

Bilaga 3: Samrådsredogörelse

Region Jämtland Härjedalen har upprättat ett remissförslag till Regional Transportplan 2022-2033. Planen har skickats på remiss till berörda kommuner, myndigheter m.fl. (se missiv och sändlista sist i detta dokument). Planen och information avseende remissförfarandet har även gått att ta del av på regionens hemsida.

Planens var ute på remiss från 2021-10-31 till 2021-12-31, totalt inkom 20 remissvar. Nedan sammanfattas samt bemöts inkomna remissyttranden.

1. Bergs kommun

Yttrande:

Medelstildelning

Bergs kommun ser med oro på utvecklingen som beskrivs i remissutgåvan, detta med tanke på den extremt låga tilldelningen av ekonomiska medel som kommer regionen till del.

Tilldelningen är därför den enskilt viktigaste frågan. Länet är beroende av vägtransporter med bil och merparten av godset transporteras längs vägnätet. Bergs kommun ser det som tveksamt om tilldelade medel räcker till någon som helst utveckling eller för att färdigställa sedan tidigare utpekade och prioriterade objekt.

Medelstildelningen för utveckling av länsvägnätet är 448 miljoner efter avräkning, 25% av dessa medel är avsatta för väginvesteringar. Med det omfattande vägnät vi har i länet finns det inga möjligheter, mer än på marginalen, att prata om en utveckling av vägnätet. För en utveckling krävs en rejäl ökning av anslagen.

Ett problem kopplat till medelstildelningen är avräkningen till följd av överskridande av budget. Arbetsättet kring projektering, planering och budgetering måste förändras i grunden för att minska risken för framtida avräkningar. Trafikverket bör också ha ett strikt ansvar gällande budget och ta tillkommande kostnader som ursprungligen inte kalkylerats för.

Bergs kommun anser att den låga tilldelningen leder till brister på våra vägar som utvecklas till risker som kommer förorsaka olyckor på vägarna i vårt län. Bristerna kan inte kompenseras med sänkta hastigheter utan måste åtgärdas med ökade anslag. Sämre vägstandard talar också för att enskilda fordonsägare väljer större och tyngre fordon ur ett säkerhetsperspektiv vilket i sin tur leder till ökade utsläpp, vilket motverkar målsättningen om minskade utsläpp.

Inlandsbanan/Inlandsstråket

Inlandsbanan och inlandsstråket lyfts i prioriteringarna vilket är bra, dock bör behovet att knyta ihop inlandet från norr till söder tydliggöras. Inlandsbanan/inlandsstråket har stor vikt för både arbetspendling, mot Mora-/Dalaregionen och Mälardalen samt även för besöksnäringen i regionens södra och västra delar. Därtill finns behov att lyfta fram inlandsbanan för godstransporter genom inlandet, främst ur de miljömässiga argumenten men även som ett komplement och redundans till stambanan.

Trafiksäkerhet på Europavägar

Bergs kommun noterar att mitträckesseparering av våra Europavägar lyfts fram, men ställer sig frågan om det är genomförbart med utgångspunkt från bland annat kostnadsbilden för åtgärden? Bergs kommun anser att regelverket för att bevara en högre hastighet (90km/tim) bör ses över för att möjliggöra ett bibehållande av hastigheter vid andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder än bara mittseparering. Exempelvis utgör viltolyckor en stor risk i vårt län, byggnation av viltstängsel längs pendlingsstråk kan därmed ha en större effekt på olyckstalen än mittseparering.

Genomförda sänkningar innebär också en mållkonflikt vad gäller Trafikverkets uppdrag att utveckla/förstora arbetsmarknadsområden. Bergs kommun anser att sänkta hastigheter längs våra stora pendlingsstråk inte bidrar till uppfyllelse av uppdraget.

Övrigt

Vid projektering och byggnation av viltstängsel är det viktigt att, utöver hänsyn till vandringsleder för samebyarna, även ta hänsyn till andra verksamheter såsom markägare och friluftsliv.

Berg kommun pekar också på att väg 321 samt 315/316 inte omnämns som infrastrukturstråk i planen vilket kan ifrågasättas då de är viktiga för både persontrafik och godstrafik kopplat till näringsliv, besöksnäring och arbetspendling.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Medelstillelning: Vi instämmer i att tilldelningen av medel till länsplanerna är en otroligt viktig fråga att fortsatt driva då utvecklingen av länsvägnätet är viktig för hela länets fortsatta utveckling. Precis som Bergs kommun så ser Region Jämtland Härjedalen stora negativa konsekvenser till följd av den extremt låga medelstillelningen framför allt under kommande fyraårsperiod.

Inlandsbanan/Inlandsstråket: Region Jämtland Härjedalen instämmer till stora delar i Bergs kommuns beskrivning av Inlandsbanans/Inlandsstråkets vikt för både gods- och persontrafik. Beskrivningen av Inlandsbanan i regionala transportplanen kompletteras med utgångspunkt från kommunens yttrande.

Trafiksäkerhet på Europavägar: Region Jämtland Härjedalen kommer fortsatt, i samverkan med länets kommuner och våra grannlän, verka för bibehållna/återinrättade hastigheter på främst våra Europavägar. Bergs kommuns resonemang kring Trafikverkets regelverk för val av hastighet är intressant och något som Region Jämtland Härjedalen kommer titta närmare på inför fortsatta påverkansarbetet och kommande dialoger med Trafikverket.

Övrigt: I samband med upprättande av vägplaner inför byggnation av exempelvis viltstängsel tittar Trafikverket på konsekvenser även för markägare och friluftsliv. Region Jämtland Härjedalen har även tryckt på detta i remissvar avseende utbyggnation av viltstängsel.

Kartan över länets infrastruktur har kompletterats med samtliga länsvägar som av Trafikverket är klassade som "riksväg eller viktigare länsväg", där ingår vägarna 315/316 samt 321.

2. Bräcke kommun

Yttrande:

Bräcke kommun delar den uppgivenhet som planen ger uttryck för vad gäller de ekonomiska ramar som länet blivit tilldelade.

Kommunen anser att den låga tilldelningen av medel och vilka problem det medför bör förtydligas ytterligare under "Sammanfattning/bakgrund".

Även problemen som uppstår kring Trafikverkets alltför grova, och ofta betydligt för lågt satta, kostnadsuppskattningar för objekten behöver tydliggöras. Den "bestraffning" som läggs på länet på grund av fördyringar som beror på felaktiga kostnadsuppskattningar från Trafikverket, och som är tvingande att använda, missgynnar ett redan utsatt län.

I övrigt har Bräcke kommun inga synpunkter på innehållet då planen inte innehåller några nya objekt.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet och instämmer med Bräcke kommun att det tydligare bör framgå vilka konsekvenser den låga medelstillsdelningen får för utvecklingen av länsvägnätet i länet. Även texten avseende kalkyler och projektbudgetar ses över och förtydligas.

3. Försvarsmakten

Yttrande

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

4. Handelskammaren Mittsverige (HM) och Sveriges Åkeriföretag (SÅ)

Yttrande

Yttrandet inleds med att lyfta forumet Transportutvecklingsrådet och det arbete och den goda dialog som förs där. HM och SÅ ser fram emot fortsatt samverkan för att förbättra dialogen mellan näringslivet, kommuner, Trafikverket samt regionen för att på bästa sätt tillgodose de behov som finns.

Vidare ges stöd till regionens arbete att få till en förändring av medelstildelningen både i den nationella och den regionala transportplanen samt till förslaget att färdigställa objekt som påbörjats i tidigare planering.

Däremot anser HM och SÅ att fördelningen mellan väg- och gc-vägsobjekt är alltför obalanserat i planen och inte ger en rättvisande bild av behoven. Att säkerställa tillgängligheten till vägnätet för industri- och besöksnäringen borde ha en högre prioritet än den ambition som regionen nu föreslår. Detta skapar en otydlig och svag koppling mot näringslivsperspektivet. En anledning till detta som lyfts är att näringslivet inte involverats i framtagandet av planen utan att en stor del av prioriteringarna utgår från kommunernas syn på infrastrukturbehovet. Att 70% av budgeten läggs på gång- och cykelvägar skickar en förvirrande signal när regionen och HM/SÅ samtidigt är överens om att det behövs mer resurser till utvecklingen av vägnätet och vi därför efterfrågar en annan resursfördelning på nationell nivå. HM/SÅ önskar att processen för förankring av planen ses över, ett förslag är att använda Transportutvecklingsrådet tidigt i processen.

En tydligare beskrivning av avsnittet för fortsatt utbyggnad av BK4 efterfrågas. Detta utifrån att Trafikverkets nationella ambitioner om att 70% av de viktigaste vägstråken ska vara klassade för BK4 inom planperioden. Likaså önskas ett förtydligande av flygets avgörande betydelse för regionens näringsliv, såväl besöksnäringen som tjänsteföretag och andra delar av näringslivet med marknad utanför regionen.

HK och SÅ efterfrågar även en tydligare struktur för vilka vägstråk som är regionen anser vara viktiga för underhållsåtgärder och/eller nyinvesteringar.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Bedömd kostnad för kvarvarande objekt från planen 2018-2029 har tidigt i planrevideringsskedet räknats upp och totala kostnaden för dessa uppnår föreslagen medelstildelning för 2022-2033. Utöver detta har fyra objekt fastställda vägplaner som går ut 2022 (en plan) respektive 2026 (tre planer). För att investerade medel i planprocessen inte ska gå till spillo har dessa objekt prioriterats för byggnation. Endast ett av dessa objekt kan inrymmas i transportplanens budget för planperiodens första fyra år, övriga objekt byggstartas preliminärt 2026. Detta innebär att med föreslagen medelstildelning kan inga övriga objekt byggstartas förrän tidigast 2027/2028. Region Jämtland Härjedalen har beslutat att genomföra nu gällande plan och därmed finns inget utrymme för nya objekt. Detta är förklaringen till fördelningen mellan väg- och gc-

vägsobjekt. Planen för 2022-2033 bygger på kvarvarande objekt från planen för 2018-2029.

Inför kommande planrevidering avser Region Jämtland Härjedalen att uppnå en bättre balans mellan väg- och gc-vägsobjekt då vi till fullo instämmer med HK och SÅ att planens prioriteringar inte speglar behoven i länen samt att åtgärder längs vägnätet är av största vikt för flera av länets viktiga näringar och inte minst för länets befolkning. Samverkan kommer då, liksom under innevarande planrevideringsperiod, ske genom bland annat Transportutvecklingsrådet.

Region Jämtland Härjedalen har under 2021 inlett arbetet med att förtydliga det strategiska arbetet inom området infrastruktur. Inom ramen för detta arbete har ett antal mål för länets infrastruktur formulerats och prioriteringar av större infrastrukturobjekt har tagits fram samrått och beslutats.

Nästa planerade steg i arbetet är att upprätta en länsövergripande utredning, en tillgänglighetsanalys, som redogör för länets brister och behov när det kommer till infrastruktur. En första del i detta arbete kan sägas vara genomfört i och med den strukturanalys som färdigställdes under 2019. Tanken är att tillgänglighetsanalysen ska färdigställas inför kommande planrevidering så att vi då bättre ska kunna svara upp till önskemålet om en tydligare redovisning av hur regionen vill underhålla/utveckla vägsystemet både gällande bärighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet osv. Målet är att tillgänglighetsanalysen ska kunna vara en utgångspunkt för de diskussioner som förs med kommuner och övriga berörda, däribland Handelskammaren och Sveriges Åkeriföretag, samt vid de prioriteringar som görs inför upprättandet av regionala transportplanen. Vid upprättande av denna samrådsredogörelse har inget politiskt beslut fattats avseende förslag till utredning/tillgänglighetsanalys och finansiering av densamma är ej heller klarlagd men ambitionen är att utredningen ska kunna påbörjas under andra halvan av 2022.

5. Huså byalag

Yttrande

Huså byalags uttrycker en önskan om att tillväxtområdet Huså och hela Kallbygden ska lyftas fram som särskilt angeläget för hela länets attraktivitet samt att det tydligt formuleras en ambition att arbetet med väg 662 ska följa den tidsplan som framgår i den senaste transportplanen.

Huså byalag önskar även förlänga projektet (väg 662) så att det även omfattar den asfalterade sträckan genom Huså.

Vidare vill Huså byalag att kultur, natur och konst gör till en strategisk ambition i den regionala transportplanen, att 1%-regeln tillämpas även vid större förstärkningsåtgärder i allmänhet och att bygden och konstprofessionen finns tydligt uttryckt i planen när det gäller väg 662 i synnerhet.

Vidare lyfts frågan om förbättrad skyltning till kulturellt viktiga/intressanta/strategiska platser och stråk.

Huså byalag önskar också att andra näringar än skogsnäringen ska få ett inflytande vid vägprioriteringsfrågorna. Samverkansprocessen behöver utformas med fokus på den helhetliga, långsiktiga, lokala och hållbara utvecklingen och inte bara till

skogsägarnas/bolagens kortsiktiga ekonomiska intressen och möjlighet att transportera ut virke. Byalaget vill även att större hänsyn ska tas, både i arbetssätt och vid medelstildelning, till de anpassningar som krävs med hänsyn till den framtid av klimatosäkerhet vi kan förvänta oss.

Huså byalag poängterar även att det är viktigt att den regionala transportplanen och övriga aktuella planer finns tillgängliga på regionens hemsida. Det bör också tydligare framgå hur olika planer samverkar med varandra samt vilka aktörer som omfattas av respektive plan. Slutligen vill Huså byalag att Region Jämtland Härjedalen motsätter sig den åtstramning som ålagts regionen när det gäller vägmedel.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet från Huså byalag.

I Jämtlands län har vi många områden och bygder som är av stor vikt för länets attraktivitet och utveckling. Vi ser ingen möjlighet att lyfta någon särskild bygd i den länsövergripande transportplanen.

Gällande framdriften av projektet "Väg 622 Bonäshamn – Huså" har det, liksom många andra projekt, tyvärr flyttats fram i tiden inte bara en utan flera gånger till följd av den låga medelstildelningen och de kostnadsökningar som förekommit i uppstartade projekt. Region Jämtland Härjedalen har en nära samverkan med Trafikverket och titta på alternativ finansiering för att kunna fastställa vägplanen och därefter starta projektet så snart som möjligt. Region Jämtland Härjedalen har liksom Trafikverket god kännedom om vägens brister och det akuta behovet att få dessa åtgärdade. Liksom för många andra platser i länet vet vi att en tillgänglig infrastruktur är av största vikt för utvecklingen av Huså. Det finns i dagsläget ingen möjlighet att utöka planområdet till att även omfatta delen genom Huså. Önskemålet om en översyn av även den sträckan lyfts vidare till Trafikverket.

Skyltning längs vägnätet är inget som styrs i den regionala transportplanen. Region Jämtland Härjedalen kan dock föra frågeställningarna och önskemålen vidare till Trafikverket som ansvarar över skyltningen.

Region Jämtland Härjedalen deltar i flertalet samverkansforum där bland annat infrastrukturfrågor diskuteras. Bland annat sker detta i Transportutvecklingsrådet där flera olika näringar finns representerade samt i bärighetsrådet där främst stora aktörer inom skogsindustrin närvarar utöver Handelskammaren, Trafikverket och Regionernas representanter. Region Jämtland Härjedalen anser att alla näringar har möjlighet att komma till tals i de olika forumen samt att planeringen inte endast utgår från skogsnäringen.

I slutet av 2021 byggdes hemsidan för Regional utveckling om vilket tyvärr fick till följd att den regionala planen inte längre gick att finna på hemsidan. Detta är åtgärdat och vi instämmer med Huså byalag att det självklart ska vara möjligt för länets medborgare att komma åt de dokument som styr den strategiska regionala planeringen.

Region Jämtland Härjedalen har under många år, och kommer fortsatt, bedrivit ett påverkansarbete för att få en större tilldelning av medel för både vidmakthållande och utveckling av vägnätet i länet. Arbetet har i många fall skett i nära samverkan med länets kommuner, näringslivet, besöksnäringen samt andra berörda aktörer.



6. Härjedalens kommun

Yttrande

Härjedalens kommun ställer sig kritiska till fördelningen av medel. Kommunen är i stort sett beroende av vägnätet för transporter och kommunikationer och vill betona betydelsen av investeringar i infrastrukturen i Jämtlands län och satsningarna på drift- och underhållsåtgärder framför allt för turist- och skogsnäring. Med hänsyn till riksdagens och regeringens transportpolitiska mål om bland annat tillväxt och tillgänglighet är det av största betydelse att mera resurser tillförs Jämtland.

Vidare har Härjedalens kommun kommit med förslag på kompletteringar av kapitlet avseende ”pålitliga tågförbindelser” samt ”Bra förutsättningar för godstransporter” samt ”Härjedalen Sveg airport”.

Slutligen har Härjedalens kommun uppmärksammat att objektet ”Väg 84 Ny sträckning Älvros – Sveg samt genomfart Sveg” inte längre finns med i planen. Kommunen önskar att skrivningen finns kvar enligt nu gällande plan 2018-2029.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen instämmer i Härjedalens kommuns kritik avseende tilldelning av medel till länet.

Planen kompletteras med utgångspunkt från Härjedalens kommuns förslag.

Objektet ”Väg 84 Ny sträckning Älvros – Sveg samt genomfart Sveg” har diskuterats under planupprättandet. Vid prioritering av objekt inför upprättande av regionala transportplanen (december 2020,) inkom Härjedalens kommun med en prioritering där kommunen tydliggjort att de anser att objektet inte ska belasta den regionala transportplanen.

Region Jämtland Härjedalen har utifrån detta framfört önskemål till Trafikverket att åtgärden av järnvägsviadukten bör ske inom ramen för projektet ”E45 Rengsjön – Älvros” då bristen varit känd sedan länge och vägen fortsatt är en Europaväg för vilka åtgärder ska finansieras av andra medel än de Regionala medlen.

Region Jämtland Härjedalen kommer fortsätta dialogen avseende objektet med Trafikverket men beslut har tagits att objektet plockas ut ur planen. Denna information har delgivits Härjedalens kommun i samband med de möten som hållits under upprättandet av planen. Region Jämtland Härjedalens ambition är att bristen ska åtgärdas men ej med medel ur den Regionala transportplanen.

7. Krokoms kommun

Yttrande

Krokoms kommun önskar återkoppling kring varför prioriteringen i regionala transportplanen ej stämmer överens med kommunens prioritering över objekt som bör åtgärdas.

Vidare anser kommunen att fördelningen mellan vägobjekt och gång- och cykelvägsobjekt bör förändras från föreslagna 30/70% till 80/20%. Gc-vägar är viktiga men Krokoms kommun anser att det är viktigare att utveckla och vidmakthålla vägnätet.

Vidare anser kommunen att de anslag som tilldelas regionala transportplanen för Jämtland län är otillräckliga i förhållande till den låga vägstandarden och de stora behoven länet har. Det är viktigt att vi fortsätter att lyfta frågan om planens ekonomiska ramar till regering och beslutsfattare.

Krokoms kommun anser också att gc-vägar bör utformas med kantstenslösning alternativt som trottoarer. Dels för att öka tryggheten men även för att hålla nere kostnaderna då det är ett billigare alternativ än separerade gång- och cykelvägar.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Krokoms kommun hade i sin prioritering lagt ett grusvägs paket omfattande fem objekt som högsta prioritet. Objekten omfattade totalt mer än 50 km grusvägar runt om i kommunen. Fyra av dessa har en trafikering som är lägre än 100 fordon/dygn, femte objektet har ca 150-200 fordon/dygn.

Trafikverket har som riktlinje (TDOK 2014-0705) att grusvägar med lägre flöden än 250 fordon/dygn inte ska beläggas. Detta då det ur ett underhållsperspektiv är bättre förutsättningar för att upprätthålla skicket på en grusväg än en belagd väg längs det lågtrafikerade vägnätet. Trafikverket har även gjort bedömningen att det ej är ekonomiskt försvarbart att belägga grusvägar i denna kategori (grusvägar med < 250 fordon/dygn). Region Jämtland Härjedalen förhåller sig till Trafikverkets riktlinjer och kan därför ej prioritera de objekt som Krokoms kommun valt att lägga som högsta prioritet i kommunen.

Region Jämtland Härjedalen har i all kommunikation med länets kommuner och övriga berörda varit tydliga med att medelstillelningen för planen 2022-2033 är låg. Bedömd kostnad för kvarvarande objekt från planen 2018-2029 har räknats upp och totala kostnaden för dessa uppnår föreslagen medelstillelning för 2022-2033. Region Jämtland Härjedalen har beslutat att genomföra nu gällande plan och därmed finns inget utrymme för nya objekt. Vid möten med kommunen har Region Jämtland Härjedalen även informerat om hanteringen/bedömningen av lågtrafikerade grusvägar.



Region Jämtland Härjedalen fortsätter arbetet med att få till en förändring av medelstillelningen till länet. Det är viktigt att vi gör detta tillsammans, att alla bidrar i detta arbete, inte minst länets politiker som har direkta kopplingar mot regering och beslutsfattare.

Gällande utformning av gång- och cykelvägar har Region Jämtland Härjedalen ingen direkt påverkansmöjlighet. Utformningen styrs av Trafikverkets dokument "Vägar och gators utformning".

8. Länsstyrelsen i Jämtland

Yttrande

Allmänt

Länsstyrelsen ser positivt på att det satts upp mål för infrastrukturarbete i länet med anser att planen tjänat på att tydligare kartlägga och beskriva de behov och brister som finns i länets transportinfrastruktur och de konsekvenser som uppstår av den förhållandevis låga medelstillelningen. Länsstyrelsen avser vidare att planen hade tjänat på en tydligare redovisning av hur prioriteringar av ekonomiska medel gjort i förhållande till de förutsättningar och mål som planen har att utgå från.

I planen lyfter Region Jämtland Härjedalens besöksnäringens och skogsnäringens vikt för länets tillväxt. Länsstyrelsen håller med om detta men önskar att även lantbruket, rennäringsen och övriga företag på landsbygden ges mer utrymme i planen då även de bidrar till länets tillväxt och är beroende av funktionella transportvägar med god bärighet.

Länsstyrelsen delar regionens uppfattning om att det tilldelade vägnätet till länet inte på ett rättvist sätt möter upp mot det behov som finns i förhållande till andelen vägnät. Vidare informerar länsstyrelsen om att arbete pågår för att bredda och förbättra metoder och beslutsunderlag för infrastrukturplanering, bland annat ett projekt som syftar till att bättre möta turismens särskilda behov.

Slutligen önskar Länsstyrelsen fortsätta ha samverkansmöten med regionen för ett effektivt kunskapsutbyte bland annat inför kommande revidering av den regionala planen.

Åtgärder i planen

Länsstyrelsen har inga särskilda invändningar mot redovisade prioriteringar.

Länsstyrelsen ser positivt på den planerade utbyggnationen av gång- och cykelvägnätet men saknar en redogörelse för hur och med vilket underlag de olika gång- och cykelvägsprojekten valts ut och prioriterats i förhållande till behov inom gång- och cykelvägsinfrastrukturen i stort. De prioriterade objekten hade med fördel kunnat presenterats med en textbeskrivning för respektive objekt, likt vägprojekten, och med en kartbild som visar var gång- och cykelvägarna är placerade och ur de ansluter till andra gång- och cykelstråk.



Underslag till planen

Klimat

Planens fokus på klimatfrågan och beskrivning av målkonflikter uppskattas av länsstyrelsen. Det kan dock tydliggöras att klimatutmaningen redan idag är en parameter som påverkar infrastrukturen.

Utsläppsstatistiken i rapporten kan bytas ut mot nya uppdaterade tabeller som nu finns tillgängliga.

Brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv

Länsstyrelsen har en önskan att planen ska innehålla ett situationellt brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv. Detta både vid prioritering av objekt samt vid planering/projektering/utformning av objekt. Genom att prioritera brottsförebyggande och trygghetsskapande insatser vid planering av till exempel gång- och cykelvägar skulle tillgängligheten till, och attraktiviteten hos, dessa färdmedel stärkas.

Vidare informerar länsstyrelsen att Polisen i samverkan med kommunerna kartlagt befintliga ”problemområden”. Kommunpoliserna och kommunernas brottsförebyggande samordnare har god lokal platskunnskap som kan vara till nytta vid planering och utformning på lokal nivå.

Miljöbedömning

Planens miljöbedömning är sammanfattningsvis mycket översiktlig och bör, enligt länsstyrelsens uppfattning, ytterligare bearbetas för att uppfylla kraven enligt 6 kap. 11§ Miljöbalken och för att kunna utgöra ett beslutsunderlag till planen.

Samrådsrets

Av bifogad sändlista framgår det inte om planens samråts enligt Förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, § 10.

Formalia

Utöver ovan synpunkter har Länsstyrelsen även redovisat ett antal förslag till ändringar av mer redaktionell karaktär.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Allmänt

Region Jämtland Härjedalen har inlett arbetet med att förtydliga det strategiska arbetet inom området infrastruktur. Inom ramen för detta arbete har ett antal mål för länets infrastruktur formulerats och prioriteringar av större infrastrukturobjekt har tagits fram och beslutats.

Nästa steg i arbetet är att upprätta en länsövergripande utredning som redogör för länets brister och behov när det kommer till infrastruktur. En första del i detta arbete är genomfört i och med den strukturanalys som färdigställdes under 2019. Tanken är att detta material ska finnas tillgängligt inför kommande planrevidering så att vi då ska kunna till fullo tillmötesgå Länsstyrelsens önskemål om en tydligare redovisning av hur planen kan bidra till att uppfylla målen för infrastrukturen och hur befintliga brister och

behov påverkas. Vid upprättande av denna samrådsredogörelse har inget politiskt beslut fattats avseende förslag till utredning och finansiering av densamma är ej heller klarlagd. Ambitionen är dock att utredningen ska startas upp under andra halvan av 2022.

Region Jämtland Härjedalen instämmer med Länsstyrelsen att det är många fler än berörda inom besöksnäringen och skogsnäringen som är beroende av funktionella transportvägar. Planen kompletteras för att tydliggöra detta.

Region Jämtland Härjedalen fortsätter gärna samverka med Länsstyrelsen i både det löpande arbetet men framför allt i god tid inför kommande planrevidering.

Åtgärder i planen

Inför upprättande av planen förs dialog med länets kommuner som ges möjlighet att inkomma med prioriteringar för åtgärder längs länsvägnätet. Dessa prioriteringar hanteras därefter hos Region Jämtland Härjedalen som i samråd med Trafikverket och i dialog med regionpolitiken sätter ihop ett förslag till prioriteringslista för kommande planperiod.

Flera av objekten som finns med i nu gällande plan har utretts av Trafikverket i en förstudie, åtgärdsvalsstudie eller liknande utifrån att en brist i infrastruktursystemet har identifierats. Inför kommande planrevidering kommer det ställas krav på att samtliga objekt som prioriteras till regionala transportplanen ska föregås av någon form av utredning som tydliggör bristen, behovet och lämpliga lösningar/åtgärder för respektive objekt. Detta har kommunicerats med kommunerna och arbetet med att tydliggöra planeringsprocessen kommer att fortsätta under 2022.

För objekt som understiger 50 miljoner kronor finns inget krav på att dessa ska namnges i planen. Region Jämtland Härjedalen har valt att namnge samtliga objekt men ser ingen anledning att ytterligare beskriva gång- och cykelvägsobjekten mer än på ett generellt plan. Den exakta sträckning av gång- och cykelvägarna (start- och målpunkter) finns ej specificerade i detta tidiga skede, ej heller utformning, vilken sida om vägen gc-vägen placeras på osv. Planen har dock kompletterats med en karta som visar objektens placering runt om i länet.

Gällande utbyggnation av stråk osv. får vi i detta fall hänvisa till den kommande tillgänglighetsanalysen där vi mer i detalj kommer titta på behov av bland annat gång- och cykelstråk samt potential för utbyggnation osv. Listan över prioriterade gc-objekt har kompletterats med information kring vilka objekt som kan anslutas till befintliga gc-stråk.

Underslag till planen

Klimat

Utsläppsstatistiken i rapporten byts ut till en uppdaterad version med värden från 2019.

Brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv

Region Jämtland Härjedalen instämmer i att det är av stor vikt att de åtgärder som genomförs med medel från den regionala transportplanen upplevs som trygga av allmänheten för att de ska få störst nytta. Vi ser dock att det främst är i vägplaneskedet/vid projektering som dessa frågor hanteras. Ett skede som hanteras av Trafikverket och inte Region Jämtland Härjedalen.



Inga kompletteringar kommer att göras i planen men vid uppstart av kommande planrevidering och i vårt övriga arbete med infrastrukturfrågor kommer det brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektivet finnas med. Vi tackar för att frågan uppmärksammas och för informationen om lämpliga kunskapskällor.

Miljöbedömning

*Till följd av att inga nya objekt har tillförts planen, med undantag för tre utbytta ge-
vägsobjekt, har tidigare miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivning legat till grund för
denna plan. Nu gällande plans miljöbedömning är godkänd varför bedömningen görs att
den bör kunna användas även för denna plan. Inga kompletteringar kommer genomföras.
Inför kommande planrevideringar avser Region Jämtland Härjedalen ha en nära
samverkan med Länsstyrelsen inför och under upprättande av
miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivning.*

Samrådskrets

*Ett kompletterande utskick har gjorts 2021-12-13 då det framkommit att samrådskretsen
inte varit tillräckligt omfattande. Slutlig samrådskrets redovisas som bilaga till den
regionala transportplanen.*

Formalia

*Region Jämtland Härjedalen kommer att justera/komplettera regionala transportplanen
utifrån de anmärkningar som Länsstyrelsen lämnat.*

9. Partnerskapet Fjällvägen

Yttrande

Partnerskap Fjällvägens huvudsyfte är att verka för en hållbar regional utveckling längs hela vägstråket (väg 83 och 84) genom ökad tillgänglighet, konkurrenskraft och tillväxt.

Partnerskapet upplyser om att stråket är en vital länk för näringsidkare och åkeriföretagarnas godstransporter då det sammanbinder inlandet med viktiga målpunkter längs med kusten och vidare söderut.

Satsningar på infrastruktur är något som samtliga kommuner längs vägen lyfter fram i sina strategiska mål- och styrdokument. Fjällvägens framtida standar och hastigheter kan få en avgörande betydelse för kommunernas utveckling och tillväxt. Bifogat yttrandet finns flertalet dokument som partnerskapet tagit fram.

Utbyggd laddinfrastruktur är en utpekad och prioriterad fråga för partnerskapet, med fokus på snabbbladdare. Partnerskapet trycker även på vikten av en anpassning av sträckan till BK4.

Partnerskapet anser att kriterierna för hastighetsreglering bör kunna omprövas och att fler lösningar bör diskuteras. Detta då nu gällande reglering får stora konsekvenser för framför allt norra Sverige i form av ökade restider. Partnerskapet anser att förhållandet mellan vägstandard och trafikvolym bör spela en avgörande roll vid beslut om hastighetsgränser.

Alternativa trafiksäkerhetsåtgärder såsom bortbyggnation av farliga korsningar, kurvor och krön, fler hastighetskameror, utbyggnation av viltstängsel samt mitträffling bör kunna skapa förutsättningar för bibehållen hastighet och i några fall återinförande av 90 km/tim. Det långsiktiga målet ska vara att bygga mötesseparerad väg för 100 km/tim.

Partnerskapet Fjällvägen stödjer Region Jämtland Härjedalens påverkansarbete för nya beräkningsgrunder vid tilldelning av medel för de regionala infrastrukturplanerna.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen instämmer i Partnerskapet Fjällvägens beskrivning av vikten av en fungerande infrastruktur längs det stråk som partnerskapet omfattar. Till följd av den låga medelstillsdelningen i länet har vi tyvärr begränsade möjligheter till utveckling av länsvägnätet. Det är viktigt att partnerskapet fortsatt lyfter brister och behov mot Trafikverket och att dessa spelas in vid kommande planrevidering/-ar.

Region Jämtland Härjedalen har genom projektet ”Stolpe in för stad och land” arbetat med en utbyggnation av laddinfrastrukturen i Jämtlands och Västernorrland. Regionen har inte egna medel för byggnationen utan bidrar med kunskap och samverkan där man bland annat sammanför olika aktörer som är viktiga för utvecklingen. Längs väg 84 (i Jämtlands) finns det idag snabbbladdare i Sveg, Hede samt Funäsdalen. Det planeras även för en laddare i Tännäs.

Framåt bedöms det finnas ett stort behov av fler snabbbladdare i Sveg. Om projektet ”E45 Rengsjön – Älvros” genomförs kan det också bli aktuellt med laddare i Älvros. I övrigt är det viktigt att det finns laddare med lägre effekter på turistdestinationerna där besökare kan ladda sina bilar över natten till hemresan.

I en upprättad utredning för snabbbladdare för tung trafik pekas även Sveg ut som en viktig ort att etablera laddningsmöjlighet på.

Enligt Trafikverkets planering kommer stora delar av väg 84 öppnas upp för BK 4 fram till 2023. Längs en del av sträckan, väg 315/84 till väg 311/84 måste dock alternativa vägar väljas. Region Jämtland Härjedalen sitter med i Bärighetsrådet och kommer fortsätta bevaka frågorna kring utbyggnationen av BK4-nätet i länet.

Vidare instämmer Region Jämtland Härjedalen också i resonemanget avseende hastighetsregleringen. Trafiksäkerhetsarbetet är mycket viktigt men regionen instämmer i hänsyn bör tas till även andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder än mittseparering.

10. Region Västernorrland

Yttrande

Region Västernorrland konstaterar att inget prioriterat objekt inom ramen för regionala transportplanen ligger i anslutning till länsgränsen och det finns ej heller något objekt som tillhör de stora stråk som sammanbinder våra regioner.

Region Västernorrland delar uppfattningen om vikten av satsningar på Mittbanan, Trondheim – Östersund – Sundsvall, främst då genom det gemensamma forumet ”Partnerskapet Mittstråket”. Region Västernorrland föreslår att Mittstråket lyfts in bland de regionala prioriteringarna för infrastrukturens satsningar.

Slutligen nämns även skrivningarna avseende E14, där regionerna är överens om vikten av en bibehållen hastighet i avvaktan på mittseparering, en fråga som bland annat hanteras inom ramen för Partnerskapet Mittstråket.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen anser att en utveckling av Mittbanan/Mittstråket är mycket angeläget och kommer fortsatt att arbeta för utvecklingen av detta i bland annat Partnerskapet Mittstråket. Inom Partnerskapet är upprättandet av projektförslag till nästkommande ERUF-period en prioriterad åtgärd där objekt som kan bli aktuella för utveckling kommer att lyftas in. Däremot lyfter inte Region Jämtland Härjedalen in Mittstråket som stråk i den högsta transportpolitiska regionala prioriteringen, där Atlantstråket är den främsta prioriteringen för målet om 4 timmar Stockholm - Östersund. Mittstråket/Mittbanan är en del av Atlantbanestråket och kommer ändå med via den prioriteringen. De regionala transportpolitiska prioriteringarna är framtagna i nära samverkan med länets kommuner och näringsliv och är politiskt beslutade. En revidering av prioriteringar kommer därmed inte ske inom ramen för upprättandet av den regionala transportplanen.

Slutligen ser Region Jämtland Härjedalen fram emot fortsatt samverkan för bibehållna hastigheter längs väg E14 genom Jämtland och Västernorrland.

11. Region Dalarna

Yttrande

Region Dalarna avser inte att besvara remiss av förslag till ny regional transportplan för Jämtlands län 2022-2033.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

12. Region Västerbotten

Yttrande

Region Västerbotten har beslutat att inte inkomma med några synpunkter.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

13. Sametinget

Yttrande

Vid byggnation av till exempel viltstängsel är det av högsta vikt att hänsyn tas till befintliga viltstråk för att minska den negativa påverkan för viltet. Hänsyn ska även tas till eventuella vandringsleder för samebyar.

På vägar och viktiga pendlingsstråk där trafiken väntas öka bör det byggas ren- och viltpassager i form av faunapassager som leder in renar och vilt naturligt genom att de ser det attraktivt att passera där. Det är även en säkrare lösning för renskötare och fordonstrafiken då passagen sker planskilt. Sametingen trycker också på vikten att bevara gröna korridorer för renarnas behov att beta sig fram i terrängen.

Slutligen lyfts behovet av tidiga samråd med sametinget i all planering.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen har vid remissvar i samband med upprättande av vägplaner för utbyggnation av viltstängsel tryckt på behovet av samråd och lämpliga lösningar för både vilt, rennäring, det rörliga friluftslivet och övriga behov i området. Vi förordar liksom Sametinget byggnation av ekodukter, planskilda passager för viltet, men har samtidigt förståelse för att Trafikverket i många fall inte har tillräcklig finansiering inom projekten för att välja den lösningen.

Region Jämtland Härjedalen ser det som en tydlig målkonflikt när projekt som genomförs för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet påverkar andra intressen som exempelvis rennäringen och biologiska mångfalden negativt. Region Jämtland Härjedalen fortsätter arbetet för ökad medelstillelse till länets infrastruktur och kommer även fortsättningsvis trycka på behovet av ekodukter längs vägnätet. Främst ser vi att dessa lösningar skulle vara lämpliga längs länets Europavägar och längs sträckor där vi har höga trafikflöden.

För att tydligare lyfta rennäringens behov kopplade till infrastrukturplanering har ett avsnitt avseende ”rennäring” tillförts planen under kapitlet Förutsättningar – Näringslivets transporter.

14. Samling Näringsliv

Yttrande

Samling näringsliv delar Region Jämtland Härjedalens syn på svårigheter med finansiering av infrastrukturens satsningar för ett långsiktigt och hållbart transportsystem. Samling

näringsliv anser att det är av yttersta vikt att Region Jämtland Härjedalen fortsätter arbetet med de regionala prioriteringarna som gemensamt tagits fram av länets åtta kommuner och näringslivets företrädare gällande de infrastruktursatsningar som är viktigast att prioritera under kommande planperiod 2022-2033.

Vidare presenteras ett antal generella synpunkter bland annat att infrastrukturen är en viktig faktor för tillväxt och ökad inflyttning och att det gäller både flyg, tåg och väg. Samling näringsliv trycker på vikten av väl fungerande arbetspendling dels in och ut från centralorterna men även in och ut från länet. En fungerande godshantering med bland annat en omlastningsterminal ses som en viktig förutsättning för hållbara logistiklösningar i Mittsverige. Samling Näringsliv lyfter också betydelsen av Mittuniversitetets Campus Östersund vilket har betydelse för kompetensförsörjning och inflyttning.

Slutligen betonas vikten av snabbare tågförbindelser mot Mälardalen samt vikten av en ökad tilldelning av medel för infrastrukturåtgärder i länet.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet och ser fram emot fortsatt samverkan med Samling Näringsliv, länets kommuner och övriga aktörer i arbetet för att uppnå de gemensamt framtagna prioriteringarna.

I regionala transportplanen har texterna avseende länets flygplatser kompletterats med utgångspunkt från bland annat Samling Näringslivs yttrande.

15. Strömsunds kommun

Yttrande

Medelstildelning

Strömsunds kommun ser med oro på utvecklingen som beskrivs i remissutgåvan, detta med tanke på den extremt låga tilldelningen av ekonomiska medel som kommer regionen till del. Tilldelningen är därför den enskilt viktigaste frågan. Länet är beroende av vägtransporter med bil och merparten av godset transporteras längs vägnätet. Bergs kommun ser det som tveksamt om tilldelade medel räcker till någon som helst utveckling eller för att färdigställa sedan tidigare utpekade och prioriterade objekt.

Medelstildelningen för utveckling av länsvägnätet är 448 miljoner efter avräkning, 25% av dessa medel är avsatta för väginvesteringar. Med det omfattande vägnät vi har i länet finns det inga möjligheter, mer än på marginalen, att prata om en utveckling av vägnätet. För en utveckling krävs en rejäl ökning av anslagen.

Ett problem kopplat till medelstildelningen är avräkningen till följd av överskridande av budget. Arbetssättet kring projektering, planering och budgetering måste förändras i grunden för att minska risken för framtida avräkningar. Trafikverket bör också ha ett strikt ansvar gällande budget och ta tillkommande kostnader som ursprungligen inte kalkylerats för.

Strömsunds kommun anser att den låga tilldelningen leder till brister på våra vägar som utvecklas till risker som kommer förorsaka olyckor på vägarna i vårt län. Bristerna kan inte

kompenseras med sänkta hastigheter utan måste åtgärdas med ökade anslag. Sämre vägstandard talar också för att enskilda fordonsägare väljer större och tyngre fordon ur ett säkerhetsperspektiv vilket i sin tur leder till ökade utsläpp, vilket motverkar målsättningen om minskade utsläpp.

Inlandsbanan/Inlandsstråket

Inlandsbanan och inlandsstråket lyfts i prioriteringarna vilket är bra, dock bör behovet att knyta ihop inlandet från norr till söder tydliggöras. Inlandsbanan/inlandsstråket har stor vikt för både arbetspendling, mot Mora-/Dalaregionen och Mälardalen samt även för besöksnäringen i regionens södra och västra delar. Därtill finns behov att lyfta fram inlandsbanan för godstransporter genom inlandet, främst ur de miljömässiga argumenten men även som ett komplement och redundans till stambanan.

Trafiksäkerhet på Europavägar

Strömsunds kommun noterar att mitträckesseparering av våra Europavägar lyfts fram, men ställer sig frågan om det är genomförbart med utgångspunkt från bland annat kostnadsbilderna för åtgärden? Strömsunds kommun anser att regelverket för att bevara en högre hastighet (90km/tim) bör ses över för att möjliggöra ett bibehållande av hastigheter vid andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder än bara mittseparering. Exempelvis utgör viltolyckor en stor risk i vårt län, byggnation av viltstängsel längs pendlingsstråk kan därmed ha en större effekt på olyckstalen än mittseparering.

Genomförda sänkningar innebär också en målkonflikt vad gäller Trafikverkets uppdrag att utveckla/förstora arbetsmarknadsområden. Strömsunds kommun anser att sänkta hastigheter längs våra stora pendlingsstråk inte bidrar till uppfyllelse av uppdraget.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Medelstillelning: Vi instämmer i att tilldelningen av medel till länsplanerna är en otroligt viktig fråga att fortsatt driva då utvecklingen av länsvägnätet är viktig för hela länets fortsatta utveckling. Precis som Strömsunds kommun så ser Region Jämtland Härjedalen stora negativa konsekvenser till följd av den extremt låga medelstillelningen framför allt under kommande fyraårsperiod.

Inlandsbanan/Inlandsstråket: Region Jämtland Härjedalen instämmer till stor del i Strömsunds kommuns beskrivning av Inlandsbanans/Inlandsstråkets vikt för både gods- och persontrafik. Beskrivningen av Inlandsbanan i regionala transportplanen kompletteras med utgångspunkt från yttrandet.

Trafiksäkerhet på Europavägar: Region Jämtland Härjedalen kommer fortsatt verka för bibehållna/återinrättade hastigheter på främst våra Europavägar. Strömsunds kommuns resonemang kring Trafikverkets regelverk för val av hastighet är intressant och något som Region Jämtland Härjedalen kommer titta närmare på inför fortsatta påverkansarbetet och kommande dialoger med Trafikverket.

16. Sveriges bussföretag

Yttrande

Sveriges bussföretag inleder sitt yttrande med att konstatera att vägunderhållet, utvecklingen av vägar, nybyggnation av vägar från grus till asfalt och mycket annat som kopplas till våra vägar, redan är kraftigt eftersatt i region Jämtland Härjedalen. Vägarnas bristfälliga status blir tydlig för verksamma inom bussbranschen som arbetar och finns utmed vägarna. En allmän upplevelse är att vägarnas status resulterar i fler reparationer av fordonen samt en frustration då trafiksäkerhet, framkomlighet och den goda servicen äventyras.

Bussens närvaro är betydelsefull i ett län som Jämtland med hög andel avsides boende och en stor närvaro av turister. Behovet finns av skolskjutsar, kollektivtrafik och kommersiell trafik av olika slag. Med dessa förutsättningar är framkomlighet och inte minst säkra vägar ett odiskutabelt villkor för att kunna verka, leva och bo i Jämtland.

Sveriges bussföretag ser med stor oro å att infrastrukturen riskerar att ytterligare försämrans under kommande planperiod, framför allt längs länsvägarna. Något som inte korrelerar med Regeringens infrastrukturproposition där det framgår att Trafikverket särskilt ska beakta behovet av att underhålla vägar i det perifera vägnätet.

Vidare ifrågasätts beräkningsgrunden för fördelningen av regionala medel. Sveriges bussföretag anser att länens yta, dess vägkilometer och aktuell nuvarande vägstandard bör ha större inflytande för beräkningarna.

För information om status på det statliga vägnätet hänvisas till Transportföretagens studie "Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll" (Eklöf 2021-01-18). Studien inkluderar alla statliga belagda vägar, alla grusvägar i bland annat Jämtland ingår därmed inte i studien. En av studiens slutsatser är att andelen mycket dåliga vägar förväntas öka från 13% till 32% år 2030 såvida inte ett ökat budgetanslag blir en verklighet. Andelen mycket dåliga vägar i region Mitt var vid studiens upprättande 19 %. Ytterligare ett skäl för att nuvarande fördelningsprincip inte håller då dessa vägar utgör viktiga förutsättningar som möjliggör ett boende och liv i glesbygder, ett livsval som dessutom blivit vanligare under pandemiåren.

Sveriges bussföretag ser att verksamheten äventyras då vägar alltmer brister. De önskar se ett ökat påverkansarbete från Region Jämtland Härjedalen för att få regeringen att förstå att om regeringen menar allvar med att hela Sverige ska leva så måste åtgärder vidtas omgående.

Yttrandet avslutas med konstaterandet: ja, du kan bo och jobba lite varstans ifrån, men du kan snart inte ta dig mellan orter på säkra och farbara vägar.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen instämmer i Sveriges Bussföretags yttrandet. Det är bekymrande att medelsfördelningen marginellt möjliggör en utveckling av länsvägnätet. Även om drift och underhåll inte omfattas av den Regionala Transportplanen kan regionen även där instämma i oron över de förslag till prioritering som redovisas i förslaget till Nationell Plan 2022-2033.

Under många år har Region Jämtland Härjedalen bedrivit ett påverkansarbete mot regeringen och beslutande politik utan att nå någon större förändring. I påverkansarbetet är vi starkare om vi kan arbeta tillsammans varför stödet från Sveriges Bussföretag och andra aktörer som är beroende av en väl fungerande infrastruktur är avgörande. Vi ser därför framemot fortsatt samverkan i de frågor som rör Jämtlands läns infrastruktur.

17. Sveriges Motorcyklister (SMC)

Yttrande

Sveriges Motorcyklister informerar om Nollvisionen, om MC- och mopedolyckor samt om Regeringens uppdrag till Trafikverket för att öka MC-säkerheten. De tydliggör också att det är viktigt att regionernas trafiksäkerhetsarbete omfattar mc-perspektivet. Exempelvis föreslås att en del av de medel som finns avsatta för åtgärdsvalsstudier och utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen.

Vidare beskrivs problematiken med 2+1-vägar när det kommer till mc-trafik. SMC föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor. De önskar även ett mer övergripande trafikantperspektiv vid ombyggnation till 2+1-väg.

SMC ger därefter ett flertal exempel på hur MC- och mopedsäkerheten kan öka i regionen och ställer sig till regionernas förfogande i trafiksäkerhetsarbetet för motorcyklister och mopedister.

Slutligen önskar SMC ett förtydligande i texter gällande gc-vägar, att dessa även omfattar trafikering av mopeder klass II. De önskar också att regionerna är uppmärksamma på eventuella förändringar som skulle medföra att mopeder klass II inte längre får trafikera gc-vägar. SMC ber också regionerna att se över möjligheten att hänvisa tvåhjulig moped klass I och mopedbilar från 2+1-vägar och liknande högtrafikerade stråk till alternativa mindre vägar samt undersöka om moped klass I skulle kunna få framföras på GCM-väg på dessa sträckor.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

I Jämtlands län har vi inga länsvägar med utformning 2+1. I upprättat planförslag är medelstillelningen låg varför det endast finns ett fåtal vägobjekt prioriterade bland åtgärderna. Region Jämtland Härjedalen prioriterar objekten och därefter är det Trafikverket som projekterar och genomför objekten. Förslag på åtgärder för ökad säkerhet hanteras inom ramen för Trafikverkets uppdrag. Region Jämtland Härjedalen kan däremot diskutera dessa frågor med Trafikverket för att lyfta vikten av en god

*trafiksäkerhet för samtliga trafikslag och en utformning av vägsystemet som till så stor utsträckning som möjligt svara upp mot alla trafikanters behov.
Region Jämtland Härjedalen förtydligar texterna kring gc-vägnätet så att det framgår vilka som har rätt att nyttja detta.*

18. Trafikverket

Yttrande

Övergripande utgångspunkter för planeringen

Trafikverket tydliggör att planupprättaren valt att fortsätta den inriktning som finns i nuvarande plan, dvs att tidigare namngivna objekt färdigställs i största möjliga mån men med reviderade kostnader.

Samordning av åtgärder

Trafikverket har noterat att det inte finns någon samordning av åtgärder mellan den regionala och den nationella transportplanen.

Fördelning av medel över år

Trafikverket beskriver sin process gällande ekonomisk bedömning av olika objekt som ingår i den regionala transportplanen. Trafikverket tydliggör att kostnader som anges i länstransportplanen är preliminära. Siffrorna uppdateras årligen internt hos Trafikverket utifrån bland annat nya förutsättningar som kan ha tillkommit i och med projekterings framskridande och marknadsläget. Generellt gäller att ju tidigare i processen man är desto större är osäkerheten i framtagna kalkyl. I tidiga skeden görs antaganden, schabloner på mycket översiktlig nivå. Under vägplaneskedet tas en mer ingående och kvalitetssäkrad kalkyl fram.

Hantering av anläggningskostnader för namngivna investeringar

Trafikverket tydliggör att det ska framgå i vilken prisnivå planens kostnader uttrycks. Detta ska vara i prisnivå för 2021. Kostnader ska räknas upp till korrekt prisnivå. Totalkostnad inkluderar även redan förbrukade medel, förutom att redovisa summa i plan bör objektens totalkostnad redovisas.

Trafikverket redovisar därefter ett antal objekt där kostnadsbedömningen bör justeras och/eller förtydligas. Detta rör objekten:

VM1877, väg 614 Häste – Ytterån

R-Z22a, väg 604 gc-väg Slandrom – Bye

Väg 638 gc-väg Ullån – Duved

R-Z26, väg 662 Bonäshamn – Huså

Samlade effektbedömningar

Trafikverket informerar om framtagna samlade effektbedömningar.

Medfinansiering

Det framgår av remissen att den regionala planen inte utan bidrag från andra medel, exempelvis bärighetsmedel, i större utsträckning kan förbättra infrastrukturen och inte

heller finansiera vägobjekt i sin helhet. Region Jämtland Härjedalen förlitar sig mer eller mindre på att man kommer att få medfinansiering från bärighetsanslaget för vissa objekt. Trafikverket Region Mitt ser en problematik i detta då bärighetsmedel inte kan tas för givet utan är något som måste förankras med näringslivet. Detta innebär att vägobjektens faktiska genomförande har stor osäkerhet. Detta då vägplaner inte kan fastställas och vinna laga kraft om inte 100% av finansieringen för objektet finns tillgängliga.

Samfinansiering

Ingen samfinansiering av åtgärder i den nationella transportplanen finns redovisade. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033 finns ett förslag om samfinansiering av cykelåtgärder samt mitträcke och mitträffling på det regionala vägnätet. I den regionala planen finns det åtgärder för cykel som skulle kunna ta del av den föreslagna samfinansieringsmöjligheten. I vilken omfattning klargörs först efter att den nationella planen beslutats av regeringen.

Statlig medfinansiering

Länet har inte avsatt medel för statlig medfinansiering i planförslaget. Det bör framgå var statliga medfinansieringen regleras och vad som ingår i densamma. Om medel saknas i planen för att inrymma statlig medfinansiering bör detta redovisas i planen.

Bidrag till icke statliga flygplatser

Trafikverket noterar att bidrag till icke statliga flygplatser ej finns avsatta i förslaget till regional transportplan.

Investeringsbidrag till enskilda vägar

Länet avsätter totalt 4 miljoner kronor för bidrag till enskilda vägar. Dessa medel ligger år 5-12 i planperioden vilket innebär att inga medel för bidrag till enskilda vägar finns för år 1-4.

Övriga synpunkter på regionala transportplanen

Utöver ovan sammanfattade synpunkter har Länsstyrelsen även redovisat ett antal förslag till ändringar av mer redaktionell karaktär.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Samordning av åtgärder

Region Jämtland Härjedalen har gjort bedömningen att inga objekt i den regionala planen kan samordnas med åtgärder i den nationella planen.

Fördelning av medel över år

Trafikverkets interna processer gällande kostnadsbedömningar och revideringar av desamma kommer att tydliggöras i den regionala planen.

Hantering av anläggningskostnadskalkyler för namngivna investeringar

Tabellen med prioriteringar och bedömda kostnader har setts över i samråd med Trafikverket. Vissa avvikelser kommer att kvarstå, dessa är kommunicerade med Trafikverket.

Medfinansiering, samfinansiering, statlig medfinansiering, bidrag till icke statliga flygplatser, investeringsbidrag till enskilda vägar
Samtliga synpunkter som inkommit från Trafikverket under rubrikerna ovan kan kopplas till den medelstildelning som föreslås i Nationella planen för 2022-2033.

Med en budget för perioden 2022-2033 på 448 miljoner kronor och en uppskrivning av kostnaderna för samtliga objekt i nu gällande plan finns det inget utrymme för varken samfinansiering av åtgärder inom den nationella transportplanen, statlig medfinansiering eller bidrag till icke statliga flygplatser. Det finns också endast mycket sparsamma medel för investeringsbidrag till enskilda vägar.

Bedömningen har också, såsom Trafikverket noterat, gjorts att det är svårt att till fullo finansiera vissa stora vägobjekt med enbart medel från regionala planen. I nuvarande plan gäller detta objekt som Trafikverket lyfter, Bonäshamn – Huså, ett objekt som förväntas kosta minst 100 miljoner kronor att åtgärda. Det aktuella objektet har funnits med i planen många år och omfattar en sträcka där vägen i princip blir ofarbar under några veckor varje år. Under 2021 genomfördes större underhållsåtgärder vilket innebär att nästa större upprustning inte kan förväntas förrän i närtid, under dessa år kommer vägen med stor sannolikhet bara bli sämre och sämre. För detta objekt, liksom flera andra, är enda chansen för boende och näringsidkare att vägen förstärks och beläggs. Detta förväntas bekostas av regionala planen där Jämtland Härjedalen har minst tilldelade medel per km väg i hela landet. Alternativet är att objektet prioriteras i bärighetsrådet. Men även där är det för låg tilldelning av medel och konkurrensen mellan länen i Trafikverkets Region Mitt är hård. Detta leder till att vi hamnar i en situation där vägnätet förfaller och vi inte har någon möjlighet att förhindra det.

I de prioriteringar som inkommit från kommunerna i samband med upprättande av planen återfinns ett flertal objekt liknande Bonäshamn – Huså. Grusvägar som idag håller en låg till mycket låg standard och som i många fall är knappt farbara under vissa perioder av året. Så länge tilldelningen av medel inte förändras för att även ta hänsyn till länens väglängd och vägarnas skick ser vi ingen möjlighet att åtgärda befintliga brister med endast regionala medel.

Vi ser dessutom en problematik i att kommunerna inte känner till den riktlinje (TDOK 2014:0705) som innebär att grusvägar med Ådt <250 fordon/dygn inte bör prioriteras för beläggning utifrån ett drift- och underhållsperspektiv. Problemet blir då att Trafikverket inte erhåller tillräckligt med medel för att hålla vägarna i acceptabelt skick med tillräcklig omfattning av drift- och underhållsåtgärder vilket medför att efterfrågan på upprustning (asfaltering) av vägnätet blir större. Region Jämtland Härjedalen ser ett stort behov av information till berörda inom kommunerna samtidigt som vi ser ett behov av en ökad medelstildelning till länet för vidmakthållande av vägnätet, främst då det perifera vägnätet.

Region Jämtland Härjedalen ser även ett stort problem i att kostnaderna för åtgärder längs vägnätet har ökat markant mer än tilldelningen av regionala medel de senaste 10-talet år. Region Jämtland Härjedalen har länge haft en låg tilldelning som inte på långa vägar räckt till att åtgärda de brister vi har längs våra länsvägar. I och med att kostnaderna nu i det närmast skenat räcker medlen till än färre åtgärder.

Region Jämtland Härjedalen har beslutat att genomföra de objekt som finns i nu gällande plan. Till följd av kostnadsökningar innebär detta att det i princip inte blir några medel över för utvecklingsbidrag till enskilda vägar, statlig medfinansiering till bland annat kollektivtrafikåtgärder samt bidrag till icke statliga flygplatser. Detta är beklagligt men en tydlig konsekvens av den låga medelstillelningen i förhållande till det stora behovet av utveckling av våra länsvägar.

19. Åre kommun

Yttrande:

Åre kommun ställer sig bakom den övergripande inriktningen för den Regionala transportplanen men känner en stor oro över de effekter som den ekonomiska tilldelningen kommer få för kommunen.

Åres fördjupade detaljplan pekar på vikten av sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafiken som binder ihop stråkets målpunkter. En förskjutning av tidplanen får stora negativa konsekvenser främst för objektet väg 638, gc-väg Ullån – Duved. Trafiksituationen för oskyddade trafikanter längs sträckan behöver lösas.

Åre kommun vidhåller sina prioriteringar och finner det olyckligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att investeringar inte kan påbörjas enligt tidigare plan. Förskottering bör utredas och övervägas då Åre kommuns tillväxttakt är hög och prognosen är fortsatt god tillväxt i kommunen.

Åre kommun anser också att det är av stor vikt att väg 662 Bonäshamn – Huså fortsatt ligger högst i prioriteringslistan för vägar. Vägen är i oacceptabelt skick och har varit så i många, många år. Vägen behöver åtgärdas så snart som möjligt.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet och instämmer i Åre kommuns oro för trafiksituationen längs bland annat sträckan Ullån – Duved.

Region Jämtland Härjedalen kommer fortsatt arbeta för en påverkan av medelstillelningen. Med hänsyn till den mycket låga medelstillelningen kommande fyra år kommer vi även aktivt arbeta för att hitta alternativa finansieringar för de högst prioriterade objekten. Tyvärr går det inte i dagsläget att säga något om detta kan leda till en tidigareläggning av byggnationen för ovan nämnda objekt men vi fortsätter samverka med Trafikverket och Åre kommun för en nära dialog kring berörda objekt.

20. Östersunds kommun

Yttrande:

Östersunds kommun har antagit ett klimatprogram som anger färden mot ett fossilbränslefritt och energieffektivt Östersund 2030. En målsättning i programmet är att

majoriteten av resorna inom Östersunds stad och i de större tätorterna ska ske med alternativa färdssätt, exempelvis gång och cykel eller effektiv kollektivtrafik. För att uppnå detta krävs investeringar både på det kommunala och det statliga vägnätet. Via den Regionala Transportplanen finnas förutsättningar att öka andelen hållbara transporter samt skapa ett mer jämställt transportsystem i kommunen och övriga länet. Möjligheten att öka andelen hållbara transporter låg till grund för den prioritering av objekt som beslutades i kommunstyrelsen den 1 december 2020.

Tyvärr är medelstillelningen till Regionala transportplanen alldeles för låg. Det innebär att regionen inte har möjlighet att åtgärda de stora brister som finns inom kommunen eller övriga länet. Den låga tilldelningen, som inte tar någon hänsyn till omfattningen av det regionala vägnätet, kommer under planperiodens inledande fyra år även att korrigeras med utgångspunkt från tidigare överupparbetning. Detta innebär att utvecklingen av det regionala länsvägnätet, och därmed förutsättningarna att öka andelen hållbara transporter och skapa ett mer jämställt transportsystem på detta vägnät, i praktiken står stilla under fyra år.

Östersunds kommun har förståelse för den prioritering som gjorts inom ramen för den regionala transportplanen. De anser att det är korrekt att prioritera objekt med fastställda vägplaner för att inte riskera att redan gjorda investeringar går förlorade. Däremot hade kommunen självklart hoppats att det fanns fler objekt med fastställd vägplan inom Östersund kommun.

Gc-väg Slandrom – Bye

Kommunen ser objektet gc-väg Slandrom – Bye som det objekt som bör prioriteras högst näst efter redan fastställda objekt. Detta med hänsyn till möjliga samordningsvinster i samband med kommunens utbyggnation av VA-nätet längs den berörda sträckan. Östersund kommun lyfter vikten av samordning för att tillsammans kunna tidigarelägga objektet. Kommunen önskar också att detta bör beskrivas närmare i den regionala planen.

Gc-väg genom Orrviken

Kommunen har bedrivit medborgardialoger i Orrviken/Fannbyn vid vilka det framkommit att trafiksituationen i Orrviken inte är så dålig. Kommunen önskar därför flytta avsatta medel för objektet väg 592 genom Orrviken till en nytt objekt; väg 592 genom Fannbyn.

Utredning väg 592 Vallsundsbron – Orrviken

Kommunen belyser att objektet enligt uppgift flyttats från regionala transportplanen och istället kommer finansieras med bärighetsmedel. Kommunen vill fortsatt trycka på att utredningen ska utreda möjligheterna att förbättra förutsättningarna för oskyddade trafikanter som trafikerar Vallsundsbron.

Övriga synpunkter

Yttrandet lyfter också vikten av fortsatt samverkan för att få till stånd en ökad medelstillelning till den regionala transportplanen. Östersunds kommun har idag flera objekt med stora brister som inte ryms inom ramen för den regionala transportplanen.

Regeringen har avsatt medel i en cykelpott för att möjliggöra utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet. Östersunds kommun trycker på behovet att tillsammans

analysera hur detta påverkar förutsättningarna att få ytterligare objekt inom Östersund kommun finansierade. Kommunen ställer sig positiva till att objekt i andra kommuner prioriteras om bedömningen är att chansen till medfinansiering är större för något annat objekt än de inom kommunen.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen instämmer med Östersunds kommun att den låga medelstillsdelningen och den stora avräkning som drabbar regionen under planperiodens första fyra år får den olyckliga konsekvensen att utvecklingen av länsvägnätet stannar av och att detta medför att förutsättningarna för att öka andelen hållbara transporter och skapa ett mer jämställt transportsystem på detta vägnät, i praktiken står stilla under fyra år.

Regionen ser fram mot fortsatt samverkan med Östersunds kommun och övriga kommuner och intressenter i länet för att nå fram med budskapet att tillsdelningen måste förändras för att ge Jämtland län möjligheten att utveckla vägnätet och därmed skapa goda förutsättningar för länets invånare, näringslivet och alla besökare att verka, bo och vistas i hela länet.

Samverkan kring objektet Slandrom – Bye kommer fortsätta under 2022 och Region Jämtland Härjedalen har kommer fortsatt arbeta för en lösning för att kunna dra nytta av de samordningsvinster som skulle kunna uppnås, både praktiska och ekonomiska vinster.

Region Jämtland Härjedalen kommer bevaka tillsdelningen av medel från den föreslagna cykelpotten. Med utgångspunkt från den begränsade tillsdelningen till potten och det stora antalet län i Sverige som ska dela på pengarna är vi försiktigt optimistiska kring vilken påverkan/nytta denna pott kan få för vår regionala plan.

2021-09-30
REMISSMISSIV

RUN/610/2020

Jennie Berglund
Näringsliv och samhällsbyggnad
Tfn: 063-14 66 08
E-post: jennie.berglund@regionjh.se

Enligt sändlista

Remiss av förslag till ny regional transportplan för Jämtlands län 2022–2033

I dialog med aktörer inom länet har Region Jämtland Härjedalen, som ansvarig planupprättare, tagit fram ett förslag till ny regional transportplan för perioden 2022–2033. Den regionala transportplanen redovisar vilka åtgärder som prioriterats för genomförande under kommande planperiod. Regionala transportplanen redovisar även förslag på långsiktiga mål för länets infrastruktur.

Remissutgåvan fastställdes av regionala utvecklingsnämnden den 21 september 2021, § 144. Efter remisstiden kommer arbetet att fortsätta med att färdigställa planen. Regionala transportplanen kommer att fastställas av regionfullmäktige under hösten 2022.

Möjlighet att lämna synpunkter

Region Jämtland Härjedalen önskar svar på remissen senast den **31 december 2021**. Svaret skickas till: regionalutveckling@regionjh.se eller Region Jämtland Härjedalen, Box 654, 831 27 Östersund.

Ange diarienummer **RUN/610/2020** på yttrandet.

Välkomna med era synpunkter!

Ingrid Printz
Tf. regional utvecklingsdirektör

Sändlista

Bergs kommun
Bräcke kommun
Handelskammaren
Härjedalen Sveg Airport
Härjedalens kommun
Inlandsbanan AB
Jämtland Härjedalen Turism
Krokoms kommun
Länsstyrelsen Jämtland
Naturskyddsföreningen Jämtland Härjedalen
Norra skog
Norrtåg AB
Partnerskapet Fjällvägen
Ragunda kommun
Region Dalarna
Region Gävleborg
Region Jämtland Härjedalens pensionärsråd
Region Jämtland Härjedalens tillgänglighetsråd
Region Västernorrland
Region Västerbotten
Samling Näringsliv
SJ
STF Östersund
Strömsunds kommun
Svenska Taxiförbundet
Sveriges bussföretag/Transportföretagen
Sveriges Åkeriföretag, Norr-Mitt- Gävleborg
Trafikverket
Åre kommun
Åre Östersund Airport
Östersunds kommun

Kompletterande utskick 2021-12-13 (med förlängd svarstid till 21/1 2022):

Försvarmakten
Sametinget
Tillväxtverket