedöms inte medföra någon påverkan på klimatet eller energianvändningen.	Åtgärden bedöms inte medföra någon påverkan på människors hälsa.	Åtgärder kommer utföras längs befintlig sträckning. Inga bedömda större förändringar i plan eller profil. Ingen bedömd påverkan på landskapsbilden.	Åtgärder kommer utföras längs befintlig sträckning och bedöms till största del kunna utföras inom befintligt vägområde. Viss påverkan på vatten kan uppkomma och uppbyggnationen av vägen kommer troligtvis innebära tillförsel av nya massor. Åtgärden bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser.
Väg 722 Stugun - Kompaniet	Åtgärderna bedöms medföra en måttligt positiv påverkan på klimat och energianvändning	Åtgärden bedöms medföra en bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och ökad framkomlighet för fordonstrafiken. Åtgärden bedöms inte medföra någon ökad trafik längs sträckan. Sammantaget ger åtgärden ett positivt bidrag till fokusområdet människors hälsa.	Åtgärden utförs längs befintlig sträckning. Vägen föreslås breddas vilket kan påverka landskapsbilden. Breddningen kan även medföra påverkan på natur- och kulturmiljö. Måttligt negativ påverkan på landskapsbilden.	Åtgärden utförs längs befintlig sträckning. Viss omfattning av nya markanspråk då vägen föreslås breddas. Marginell negativ påverkan på landskapsbilden.
Väg 695 Hållandsvägen	Åtgärderna bedöms medföra måttligt positiv påverkan på klimat och energianvändning	Åtgärden bedöms medföra en bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och ökad framkomlighet för fordonstrafiken, däribland kollektivtrafiken, vilket ger ett positivt bidrag till människors hälsa.	Åtgärden utförs längs befintlig sträckning. Mycket begränsad omfattning av nya markanspråk. Ingen bedömd påverkan på landskapsbilden.	Åtgärden utförs längs befintlig sträckning. Begränsad omfattning av nya markanspråk och påverkan på naturresurser. Ingen bedömd påverkan.
Väg 675 Ede kurva	Åtgärderna bedöms inte medföra någon påverkan på klimatet eller energianvändningen.	Åtgärden ska förbättra trafiksäkerheten på den aktuella platsen vilket ger ett positivt bidrag till människors hälsa.	Måttlig negativ påverkan på landskapet då åtgärden kan innebära att ny mark tas i anspråk för vägen.	Åtgärden utförs längs befintlig sträckning. Begränsad omfattning av nya markanspråk och påverkan på naturresurser. Ingen bedömd påverkan.
Väg 614 Häste - Ytterån	Åtgärderna bedöms inte medföra någon påverkan på klimatet eller energianvändningen.	Trafiksäkerhet bedöms öka längs sträckan till följd av borttagande av ett antal skarpa kurvor och krön. Bedömningen är att åtgärderna ger ett positivt bidrag till fokusområdet människors hälsa.	Måttlig negativ påverkan på landskapet. Vägens plan och profil kan komma att ändras längs delar av sträckan, något som lokalt kan komma att påverka landskapsbilden och natur- och kulturvården.	Åtgärden utförs längs befintlig sträckning. Viss omfattning av nya markanspråk då vägen föreslås justeras i plan och profil. Viss påverkan på naturresurser. Sammantaget måttligt negativ påverkan på fokusområdet.

6. Planens miljöpåverkan – samlad bedömning

Länstransportplanens förslag är i mycket begränsad utsträckning strukturskapande.

Huvuddragen i länets infrastruktur är etablerade sedan lång tid. Flertalet av planens åtgärder handlar om att trimma och effektivisera den befintliga infrastrukturen. Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. Tabellerna ovan ger dock en indikation på hur miljön kan påverkas ur olika aspekter.

KLIMAT

Planen innehåller åtgärder som till största delen bygger på förbättring och vidareutveckling av befintlig infrastruktur. Planen har sin tyngdpunkt på byggnation av gång- och cykelvägar vilket innebär ett visst positivt bidrag då åtgärderna skapar attraktiva och tillgängliga alternativ till biltransporter framför allt vid kortare resor. Vägåtgärderna som planeras genomförs bedöms i sig inte leda till en ökad trafikering och därmed ej heller till ökad klimatpåverkan. Samtidigt föreslås inga åtgärder för vägnätet som ger ett positivt tillskott till målet. Planens påverkan på klimatet bedöms därför sammantaget vara måttligt positiv.

Ekonomiska styrmedel och fordonsutveckling kommer sannolikt ha betydligt större påverkan på klimatet när det gäller transportområdet under planperioden. Medelstilledningen till den regionala planen begränsar möjligheterna att vidta åtgärder som i större omfattning skulle kunna bidra till måluppfyllelsen.

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Genom planens trafiksäkerhetsåtgärder, både genom separering av fordonstrafik och oskyddade trafikanter samt åtgärdande av brister längs vägnätet, bedöms riskerna för allvarliga trafikolyckor minska. Den föreslagna satsningen på gång- och cykelvägar bedöms också påverka människors hälsa positivt genom ökad fysisk aktivitet.

När det gäller buller bedöms inte planens åtgärder medföra att fler människor blir bullerstörda. Sammantaget bedöms planen ge ett positivt bidrag till fokusområdet för hälsa och livskvalitet.

LANDSKAP

I en begränsad omfattning kommer ny mark att tas i anspråk i samband med rätning av trafikfarliga kurvor samt anläggande av gång- och cykelvägar. Åtgärderna kan också innebära en viss påverkan på både natur- och kulturmiljö. Omfattning av detta kan variera mellan objekten och kommer att studeras närmare i samband med upprättandet av vägplan. I detta skede bedöms miljökonsekvenserna för natur- och kulturmiljö bli marginella till måttligt negativa.

Påverkan på landskapet bedöms sammantaget bli måttligt negativa i och med att samtliga åtgärder föreslås inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde.

HUSHÅLLNING AV RESURSER

I princip all byggnation innebär påverkan på mark och vatten. Beroende på platsens förutsättningar kan miljökonsekvenserna variera i omfattning. Exempelvis kan vissa projekt byggas med massbalans, vilket innebär att inget material behöver tillföras utifrån. Medan andra projekt får en större påverkan då material måste tillföras från närliggande täkter. Påverkan på vattenresurser kan i många fall undvikas genom skyddsåtgärder i samband med byggskedet och eventuella permanenta skyddsåtgärder.

Sammantaget bedöms miljöpåverkan för fokusområdet bli måttligt negativa då viss påverkan kommer vara oundviklig.

7. Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna

För samtliga åtgärdsförslag i den regionala transportplanen kommer en fortsatt prövning av åtgärdernas miljökonsekvenser att ske i den vägplaneprocess som genomförs inför byggnation. Prövningen kan ske genom en miljöbeskrivning eller en miljökonsekvensbeskrivning beroend av om den aktuella planen bedöms ha betydande miljöpåverkan eller ej. Länsstyrelsen är den myndighet som bedömer planens påverkan och därmed nivån på beskrivningen av miljöpåverkan.