

Del 2 Planförslag Regional transportplan för Jämtland län 2026-2037

Beslutad 2025-09-16, av: Regionala utvecklingsnämnden

Del 2 Planförslag Regional transportplan för Jämtland län 2026-20372026–2037
Dnr RUN/360/2023

Handläggare
Jennie Söderberg
Samhällsutveckling

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

JÄMTLANDS LÄN – TRANSPORTSYSTEM OCH FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTVECKLING....	4
1 BESKRIVNING AV TRANSPORTSYSTEMET	4
1.1 Vagnätet.....	5
1.2 Järnvägsnätet	6
1.3 Flygplatser av betydelse	6
1.4 Persontransporter	7
2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR REGIONAL PLANERING	9
2.1 Samhällsplanering	9
2.2 Miljö.....	10
2.3 Trafiksäkerhet och olycksfrekvens.....	12
2.4 Näringslivets transporter	12
2.5 Tillgänglighet.....	16
3 REGIONALA PRIORITERINGAR TILL NATIONELLA PLANEN	18
4 DELMÅL OCH INSATSER FÖR EN UTVECKLAD INFRASTRUKTUR.....	19
4.1 Snabba pålitliga tågförbindelser.....	19
4.2 Bra flygförbindelser	19
4.3 Bra standard på våra vägar	20
4.4 Hög trafiksäkerhet.....	20
4.5 Hänsyn till klimat och miljö.....	20
4.6 Väl utbyggd infrastruktur för alternativa färdmedel	21
4.7 Arbete för ökad tillgång till fossilbränslefria alternativ inom transportsektorn	21
4.8 Goda förutsättningar för godstransporter.....	23
4.9 Minskat resande och effektiva transporter	24
4.10 Tillgänglighet - Jämställdhet och jämlikhet i transportsystemet	24
5 MÅLKONFLIKTER OCH UTMANINGAR.....	25

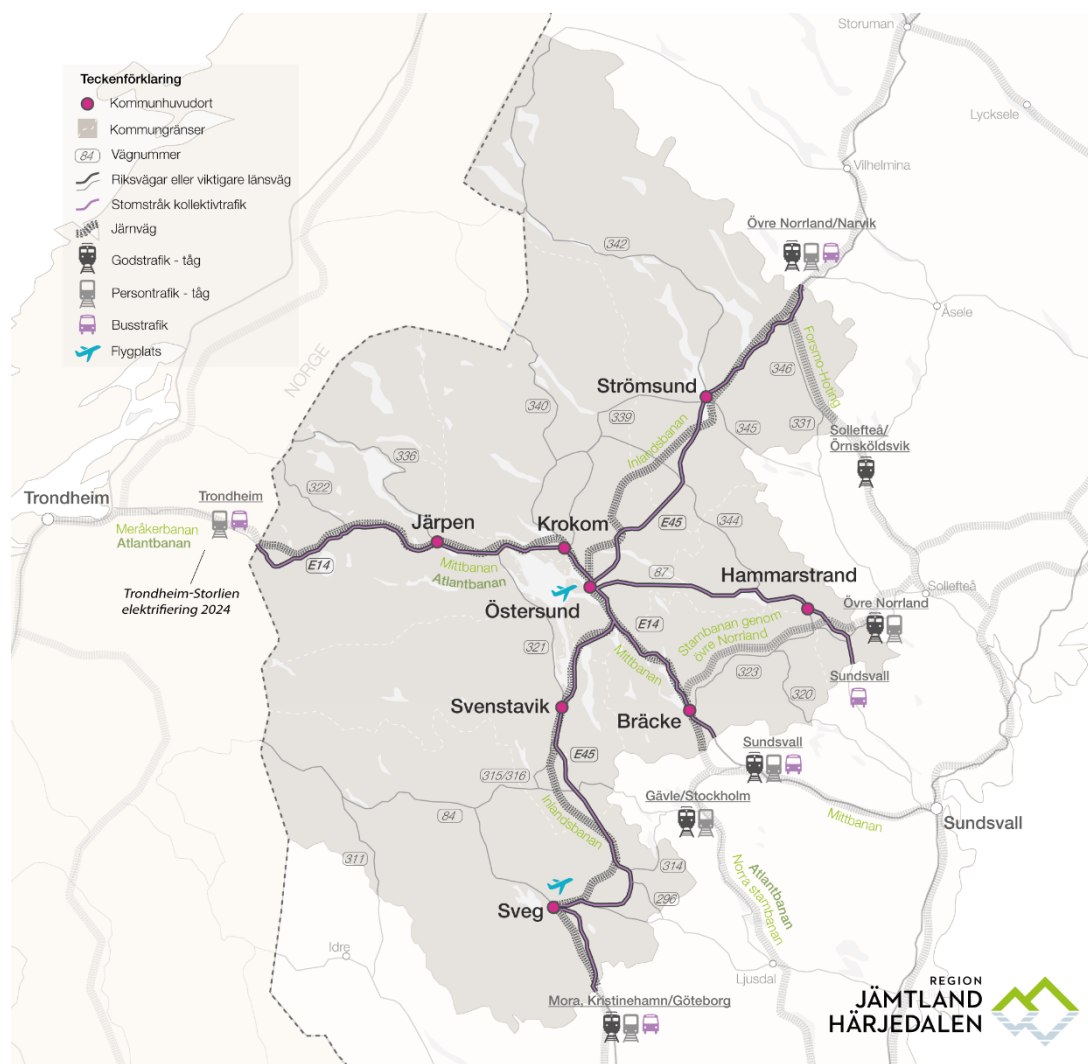
5.1	Besöksnäring och påverkan på Jämtlands koldioxidbudget	25
5.2	God tillgänglighet och påverkan på miljö och klimat samt trafiksäkerheten.....	25
5.3	Innovativa lösningar och begränsad tilldelning av medel.....	25
5.4	Alternativa färdmedel och långa avstånd	26
5.5	Nybyggnation och miljöpåverkan	26
6	FRAMTIDENS INFRASTRUKTUR I JÄMTLAND LÄN	26

Jämtlands län – transportsystem och förutsättningar för utveckling

Denna del av den Regionala transportplanen ger en fördjupad bild av Jämtland län, både av den transportinfrastruktur som finns i länet men även hur länet är uppbyggt och hur det påverkar behoven kring utveckling av infrastrukturen. I dokumentet redovisas även länets prioriteringar till den Nationella planen för transportinfrastruktur och ett resonemang kring vilka insatser som krävs för att fortsatt utveckla infrastrukturen och vilka målkonflikter som måste hanteras längs vägen.

1 Beskrivning av transportsystemet

Nedan redovisas länets viktiga infrastrukturstråk samt länets flygplatser.



Figur 1 Karta som visar de största infrastrukturstråken samt flygplatserna i Jämtland län

1.1 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 – Östersund - Trondheim
- E45 Göteborg–Mora- 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.

	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

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

Under många år har underhållet längs Jämtlands läns vägnät varit otillräckligt. Det har medfört att flera sträckor har stora brister när det kommer till framkomlighet och tillgänglighet, primärt under tjällossningsperioden, men även under övriga delar av året. Det har även tagit lång tid att åtgärda de skador som uppstått till följd av brist på medel för vidmakthållande. Med utgångspunkt från detta är det mycket positivt att Regeringen valt att prioritera tilldelningen av medel till vidmakthållande av vägnätet i den nationella planen.

Utöver behovet av underhåll finns även ett stort behov av investeringar från övriga potter i den Nationella planen samt från den regionala transportplanen då stora delar av vägnätet fortsatt har bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet.

En låg medelstilldelning till investeringar i Jämtlands län riskerar att försvaga näringslivets konkurrenskraft, försvåra jord- och skogsbrukets transporter och försämra tillgång till grundläggande samhällsservice. Konsekvenserna drabbar olika grupper av trafikanter –

från pendlare och äldre till turister och godstransporter- och leder sammantaget till minskad tillgänglighet, högre kostnader och försämrade social och ekonomisk hållbarhet i länet.

1.2 Järnvägsnätet

Det statliga järnvägsnätet i Jämtland omfattar 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. Norra Stambanan (Gävle/Storvik - Ånge) är också den av stor vikt för länet då sträckningen är den idag kortaste, och snabbaste, vägen mellan Stockholm och Östersund/Jämtland.

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.

En satsning på järnvägarna kan ses som ett viktigt bidrag för att nå miljö- och klimatmålen. Kortare restider med tåg är en förutsättning för att människor ska använda tåget i stället för bilen både regionalt och på längre sträckor, möjligheter för företag med effektiva och prisvärda transporter för gods på järnväg en annan.



Figur 2 Flera aktörer trafikerar de Jämtländska järnvägarna. Norrtåg ansvarar för den regionala trafiken mellan Sundsvall och Östersund vidare till Åre/Duved/Storlien.

1.3 Flygplatser av betydelse

Jämtland har för närvarande två reguljära flygplatser, Åre - Östersund Airport och Härjedalen Airport. Snabba transporter till och från Stockholm/Arlanda är en förutsättning

för utveckling av turistnäringen och näringslivet i länet. För Härjedalens kommun har det vid kommunens arbete med nyetableringar, företagsutveckling och turistiska utvecklingssatsningar 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 "överdagen-resor".

Under våren 2025 presenterades en flygplatsutredning "*Samhällseffekter av flygverksamheter vid Jämtland-Härjedalens flygplatser*" som tydligt stärker flygplatsernas betydelse för länets fortsatta utveckling.

Resultatet från analysen kan sammanfattas i följande punkter:

- Regionens båda flygplatser bedöms ha gett länet omkring 3700 fler invånare och 2800 fler sysselsatta, en procentuell effekt på 2,8 respektive 3,8 procent.
- Flygplatsernas samlade regionalekonomiska betydelse, i termer av effekten på bruttoregionprodukten (BRP), beräknas år 2026 vara cirka 2,9 miljarder kr eller 4,8 procent.
- Flygplatsernas klimatavtryck beräknas i monetära termer uppgå till cirka 30 miljoner kr år 2026, det vill säga en mycket blygsam effekt i förhållande till flygplatsernas regionalekonomiska betydelse.
- Flygplatserna genuina (nationella) samhällsekonomiska nettovärde bedöms, beräknad enbart utifrån produktivitetseffekten och klimatavtrycket samt uttryckt som ett nuvärde över perioden 2026–2050, bedöms uppgå till drygt 12 miljarder kr.

Med hänsyn till den pågående teknikutvecklingen inom flygområdet, med mindre elflyg och drömarverksamhet, kan även andra flyg-/landningsplatser i länet komma att få en större betydelse i framtiden. Flygplatserna bedöms även få en förstärkt betydelse i och med den upprustning av totalförsvaret som pågår.

Åre – Östersund airport

Åre - Östersund airport är den största flygplatsen i länet. Till följd av pandemin minskade trafikeringen markant under 2020 och 2021 och har sedan dess haft svårt att återhämta sig. Dagens resandesiffror ligger fortsatt en bit under de som uppmättes före pandemin. Åre-Östersund airport erbjuder idag kommersiell trafik mot Stockholm-Arlanda och upphandlad trafik mot Umeå. Därutöver trafikeras Åre-Östersund under delar av året av chartertrafik till olika turistdestinationer.

Härjedalen Airport

Härjedalen saknar direkt tågförbindelse till Stockholm. Flyget, med dagliga avgångar mot Stockholm, är således mycket viktig för tillgängligheten till Härjedalen. Idag trafikeras sträckan med två av Trafikverket upphandlade turer per vardag och en på söndagar.

1.4 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 även om 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 genomförts tillsammans med Östersunds kommun.



Figur 3 En väl fungerande kollektivtrafik är viktig för tillgängligheten och den sociala hållbarheten.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet (2021–2026) beskriver närmare kollektivtrafiken i Jämtlands län. Programmet revideras under 2025.

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 och längs med våra Europavägar E14 och E45 samt i ett antal större orter/samhällen runt om i länet.

Att en stor del av befolkning är samlad på en relativt begränsade ytor 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 med flera

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 15–20 km kan med relativ enkelhet genomföras med cykel/moped i stället för med bil.

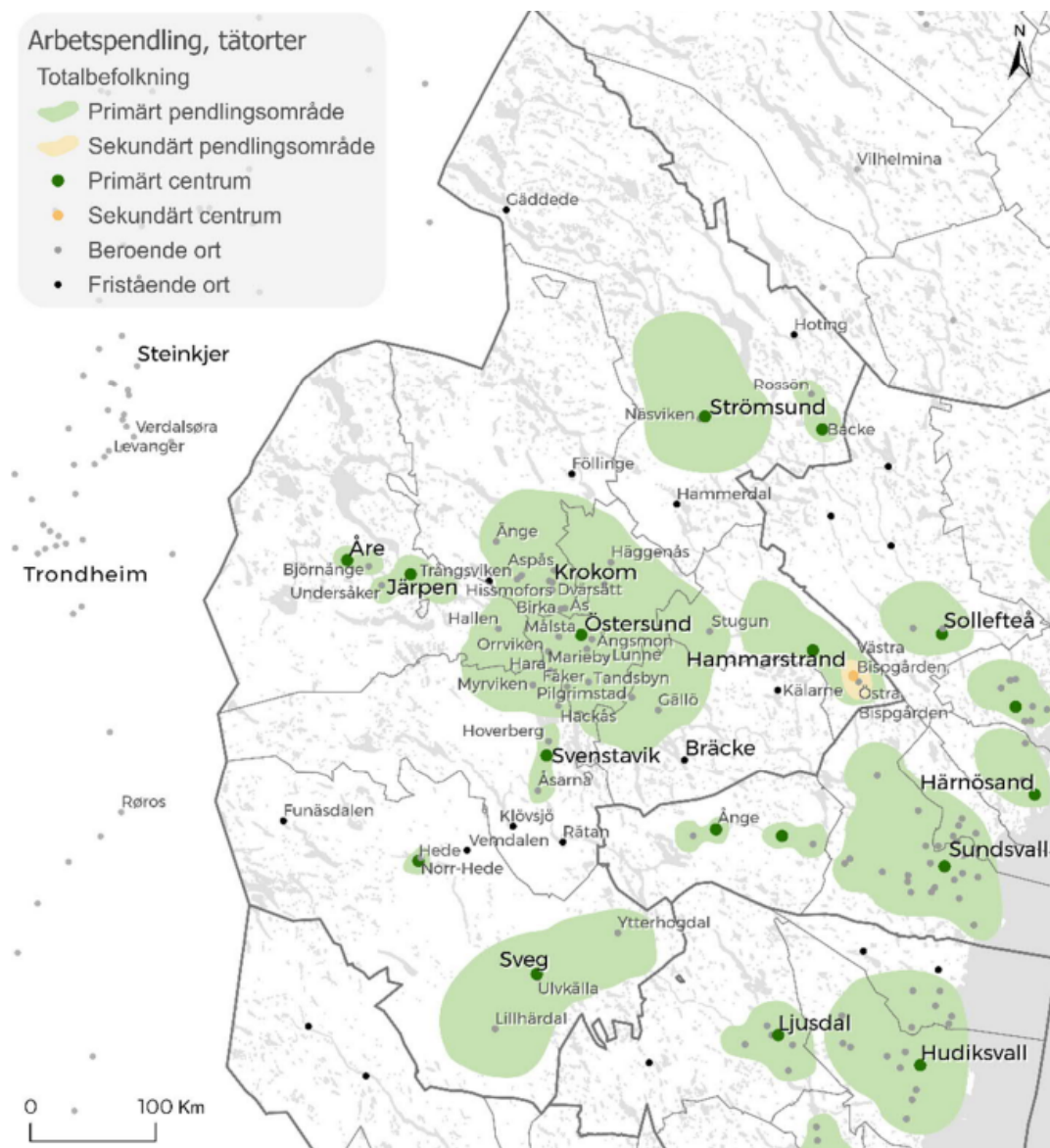
Till följd av låg medelstillsättning och höga kostnader för byggnation av gång- och cykelvägar kommer fokus i denna plan att ligga på utbyggnation av stråk snarare än på satellitlösningar i samhällen/orter.

2 Förutsättningar för regional planering

2.1 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.



Figur 4 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)

Människor väljer idag, 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.

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 alla dagar.

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 alltmer diffust.

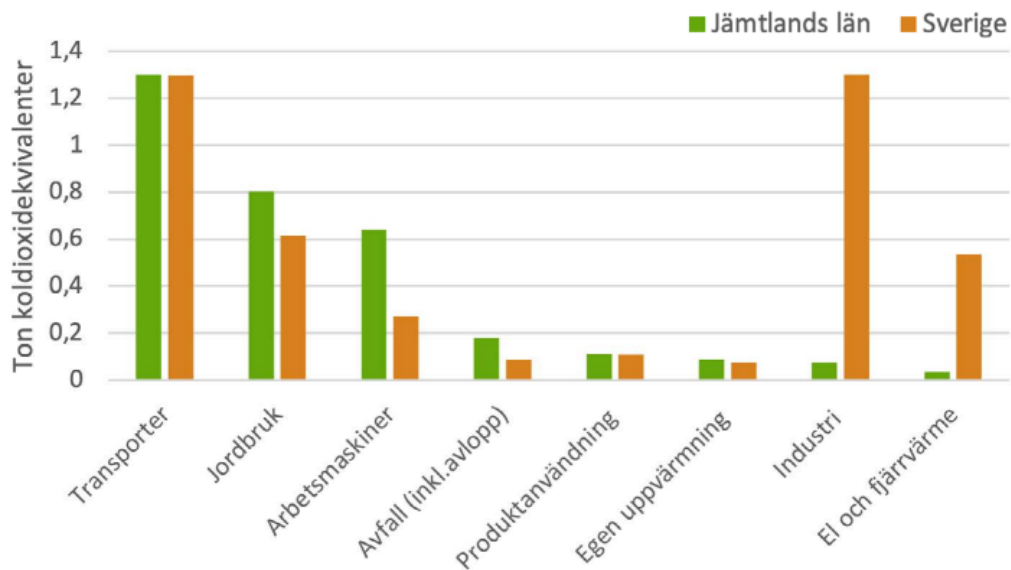
2.2 Miljö

Territoriella utsläpp

Länets utsläpp skiljer sig markant från den nationella bilden. Utsläppen från transportsektorn och jordbruket ligger ungefär i nivå med rikssnittet, men Jämtlands län har betydligt större utsläpp från arbetsmaskiner. Samtidigt är utsläppen från industri, el och fjärrvärme mycket lägre än i övriga landet.

Det innebär att länet har en tydlig, regionalt präglad utsläppsprofil. För att lyckas med klimatomställningen krävs att åtgärderna anpassas till denna verklighet – där fokus på transporter och arbetsmaskiner spelar en avgörande roll.

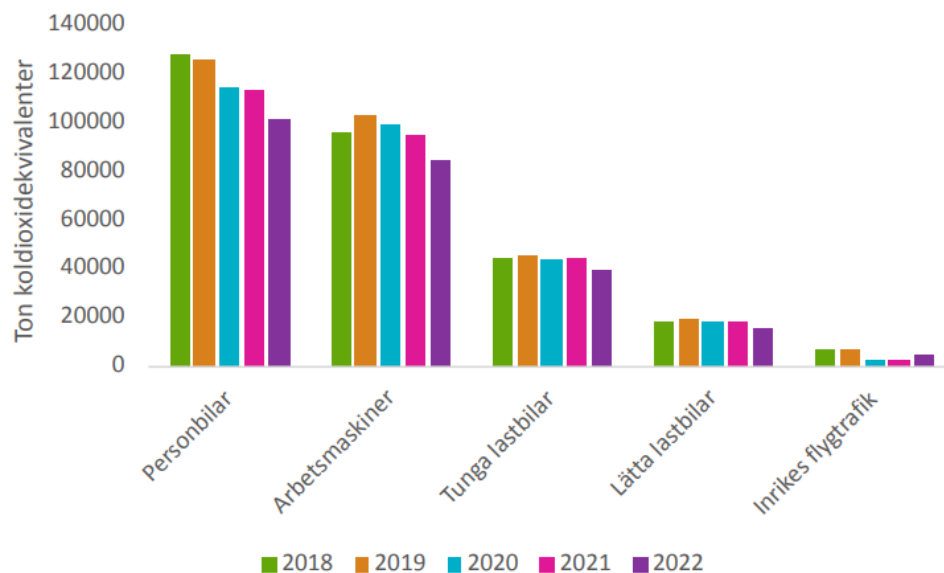
Växthusgasutsläpp per capita i Jämtlands län och Sverige år 2022.



Källa: Källa SMHI – Nationella emissionsdatabasen³

Figur 5 Diagram som visar källor för växthusgasutsläpp i Jämtlands län 2019 (Källa: Energi- och klimatstrategi 2025–2030)

Växthusgasutsläpp från transporter och arbetsmaskiner i Jämtlands län 2018-2022.



Källa: Nationella emissionsdatabasen⁴

Figur 6 Diagram som visar hur utsläppen från transporter och arbetsmaskiner fördelar sig och hur de förändrats över tid (Källa: Energi- och klimatstrategi 2025–2030)

I den regionala strategin som togs fram 2018–2019 definierades en koldioxidbudget för Jämtlands län för åren 2020–2030. För att hålla länets klimatpåverkan i linje med Parisavtalets mål, behöver utsläppen i länet minska med 10 procent per år, jämfört med

föregående år, under perioden 2020–2030. Denna bedömning är fortsatt aktuell även år 2025.

Klimatanpassning

Jämtlands län står inför särskilda utmaningar kopplade till klimatförändringar. Ökade nederbördsmängder och fler intensiva skyfall ökar risken för översvämningar och erosion längs vägar och broar, särskilt i dalgångar och vid vattendrag. Samtidigt innebär fler frysnings- och töcykler att tjälskador på vägar blir vanligare, vilket påverkar både framkomlighet och underhållskostnader. De förändrade snö- och isförhållanden kan också innebära att traditionella flyttleder för renhjordar påverkas, vilket ställer krav på att vägnätet planeras och underhålls med hänsyn till rennäringens funktioner.

För att säkerställa ett robust transportsystem krävs därför en ökad beredskap för extrema väderhändelser samtidigt som vägkonstruktioner måste förstärkas genom bland annat förbättrad dränering som kan hantera ökade och kraftfullare nederbördsmängder.

I glesa landsbygdsområden är det särskilt viktigt att lågtrafikerade vägar underhålls för att jord- och skogsbruk, turism och samhällsservice ska kunna fungera året runt.

Klimatanpassning i Jämtlands läns transportinfrastruktur är därmed en förutsättning för att upprätthålla både regional utveckling och social hållbarhet.

2.3 Trafiksäkerhet och olycksfrekvens

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. Utbyggnationen har påbörjats längs väg E45 Brunflo – Fåker samt Fåker – Svenstavik.

Övriga sträckor som planeras för byggnation är E45 Östersund – Hökbäck, väg 87 Östersund – Lillsjöhögen, E14/E45 Östersund - Brunflo. Utöver dessa sträckor finns även sträckan E14 Östersund – Krokom med som prioriterad för utbyggnation.

2.4 Näringslivets transporter

Utvecklingen mot tyngre och längre fordon innebär att vägnätet kommer att utsättas för större påfrestningar än tidigare. Den ökade vikten och längden ställer högre krav på vägars bärighet, kurvradier, broars konstruktion och på trafiksäkerheten i stort. För det statliga vägnätet innebär detta att de större transportlederna, både Europavägar och länsvägar, måste förstärkas och anpassas för att klara de nya fordonsdimensionerna, både för att säkerställa framkomlighet och för att undvika kostsamma skador på infrastrukturen. På det kommunala vägnätet blir frågan särskilt viktig eftersom många transporter till och från industrier, jordbruk och samhällsservice sker på lokala vägar som ofta inte är byggda för att hantera den ökade belastningen. Här krävs en långsiktig planering där investeringar i förstärkning och underhåll prioriteras för att undvika försämrad trafiksäkerhet och ökad underhållsskuld.

Det enskilda vägnätet, som i Jämtlands län har stor betydelse för både skogsbruk och jordbruk, påverkas också direkt av utvecklingen. Tyngre fordon innebär att vägarna snabbare slits och att kostnaderna för underhåll ökar, vilket kan bli en utmaning för de vägföreningar och markägare som ansvarar för dessa sträckor. I Jämtlands län, där avstånden är långa och näringslivet är starkt beroende av transporter, blir det därför avgörande att hela vägnätet – statligt, kommunalt och enskilt – utvecklas på ett sätt som möter kraven från tyngre och längre fordon. Det handlar om att säkerställa bärighet och framkomlighet, men också om att skapa ett robust system där alla delar av vägnätet fungerar tillsammans för att möjliggöra effektiva transporter och en hållbar regional utveckling.

Jordbruk och skogsnäring

Jord- och skogsbruket är starkt beroende av ett fungerande vägnät för att kunna transportera råvaror, insatsvaror och nå marknader. I glesa landsbygdsområden är vägarna inte bara en transportlänk utan en förutsättning för att upprätthålla basfunktioner som livsmedelsförsörjning, skogsproduktion och service. För att säkerställa detta krävs kontinuerligt underhåll av lågtrafikerade vägar, förstärkning av bärighet för tunga transporter, effektiv vinterväghållning samt en tydlig prioritering av landsbygdens behov i regionala och nationella transportplaner.

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

Skogsnäringen genererar ca 4 000 årsarbeten under hela året inom såväl avverkningsarbete, 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 stora delar av länsvägnätet har därför uppgraderats för att klara 74 ton (BK4).



Figur 7 Timmer som lagts upp intill väg 726 söder om Östbyn.

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. Under 2026 kommer även en godsanalys upprättas inom ramen för projektet Mittstråket 2.0. Analysen kommer titta på hela det öst-väsliga stråket från Trondheim via Jämtland/Östersund till Vasa. När Meråkerbanan är elektrifierad, i december 2025, förbättras möjligheterna för transporter mellan länderna från hamn till hamn.

Utöver för jord- och 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.

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 rensköterna 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.



Figur 8 Väg 535 väster om Börtnan

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 rennäringsen 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.

I samband med upprättandet av den Regionala Transportplanen hölls en konsultation med Sametinget och Svenska samers riksförbund. Synpunkter som inkom i samband med dessa konsultationer har inarbetats i planen med tillhörande bilagor.

Besöksnäring

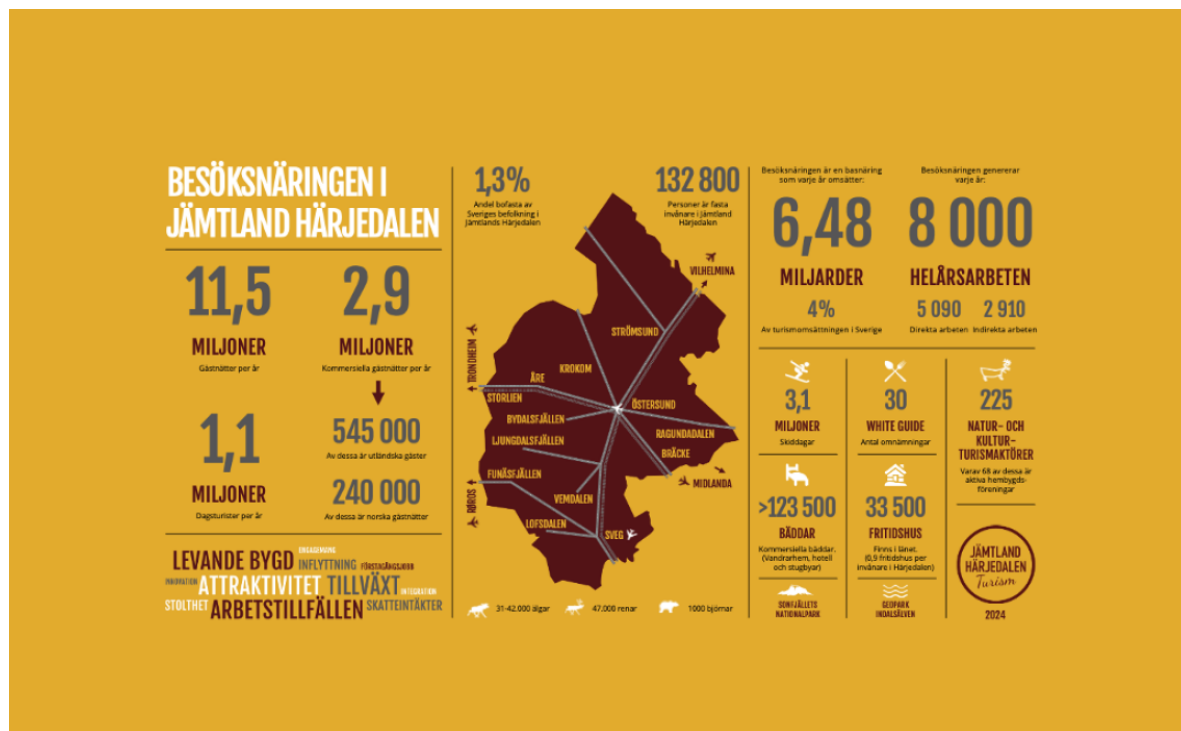
Jämtland har under mycket lång tid varit ett län med omfattande besöksnäring. De senaste årtiondenas medvetna satsning på stora kultur- och idrottsevenemang och året-runt-aktiviteter i fjärrvärlden har stärkt länet som besöksmål. Satsningen och tillströmningen av besökare ställer krav på transportinfrastrukturen och tillgängligheten och är en viktig del i konkurrensen. För att möta kraven är det viktigt att alla delar av infrastrukturen fungerar tillfredsställande, allt från att den faktiska väg- och järnvägsinfrastrukturens ska hålla en god standard vis tidtabellsutbud och prisbild för flyg och tågresor till tillgängligheten till laddplatser även i vårt finmaskigare vägnät.

Turismen i Jämtlands län står för en betydande del av den svenska turistnäringen. Omsättningen i länet uppgick 2024 till ca 6,5 miljarder kronor. Antalet gästnätter år 2024 var ca 11,5 miljoner. Totalt genereras motsvarande ca 8000 årsarbeten av turismen.

I Jämtlands län finns ett tjugotal större eller mindre destinationer. De flesta av dessa är helt beroende av väl fungerande vägtransporter. Exempelvis reser över 90 procent av besökarna till västra Härjedalen med bil. Till många av destinationerna 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 säsongsbaserat.

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 de stora turistvägarna E 14, E 45, väg 84 och 321 är därför högt prioriterade samtidigt som även det övriga vägnätet måste utvecklas för att möta efterfrågan på trafiksäkra och tillgängliga vägar.

Möjligheten till en bra flygförbindelse till länet är också viktig för turistnäringen och för övrig besöksnäring. Förutom Åre/Östersund flygplats spelar också de mindre flygplatserna i Sveg och även flygplatsen i Röros (Norge) viktiga roller för turistdestinationerna i närområdena. Trondheims stora flygplats i Vaernes fyller också en roll för den Jämtländska besöksnäringen, framför allt för besökare i Åre kommun. 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 9 Statistik från 2024 avseende besöksnäringen (Källa: Jämtland Härjedalen Turism)



Figur 10 Besöksnäringen är av stor vikt för Jämtland. Bland annat Åre lockar både sommar- och vinterturister som är beroende av väl fungerande väg- och järnvägsinfrastruktur till och från länet men även mellan olika målpunkter runt den valda destinationen.

2.5 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.

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 säkerhets- och 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.

Tillgång till kollektivtrafik är viktigt för möjligheten till arbetspendling för alla. Tillgänglighet till kollektivtrafiken är beroende av flera faktorer; fordonens utformning, hållplatsernas och busstationernas tillgänglighet samt information om detta. Ledsagning finns vid bemannade järnvägsstationer och bör 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. Även om fordon är tillgänglighetsanpassade så finns stora brister avseende tillgängligheten på hållplatslägena, speciellt ute i länet längs det mer finmaskiga vägnätet.

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".

Den låga medelstillsdelningen till länet för utveckling av det statliga vägnätet samt den historiskt låga tillsdelningen för vidmakthållande av vägnätet innebär att det inte är/varit möjligt att utveckla och underhålla vägarna i sådan omfattning att dess skick och standard ej försämrats. Detta har i många fall resulterat i att tillgängligheten försämrats både till/från länet men även inom länet.

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. I dagsläget har länet färre avgångar/ankomster än på många år och prisbilden på biljetter bidrar i många fall till att andra färdssätt väljs till/från Stockholm som är huvuddestinationen.

3 Regionala prioriteringar till Nationella planen

Inför aktuell planrevidering beslutades länets prioriteringar under hösten 2023 i forumet Regionens Samverkansråd där politiska representanter från både regionen och länets kommuner möts.

Prioriteringar på lång sikt utgörs av stråk där utveckling krävs för att höja trafiksäkerhet och tillgänglighet i de berörda stråken. Dessa prioriterade stråk ligger sedan till grund för de prioriteringar som redovisas för kort och medellång sikt. Där har de högst prioriterade åtgärderna inom de utpekade stråken valts ut, åtgärder som bland annat spelas in mot den Nationella planens prioriteringar av ”större investeringar”.

Prioriteringar på lång sikt:

- Fyra timmar Östersund – Stockholm med tåg via Atlantbanan (Mittbanan/Norra Stambanan)
- Mittstråket med E14 och Mittbanan
- Inlandsstråket med Inlandsbanan och E45

Prioriteringar på kort och medellång sikt:

- E14 Lockne – Optand, ny sträckning
- Mittbanan Östersund – Storlien (bibehållen plats i Nationella plan samt ökad tilldelning)
- Nya beräkningsgrunder/högre ramtilldelning till regionala transportplanerna
- Flyget

För att Jämtlands län ska kunna utvecklas på bästa sätt behövs även satsningar på andra håll, exempelvis genom ett ökat vidmakthållande av vägnätet.

4 Delmål och insatser för en utvecklad infrastruktur

Nedan redovisade delmål och insatser som 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.

4.1 Snabba pålitliga tågförbindelser

Dagliga tågförbindelser ska utvecklas mellan Jämtlands län och södra Sverige med restider ner mot 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, som ska vara färdig december 2025, förbättrar markant möjligheten för godstransporter på järnväg mellan de norska hamnarna i Trondheimsregionen och vårt län vidare mot övriga delar av Sverige. 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.

4.2 Bra flygförbindelser

Trots att ambitionen är att restiderna med tåg mellan Stockholm och Jämtlands län ska minskas har och kommer flyget ha en viktig roll besöksnäringen och övriga näringslivet i länet. För tidseffektiva resor över dagen mellan Östersund/Sveg och Stockholm är flyget ofta det enda alternativ. 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 samt Östersund och Stockholm. 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, Sveg och Vilhelmina har viktiga roller för besöksnäringen i länet.

En omställning till alternativa drivmedel inom flygtrafiken ska fortsatt uppmuntras och stödjas liksom övrig utveckling av flyginfrastruktur såsom drönartrafik.

4.3 Bra standard på våra vägar

Vägarna inom och till/från 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 viktig 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.



Figur 11 Exempel på väg i det lågtrafikerade nätet som har skador i beläggningen som inte kunnat åtgärdas till följd av begränsade medel för vidmakthållande.

4.4 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.

4.5 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.

4.6 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.

Fler gång- och cykelvägar i länet ska bidra till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Utbyggnation av befintliga stråk och 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 pendlarparkeringar 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.

4.7 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 framför allt i glesbygden där gång-, cykel- och kollektivtrafik inte är ett alternativ. Därför är det viktigt att tillhandahålla strategiskt placerad infrastruktur för hållbara förnybara drivmedel och laddbara fordon, så att det går att bo och verka i hela länet.



Figur 12 Invigning av ny laddstation i Ragunda kommun. Foto: Linnéa Lilja

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 hållas. Med utgångspunkt i flygets vikt för länets utveckling är det viktigt att det finns en möjlighet att välja flyget utan att för den skull motverka uppfyllelsen av satta miljömål. Det är därför av högsta vikt att pågående utveckling och satsning på hållbara biodrivmedel för flyg fortgår och stärks.

Offentlig verksamhet och större företag har en viktig roll som föregångare och kan, om de ställer relevanta miljökrav vid upphandlingar, driva markanden i rätt riktning. Tillsammans kan de skapa tillgång och efterfrågan på hållbara biodrivmedel och laddinfrastruktur samtidigt som de bidrar till att bibehålla alla transportslag i länet något som är av högsta vikt för länets fortsatta utveckling.

4.8 Goda 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 fortsätter anpassas 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 är viktiga för ökad kapacitet, kortare restider och en stärkt 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.



Figur 13 Arbetet för en överflytt av gods från väg till järnväg bör fortskrida.

Inlandsbanan har varit och är viktig för att skapa en redundans för järnvägssystemet i norra delarna av landet. Till följd av omvärldsläget och det ökade fokuset på militär mobilitet har Inlandsbanan lyfts som en strategiskt mycket viktig anläggning. Förstärkningar av Inlandsbanan bidrar även till att ytterligare öka möjligheterna för en överflytt av transporter från lastbil till tåg. 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.

4.9 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.

4.10 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 elbilsladdstationer 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.

5 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.

5.1 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.

5.2 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.

5.3 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.

5.4 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 glesa 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 relativt gammal fordonsflotta i länet, fordon med högre utsläpp än dagens moderna bilar. Långa avstånd och avsaknad av bil kan också leda till ett socialt 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.

5.5 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 nyexploatering 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 i stället flyttas längs leder som passerar vägnätet.

6 Framtidens infrastruktur i Jämtland län

Regionala transportplanen omfattar åren 2026–2037. 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 uppstå situationer som påverkar både hur vi arbetar, reser och vill spendera vår fritid samtidigt som kostnadsbilden för olika objekt markant kan förändras.

Under pandemiåren 2020–2021 såg vi att människors resmönster markant förändrades. Antalet tjänsteresor har minskat både regionalt och interregionalt, möten sker i stor omfattning via digitala lösningar. Människor sökte sig ut från städerna och bosatte sig på landsbygden då den fysiska närvaron på arbetsplatser, inom många yrkeskategorier, inte längre var lika självklar. Många såg också fördelarna med att inte bo lika tätt och kunna äga en större egen bostad. Den trenden har avtagit något men i vissa delar av Jämtlands län kan vi fortsatt se en inflyttning från övriga delar av landet.

Det är svårt att sitta 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 för lång sikt framtåt ändrat 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 fortsatt många 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 den delen av vår infrastruktur.

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 både för transporter längs vägnätet och för flyget. Ett annat exempel inom omställningen är den snabba utvecklingen inom elflyg och drönarverksamhet. Redan idag pågår testverksamhet inom både elflyg och flyg med drönare inom ramen för projektet "Green Flyway 2.0". Förändringarna i klimatet ställer också krav på större hänsyn vid om- och nybyggnation och skapar behov av en översyn av befintliga anläggningar och deras avvattningsystem. Ökad nederbörd och därmed ökade flöden i vattendrag, risker för ras, varmare vintrar med frekventa och stora temperaturvariationer och liknande har en stor påverkan på infrastrukturen och det är viktigt att hänsyn tas till dessa nya förutsättningar i all planering, både vid nybyggnation och vid underhåll av infrastrukturen.

Inte minst kommer det förändrade säkerhetsläget att få en påverkan på den Jämtländska infrastrukturen, både för flyg, järnväg och väg. Utifrån NATO:s världsavtal och de scenarier som ställts upp inför en eventuell konfliktsituation kommer Jämtlands län fungera som ett nav för de transporter som kan komma att bli aktuella, både i tider av fred/övning och vid en eventuell konfliktsituation.

Den öst-västliga korridoren mellan Trondheim – Östersund – Bräcke/Ånge har pekats ut som mycket högt prioriterad för transport av både gods och människor. För att ha ett fungerande transportsystem för både militär och civil trafik är det viktigt att både huvudstråk och alternativa stråk inom korridoren/länet svarar upp mot de behov som kommer kunna uppstå.

I dagsläget är det inte tydligt uttalat vilka krav som kommer ställas på infrastrukturen och ej heller hur eventuella åtgärder ska finansieras, detta är något som kan komma att klargöras under planperiodens början.