

Kopia av Del 1 Planförslag Regional transportplan för Jämtland län 2026-20372026– 2037

Beslutad 2025-12-16, av: Regionala utvecklingsnämnden

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har enligt förordningen om regionalt utvecklingsansvar uppdrag att ta fram ett förslag till Regional transportplan för perioden 2026–2037. Planen ska innehålla förslag till standardhöjande åtgärder och investeringar i den statliga transportinfrastrukturen, länsvägnätet, de kommande tolv åren. Trafikverket har fått i uppdrag att för samma period ta fram ett förslag till Nationell plan för infrastruktur som bland annat innefattar medlen för utveckling av det statliga järnvägsnätet och större vägar (i Jämtlands län E 14 och E 45) samt drift, underhåll och bärighetsåtgärder av hela den statliga transportinfrastrukturen.

Den föreslagna ekonomiska ramen för Region Jämtland Härjedalens regionala transportplan 2026–2037 uppgår till 823 miljoner kronor. Efter avräkning för tidigare överupparbetning kvarstår 791 miljoner kronor för planperioden.

Inför aktuell planperiod har dialog förts med berörda aktörer i länet avseende hur planen bör upprättas för bästa nyttjande av tilldelade medel. Med utgångspunkt från genomförda dialoger har Region Jämtland Härjedalen beslutat att minska andelen större investeringar i planen till fördel för mer småskaliga åtgärder.

Bedömningen är att detta kommer ge:

- Större spridning av åtgärderna i länet och därmed en ökad standard på fler platser än längs de mest trafikerade och befolkade stråken.
- Mindre risk för större överskridanden av tilldelad budget med konsekvensen att länet får en nedskrivning av medelstilldelningen vid kommande planrevidering.
- Större möjlighet till samverkan/samfinansiering med övriga åtgärder såsom underhållsåtgärder och bärighetsåtgärder, något som leder till bättre nyttjande av tilldelade medel.
- Kortare ledtider från identifiering av brist till färdig åtgärd.

Planen för 2026-2037 är, till följd av den stora nedskrivningen av planen för 2022-2033 och därtill nödvändig framflyttning av prioriterade objekt, i princip fullteknad under periodens första sex-sju år varför effekten av det ändrade upplägget blir begränsad i aktuell plan. Men under planens andra sexårsperiod finns relativt stora medel avsatta för mindre trafiksäkerhetsåtgärder och statliga medfinansiering.

Medlen för tolvårsperioden föreslås fördelas på fyra olika åtgärdsområden; vägåtgärder, mindre trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägsinfrastruktur och statlig medfinansiering.

I planförslaget har, mot bakgrund av rådande förutsättningar (medelstildelning, tidigare plan och kommunala prioriteringar), ca 25 % av tilldelade medel satsats på vägåtgärder, ca 50 % på gång- och cykelvägsinfrastruktur och resterande ca 25% läggs på mindre trafiksäkerhetsåtgärder och statlig medfinansiering.

Faktorer som primärt styr utformningen av planen/prioriteringarna:

- Ekonomiska ramarna
- Fastställda vägplaner, objekt som måste byggstartas under perioden 2025–2028 för att vägplanen inte ska behöva upprättas/fastställas på nytt
- Etappindelade objekt ska slutföras för att färdigställa stråk
- Resultat från dialoger med och inspel från kommunerna och övriga aktörer

Utöver detta har även prioriteringsprinciper tagits fram för respektive åtgärdsområde, dessa är inte styrande utan vägledande för arbetet med åtgärdsplaneringen.

I samband med upprättandet av den regionala transportplanen för 2022–2033 togs fem mål för infrastrukturarbetet i länet fram i samverkan med kommuner och näringsliv;

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

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

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

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

I tabellen nedan redovisas fördelningen av tilldelade medel (2025 års prisnivå):

ÅTGÄRDSOMRÅDEN	Total kostnad	Upparbetat (tom 2025)*	Summa planen	2026-2029	2030-2033	2034-2037
Väggåtgärder	211		200	60	80	60
Väg 662 Bonäshamn - Huså	71	11	60	60		
Väg 614 Häste - Ytterån	50		50		50	
Väggåtgärder fordonstrafik	90		90		30	60
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder	106		106	6	40	60
Gång- och cykelvägsinfrastruktur	441		405	199	91	115
Väg 609/614 Rödön	50	19	31	31		
Väg 87 Stugun	30	4	26	26		
Väg 638 Ullån - Duved						
Ettapp 1 Duveds centrum*						
Ettapp 2 Väg mot Fjällporten - Tegefjällsvägen	61	11	50	50		
Ettapp 3 Tegefjällsvägen - Ullån	100		100		15	85
Väg 604 Slandrom - Bye	101	3	98	72	26	
Väg 744.1 Nyhemsvägen	15		15	15		
Väg 613 Tängvägen	40		40	5	35	
Åtgärder statlig gång- och cykelväg	45		45		15	30
Statlig medfinansiering	80		80	6	31	43
Kommunala miljö-/ts-åtgärder	40		40		15	25
Enskilda vägar	16		16		8	8
Kollektivtrafikanläggningar	24		24	6	8	10
TOTALT	Mkr		791	271	242	278

**Ettapp 1 i objektet Väg 638 Ullån – Duved saknar finansiering i aktuell plan. Region Jämtland Härjedalens ambition är att åtgärda hela den aktuella sträckan. Dialog förs med Trafikverket och Åre kommun avseende alternativa lösningar med mål att skapa en god trafiksäkerhet och tillgänglighet för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter i centrala Duved.*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	1
1 INLEDNING	5
1.1 Syfte med den regionala transportplanen	5
1.2 Delaktighet och tidplan	5
1.3 Läsanvisningar	7
1.4 Planprocess och ekonomiska ramar	7
1.5 Nationell plan	8
2 MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET	10
2.1 Nationella mål och strategier	10
2.2 Regionala mål	11
3 ÅTGÄRDSPLANERING	14
3.1 Inledning	14
3.2 Ekonomiska förutsättningar för regionala transportplanen 2026–2037	14
3.3 Åtgärdsområden och prioriteringsprinciper	16
3.4 Prioriteringar under planperiodens första sex år	21
3.5 Prioriteringar under planperiodens senare sex år	25
3.6 Sammanställning åtgärdsförslag 2026-2037	27
3.7 Större ändringar från föregående plan	28
4 SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING	31
4.1 Transportpolitiska mål	31
4.2 Regionala mål för infrastrukturen	32
4.3 Strategisk miljöbedömning - sammanfattning	33

1 Inledning

Region Jämtland Härjedalen har uppdraget att upprätta och fastställa en regional transportplan medan Trafikverket har uppdraget att ta fram den Nationella planen för transportinfrastruktur. Planerna har fokus på olika delar av transportinfrastrukturen vilket beskrivs närmare i kapitel 1.5.

Det händer mycket inom och i anslutning till Jämtlands län. Ett förändrat omvärldsläge har inneburit att försvaret måste byggas upp igen och Jämtland pekas ut som ett strategiskt viktigt län för militära transporter, den omfattande besöksnäringen genererar resor med alla trafikslag och flera kommuner planerar industrietableringar med fokus på den gröna omställningen. Vi ser också att en utveckling inom energiförsörjning, skogsbruk, bostäder och handel genererar trafik som påverkar vårt transportsystem.

Den pågående utvecklingen kan antas leda till att det kommer bli fler, tyngre och längre transporter på vägarna som ska samsas med de boende och besökare som rör sig i samhällen kring väginfrastrukturen. Brister i trafiksäkerhet kan antas komma att öka i takt med trafikökningarna. Inte minst kommer upprustningen av totalförsvaret få en påverkan på länets transportsystem. Jämtlands län, med vår direkta koppling mot Norge och Trøndelag, utgör en mycket viktig region för transporter mellan de nordiska länderna. Norge behöver använda sig av Sveriges transportsystem för transporter av både civilt och militärt gods och Finland och Sverige behöver säkerställa transporter till och från Atlanthamnarna. Det är därför av största vikt att öst-västliga stråk och kopplingar stärks, inte bara längs E14-korridoren utan för samtliga gränsövergångar. Merparten av Jämtland läns statliga vägnät, 540 mil av 600 mil, tillhör länsvägnätet och utvecklingen av detsamma ska ske genom prioriteringar i den regionala transportplanen.

När den regionala transportplanen för 2026-2037 antas pågår eller planeras ett antal åtgärder som har beslutats under planperioden 2022-2033. Dessa åtgärder kommer fortsatt belasta planramen under planperiodens första halva och därmed begränsas antalet nya objekt som kan komma in i planen totalt sett. Brister och åtgärder som inte kommer med i planen sparas som underlag för nästkommande planrevidering.

1.1 Syfte med den regionala transportplanen

Planens huvudsakliga syfte är att fördela den ekonomiska ramen tilldelad av regeringen på de infrastrukturinvesteringar som anses ge bäst regional nytta och bidra till att den regionala utvecklingsstrategin samt de transportpolitiska målen, inklusive klimat- och miljömålen, nås. Planen ska vara ett verktyg för att skapa attraktiva och trygga livsmiljöer i Jämtlands län.

Utformningen av planen styrs av Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

1.2 Delaktighet och tidplan

Region Jämtland Härjedalen är ansvarig planupprättare för den regionala transportplanen men upprättar den i nära samverkan med Trafikverket, länets kommuner och andra berörda aktörer och organisationer. Samverkan har under upprättande av planen skett genom kontinuerliga möten och vissa särskilda fokusmöten.

Till följd av markant ökade kostnader för åtgärdande av större objekt såsom väg- och gång- och cykelvägsobjekt inledde Region Jämtland Härjedalen arbetet med planrevideringen med en workshop tillsammans med länets kommuner och övriga aktörer under slutet av 2023. Vid workshopen diskuterades bland annat hur länet kan få största möjliga nytta av de medel som tilldelas Jämtlands län, hur infrastrukturens standard kan förbättras i hela länet. Med utgångspunkt från genomförda dialoger har Region Jämtland Härjedalen beslutat att minska andelen större investeringar i planen till fördel för mer småskaliga åtgärder.

Bedömningen är att detta kommer ge:

- Större spridning av åtgärderna i länet och därmed en ökad standard på fler platser än längs de mest trafikerade och befolkade stråken
- Mindre risk för större överskridanden av tilldelad budget med konsekvensen att länet får en nedskrivning av medelstillelningen vid kommande planrevidering
- Större möjlighet till samverkan/samfinansiering med övriga åtgärder såsom underhållsåtgärder och bärighetsåtgärder, något som leder till bättre nyttjande av tilldelade medel
- Kortare ledtider från identifiering av brist till färdig åtgärd

Länets kommuner har därefter, under vintern 2024/2025, prioriterat vilka brister som är viktigast att få åtgärdade inom respektive kommun. Prioriteringen ska primärt bygga på tidigare identifierade brister och behov enligt upprättade åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar av annat slag men kan också innefatta objekt som kommer kräva ytterligare utredning innan de kan lyftas in i planen för åtgärdande.

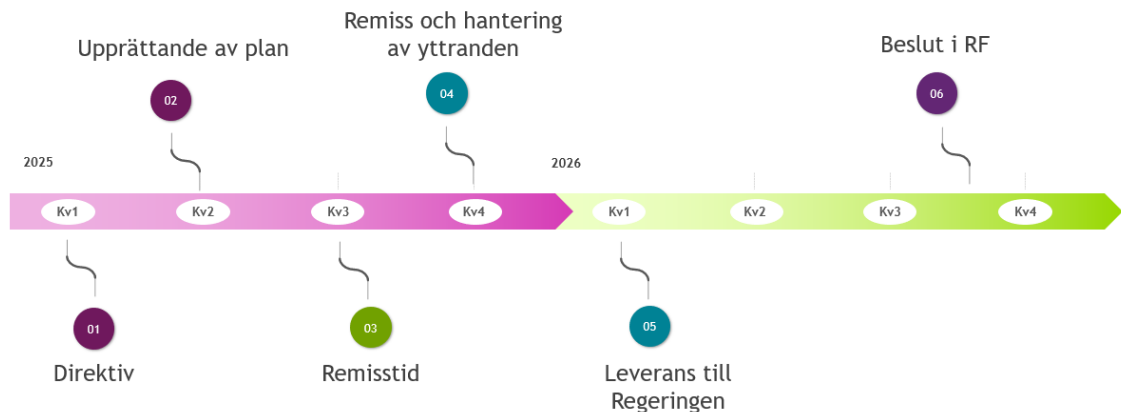
Region Jämtland Härjedalen har även fört dialog med berörda myndigheter/organisationer/aktörer, genom forumet Transportutvecklingsrådet¹, och erbjudit dem möjligheten att komma med inspel inför upprättandet av planen.

Med utgångspunkt från Lag (2022:66) bjöds Sametinget och Svenska samernas riksförbund in till en tidig konsultation avseende planens omfattning och möjliga konsekvenser. Både Sametinget och Svenska samernas riksförbund tackade ja till detta erbjudande och konsultation hölls den 18 augusti respektive 16 oktober 2025. Synpunkter som erhöles i samband med detta är inarbetade i regionala planen.

Förslaget till Regional transportplan för 2026–2037 var ute på remiss under perioden 18 september till 14 november 2025. Yttranden som inkom under remisstiden har sammanställts i en samrådsredogörelse som bifogas planen.

Efter det att den regionala planen beslutas av Regeringen (våren 2026) och regionfullmäktige (sommaren/hösten 2026) genomförs de prioriterade åtgärderna av Trafikverket.

1. Transportutvecklingsrådet består av representanter från länets kommuner, Länsstyrelsen, riksdagspolitiker, näringslivsrepresentanter, representanter från flyg- och tågaktörer m.fl.



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

1.3 Läsanvisningar

Den Regionala transportplanen redovisas i detta dokument samt i bilaga 1 – 4.

- Bilaga 1. Strategisk miljöbedömning
- Bilaga 2. Genomförda åtgärder 2022-2025
- Bilaga 3. Samlade effektbedömningar
- Bilaga 4. Samrådsredogörelse

Den regionala transportplanen omfattar även en “Del 2” där Jämtlands läns förutsättningar och mål för en strategisk infrastrukturplanering samt prioriteringar inom ramen för den nationella planen beskrivs närmare.

1.4 Planprocess och ekonomiska ramar

Som ett första steg i revideringen av den Nationella planen för transportinfrastruktur¹, inkluderat de regionala planerna/länsplanerna², gav Regeringen i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Detta genomfördes för planperioden 2026–2037.

Inriktningsunderlaget, som presenterades i januari 2024, innehöll en beskrivning av brister och behov inom den statliga infrastrukturen samt vilken inriktning Trafikverket bedömer att den kommande Nationella planen bör ha.

Med utgångspunkt från Trafikverkets inriktningsunderlag presenterade regeringen infrastrukturpropositionen med förslag till inriktning och budgetramar i oktober 2024. Propositionen beslutades i riksdagen i december. Denna följdes 20 mars 2025 av det så kallade ”direktivet”, ett regeringsbeslut avseende ”Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur” (LI2025/00640).

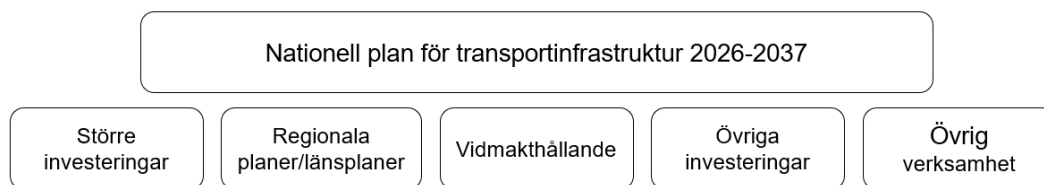
-
1. ”Nationell plan för transportinfrastruktur” kommer i aktuellt dokument benämnas som ”Nationell plan”
 2. Region Jämtland Härjedalen har valt att benämna aktuellt dokument ”Regional Transportplan” och det är därmed det begreppet som kommer användas genom hela dokumentet med undantag för direkta citat från lagtexter och övrigt motsvarande, där kan begreppet ”länsplan” förekomma.

I direktivet framgår bland annat att planen ska omfatta åren 2026–2037 samt att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga infrastrukturen under planperioden uppgår till totalt 1171 miljarder kronor. Av dessa medel har 823 miljoner kronor avsatts till Jämtland Härjedalens regionala transportplan, se vidare under kap 3.2 ”Ekonomiska förutsättningar för regionala planen 2026-2037”. Den Nationella planen inklusive de, i direktivet, föreslagna ekonomiska ramarna för både regional och nationell plan kommer att beslutas av Regeringen under 2026.

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

1.5 Nationell plan

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



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

Den nationella planen är framtagen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Planen inbegriper investeringar inom flyg, järnvägar, vägar och farleder till sjöss men även ombyggnader, drift och underhåll samt åtgärder för trafiksäkerhet eller miljö för samtliga trafikslag.

Beskrivning av Nationella planens olika potter

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

I potten ”**större investeringar**” ingår namngivna objekt med en beräknad kostnad som överstiger 150 miljoner kr (gränsen för större investeringar höjs från 100 miljoner kronor till 150 miljoner kronor i samband med aktuell planrevidering). I nu gällande Nationell plan för åren 2022–2033 har Jämtland tre objekt inom denna pott;

- E45 Rengsjön – Älvros
- Mittbanan Ånge – Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
- Mittbanan Östersund – Storlien, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder.

De två förstnämnda objekten är byggstartade medan Mittbanan Östersund – Storlien fortsatt är i planeringsstadiet.

Vid tilldelning av medel till större investeringar prioriteras åtgärder av Trafikverket varefter regeringen beslutar.

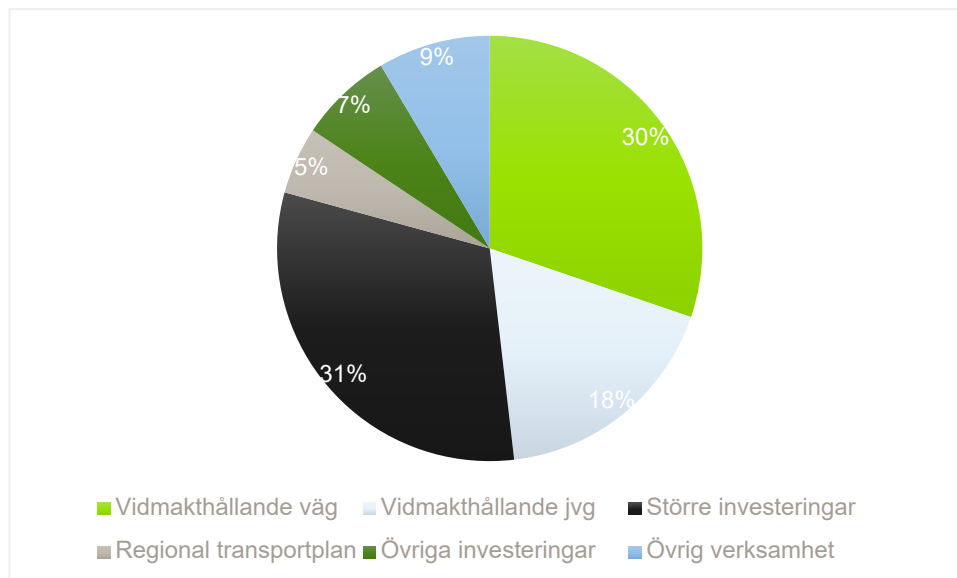
Exempel på åtgärder som kan finansieras ur potten ”**övriga investeringar**” är exempelvis gång- och cykelvägar, miljöåtgärder (viltstängsel, åtgärdande av vandringshinder mm), nya rastplatser samt åtgärder inom stationsområden osv., åtgärder där kostnaden understiger 150 miljoner kronor. Denna typ av åtgärder kallas ofta trimningsåtgärder. Beslut avseende prioritering för fördelning av dessa medel genomförs hos Trafikverket regionalt/lokalt och bygger bland annat på dialoger med länens kommuner och regioner. Prioriterade/beslutade miljöåtgärder omfattar hela den statliga infrastrukturen, inte bara väg E14/E45 samt järnvägsnätet.

Medel som finns i potten ”**vidmakthållande**” fördelas över hela det statliga vägnätet inom länet. Detta innebär att drift- och underhållsåtgärder alltid prioriteras och utförs av Trafikverket, även i de fall åtgärderna berör de så kallade riks- och länsvägarna. Drift och underhåll syftar till att bibehålla/återställa vägens ursprungliga standard.

”**Övrig verksamhet**” omfattar bland annat medel för forskning och innovation för att hitta nya lösningar och förbättra framtida infrastruktur. Även driftstöd till bland annat Inlandsbanan återfinns i denna pott.

Åtgärdsområden och prioriteringsprinciper för medel i den ”**Regionala planen**” beskrivs närmare i kapitel 3.3.

Det är slutligen regeringen som beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.



Figur 3 Figuren visar ungefärlig fördelning av medlen till de olika pottarna i den Nationella planen.

2 Mål för transportsystemet

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

Klimatmålen ska nås och målen inom Agenda 2030 är därför en central utgångspunkt för den statliga infrastrukturplaneringen. Fyrstegsprincipen ska vara vägledande vid all infrastrukturplanering.

2.1 Nationella mål och strategier

Nationella transportpolitiska mål

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

ÖVERGRIPANDE MÅL

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

FUNKTIONSMÅL

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

HÄNSYNSMÅL

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

Etappmål under hänsynsmålet

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

Det övergripande klimatmålet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast år 2045 och det

utgör en viktig utgångspunkt för arbetet. I de transportpolitiska målen ingår att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen ska tillämpas i all infrastrukturplanering för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Fyrstegsprincipen innebär kortfattat att åtgärder för ett alternativt/optimerat nyttjande av befintlig infrastruktur ska prioriteras framför om- och nybyggnation i de fall det kan lösa den brist som identifierats. De olika åtgärderna identifieras och klassificeras i många fall i samband med upprättande av åtgärdsvalsstudier.



Figur 4 Fyrstegsprincipen (Trafikverket)

Nationella miljömål

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

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

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

NATIONELLA MILJÖMÅLEN OCH EU:S AGENDA 2030

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

2.2 Regionala mål

Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

BAKGRUND

Den regionala utvecklingsstrategin är länets gemensamma vägvisare mot en långsiktigt hållbar framtid, där kommande generationer också ges möjlighet att nyttja de naturliga resurser och styrkor som Jämtlands län består av. Här formuleras länets gemensamma målbild som är en viktig vägvisare för att i samverkan och genom samhandling nå hållbar

samhällsutveckling genom att bemöta globala trender samt regionala- och lokala samhällsutmaningar.

VISION

Jämtlands län 2050 - en nytänkande och hållbar region att leva, verka och utvecklas i.

År 2050 har vi som bor i Jämtlands län en miljö som är både nytänkande och hållbar att leva, verka och utvecklas i. Vi lever i ett tolerant samhälle, som är jämställt, jämlikt, mångkulturellt och sammanhållande. Vi är kreativa, modiga och orädda och vågar prova nya saker.

Tillsammans är vi en mångfald av invånare som alla utgör "bilden av Jämtlands län". Vi bygger från det lokala men med inspiration från omvärlden och värdesätter idag det som är morgondagens kulturarv.

Befolkningsutvecklingen är positiv, livsstilen lockar oss att leva, bo och verka här. Vi trivs i länet, gammal som ung. Detta bidrar till att kunskapsöverföring mellan generationer har kombinerat erfarenhet, kulturarv, historia och nytänkande som skapat resiliens (den långsiktiga förmågan hos ett system att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas) och robusthet i samhället. Vi har alltid varit, och är än idag, smarta i våra utvecklingsinsatser. Vi anammar kontinuerligt ny teknik för att bli ännu "smartare" i vårt samhälle, men vi gör det utifrån våra förutsättningar samt behov och på ett sätt som inte äventyrar vår hälsa, trygghet och säkerhet.

INFRASTRUKTUR 2050

Vi har ett naturligt utbyte och samarbeten med aktörer globalt och en väldigt nära samverkan med våra omkringliggande län, även Norge. Vi har flöden över administrativa gränser som skapar mervärden för oss i länet och vi bidrar till andra lokalt, regionalt, nationellt och globalt. Digitala flöden av både kompetens, tjänster, kunskap och kreativitet, men även i fysiska former via transporter och kollektivt resande. En modern grön transportinfrastruktur har vi haft länge, men vi fortsätter att vara nytänkande i utvecklandet kring resor och transporter. Genom kraftigt förstärkt transportinfrastruktur är vi nära kopplade till våra närliggande län i syd, nord och öst samt både Tröndelags- och Stockholmsregionen. Liksom till övriga Europa och världen.

Självklart snabbt och klimatneutralt via både tåg och flyg. Vi har ett sammanhängande transportsystem för förflyttning av varor och personer som ger fortsatta utvecklingsmöjligheter för olika platser och näringar i länet. Detta är oerhört viktigt för oss som bor och verkar här, men även för den som vill besöka oss.



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

Regionala mål för infrastruktur

Regionala målen för infrastruktur är framtagna med utgångspunkt från den regionala utvecklingsstrategins vision och i dialog med bland annat länets kommuner, länsstyrelsen och representanter för näringslivet. Målen beslutades i samband med revideringen av regionala planen 2022–2033.

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

3 Åtgärdsplanering

3.1 Inledning

Den regionala transportplanen upprättas med utgångspunkt från *"Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur"*. Medel i den regionala transportplanen används för investeringar i länsvägnätet, vilket för Jämtlands län innebär samtliga statliga vägar med undantag för E14 och E45. Planens medel ska nyttjas för utveckling av transportsystemet, vilket innebär en höjning av den ursprungliga standarden. Det kan bland annat innebära beläggning/asfaltering av en grusväg, bortbyggnation av trafikfarliga kurvor och krön eller byggnation av en gång- och cykelväg för att separera oskyddade trafikanter från fordonstrafiken. Det kan även handla om lite mindre insatser såsom byggnation av hastighetsdämpande åtgärder, cirkulationsplatser och busshållplatser. Planens medel får även nyttjas för bidrag till utveckling av enskilda vägar och som medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet. Regionala planer kan också innehålla samfinansiering av åtgärder i nationella planer men i regel inte tvärtom.

Medlen från den regionala transportplanen nyttjas för att förbättra infrastruktur för både person- och godstransporter samt för gång- och cykeltrafik. Regeringen har i direktivet (LI2025/00640) betonat att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

Om en förslagen åtgärd kostnadsbedöms till över 75 miljoner kronor blir objektet klassat som ett namngivet objekt i Regionala transportplanen. Namngivna objekt kräver på grund av sin omfattning fler planeringunderlag för att vara planmogna, exempelvis samlade effektbedömningar (SEB) vilket gör att dessa objekt har en längre planeringstid. De ska också nämnas och beskrivas i regionala transportplanen. I aktuell plan har två objekt en bedömd kostnad över 75 mnkr.

Regionala transportplanen visar hur fördelningen av de statliga medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjort och hur dessa prioriteringar motiveras. Bilagt planen finns en strategisk miljöbedömning som redovisar planens bedömda påverkan på miljön, en redovisning av de projekt som genomförts med medel från den regionala planen under åren 2022 till och med 2025, de samlade effektbedömningar (SEB) som tagits fram inför arbetet med planen samt en samrådsredogörelse där inkomna yttranden sammanställts.

3.2 Ekonomiska förutsättningar för regionala transportplanen 2026–2037

I beräkningarna för fördelning av regionala medel får Jämtland endast ca 1,4% av medlen trots att länet har ca 6% av Sveriges länsvägnät. I dialoger med kommuner och övriga aktörer i länet framkommer att många delar av vägnätet har brister i både trafiksäkerhet och tillgänglighet/framkomlighet. Bedömningen är att tilldelade medel vida understiger kostnaderna för att åtgärda de identifierade bristerna. Detta innebär att utvecklingen av länsvägnätet bromsas vilket påverkar möjligheterna till utveckling i länet liksom säkerheten för de som rör sig längs länets vägar negativt. Näringslivet påverkas såväl som besöks turistismen och inte minst länets invånare. Region Jämtland Härjedalen har under en

lång period arbetat intensivt med påverkansarbete för en större tilldelning av medel till länet men tyvärr utan något resultat.

Jämtlands län har för åren 2026–2037 tilldelas 823 miljoner kronor ur potten för Regionala planer. De av Regeringen tilldelade ramarna justeras därefter av Trafikverket utifrån den totala upparbetningen på riksnivå för regionala medel under åren 2022–2025. Den justerade tilldelningen för Jämtlands län är 791 miljoner kronor. Avräkningen hanteras under kommande planperiods första fyra år. För Jämtland innebär detta att tilldelningen åren 2026–2037 blir ca 57–61 miljoner kronor per år för att därefter öka till ca 69 mnkr/år från år 2030.

Till följd av att flera objekt som byggdes i Jämtlands län under åren 2018–2021 ökade markant i kostnad blev avräkningen för åren 2022–2025 väldigt stor varför flera planerade byggnationer behövde pausas. Fyra objekt med fastställda/långt gånna vägplaner flyttades fram i tidplanen och kommer byggas under åren 2025–2029. Utöver detta tillkommer även några övriga objekt som prioriterats för utredning och byggstart av Region Jämtland Härjedalen. Sammantaget innebär detta att planen för 2026–2037 är i princip är fulltecknad under planperiodens första sex-sju år och att utrymmet för ”nya” objekt i aktuell plan är begränsat.

Konsekvenser av den låga medelstillsdelningen

Den låga medelstillsdelningen för investeringar i Jämtlands läns länsvägnätet innebär att nödvändiga åtgärder för att höja trafiksäkerheten och standarden inte kan genomföras. Detta kan få betydande konsekvenser för länets utvecklingsmöjligheter. Eftersom Jämtland är ett glesbefolkat län med långa avstånd och ett näringsliv som i hög grad är beroende av vägtransporter, blir effekterna särskilt påtagliga när vägarna inte kan moderniseras eller anpassas till dagens krav.

För näringslivet innebär uteblivna standardhöjningar att transporter fortsatt måste ske på vägar som i många fall är smala, kurviga och saknar säkra omkörningsmöjligheter. Det leder till längre och mer osäkra transporttider, vilket påverkar konkurrenskraften för centrala branscher som skogsbruk, besöksnäring och småföretagande. Begränsad framkomlighet och brist på trafiksäkra lösningar gör det svårare att planera logistiken och att möta kundernas krav på tillförlitliga leveranser. I förlängningen riskerar detta att hämma investeringar och etableringar i länet eftersom tillgänglighet och transportkvalitet i många fall är avgörande faktorer vid nyetableringar.

För boende och pendlare innebär den låga investeringsnivån att restiderna förblir långa och att vissa sträckor upplevs som osäkra, särskilt vintertid. Detta kan få en negativ påverkan på arbetsmarknadens funktion och möjligheten att pendla mellan orter inom länet. När vägarna inte kan byggas om för att förbättra trafiksäkerheten påverkas också människors vilja att bosätta sig i mindre orter, vilket riskerar att förstärka den redan pågående urbaniseringen och försvaga den regionala balansen.

Besöksnäringen, som är en av Jämtlands viktigaste tillväxtmotorer, påverkas också negativt. Många turistmål nås via länsvägar som redan i dag upplevs som smala och svårkörda för ovana förare. Utan möjlighet att höja standarden riskerar vissa destinationer att bli mindre attraktiva, särskilt för internationella besökare och bussoperatörer som ställer höga krav på

säkerhet och framkomlighet. Detta kan leda till minskade besöksströmmar och därmed lägre intäkter för lokala företag inom boende, restaurang och aktiviteter.

Räddningstjänst och samhällsberedskap påverkas också när vägarna inte kan göras säkrare eller mer framkomliga. Smala vägar utan mötesmöjligheter och låg hastighetsstandard innebär längre insatstider för ambulans, polis och brandkår. I ett län med stora avstånd kan detta få direkt påverkan på liv och hälsa. Samtidigt ökar risken för allvarliga olyckor när trafiksäkerhetshöjande åtgärder som breddningar, förbättrade kurvradier och säkring av sidoområden inte kan genomföras.

Sammantaget innebär den låga medelstillsdelningen att Jämtlands län går miste om viktiga samhällsekonomiska vinster som följer av förbättrad trafiksäkerhet, kortare restider och ökad tillgänglighet. När länsvägnätet inte kan utvecklas i takt med behoven riskerar skillnaderna mellan Jämtland och mer tätbefolkade regioner att öka, vilket påverkar länets långsiktiga konkurrenskraft, attraktivitet och utvecklingsförutsättningar.

Samlade effektbedömningar och samhällsekonomisk nytta

Ur regeringens uppdrag till Trafikverket (LI2025/00640): Regeringen anser att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

För Jämtlands län har tre samlade effektbedömningar tagits fram;

Väg 604 Slandrom – Bye, gång och cykelväg (2025-04-11) – Svårbedömd lönsamhet

Väg 638 Ullån – Duved, gång och cykelväg (2024-12-20) – Svårbedömd lönsamhet

Väg 614 Häste – Ytterån (2024-12-06) – Robust olönsam

Region Jämtland Härjedalen har valt att fortsatt prioritera objektet Väg 614 Häste – Ytterån för åtgärd trots robust olönsamhet, se vidare under kap 3.4 "Prioriteringar under planperiodens första sex år".

3.3 Åtgärdsområden och prioriteringsprinciper

Faktorer som primärt styrt utformningen av planen/prioriteringarna:

- Ekonomiska ramarna
- Fastställda vägplaner, objekt som måste byggstartas under perioden 2025-2028 för att vägplanen inte ska behöva upprättas/fastställas på nytt
- Etappindelade objekt ska slutföras för att färdigställa stråk
- Resultat från dialoger med och inspel från kommunerna och övriga aktörer

Till regionala transportplanen för perioden 2026-2037 väljer Region Jämtland Härjedalen att dela in åtgärdsområdena utifrån kategorierna nedan. Som stöd för prioritering inom åtgärdsområdena finns prioriteringsprinciper. Dessa är inte styrande utan vägledande för arbetet med åtgärdsplaneringen.

Värgåtgärder

Åtgärdsområdet omfattar primärt lite längre vägstråk. Det kan exempelvis vara åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten längs en sträcka genom breddning av vägbana, siktröjning och justering/utjämning av kurvor och krön. Asfaltering av befintlig en grusväg¹ kan också

innefattas i åtgärdsområdet. Beläggning av en sträcka sker ofta och med fördel efter en ombyggnation av vägkroppen och därmed genom samfinansiering med bärighetsmedel.

Länsvägnätet i Jämtlands län är avgörande för både invånarnas vardag och näringslivets utveckling. Vägarna binder samman orter och landsbygd och utgör grunden för transporter till arbete, utbildning, vård och fritid.

I ett län med långa avstånd och gles befolkning blir länsvägnätet en nyckel för regional utveckling och social hållbarhet. Utan investeringar och standardhöjande åtgärder riskerar vägnätet att successivt försämrats, vilket leder till ökade kostnader för näringslivet, minskad tillgänglighet för invånarna och försämrade möjligheter att nå klimat- och utvecklingsmål.

Åtgärder prioriteras utifrån möjligheten att bidra till att uppnå god framkomlighet och trafiksäkerhet i det funktionellt prioriterade vägnätet². Åtgärder kan även prioriteras i övriga stråk som kan anses vara prioriterade ur ett regionalt perspektiv. Om möjligt ska åtgärden samordnas med planerat underhåll eller övriga vidmakthållandeåtgärder.

Gång- och cykelvägsinfrastruktur

Omfattar utbyggnation av gång- och cykelvägar längs det regionala vägnätet i stråk som är regionalt viktiga för boende, besökare och för pendling. Med gång- och cykelvägs menas en anläggning som kan vara friliggande eller separerad från vägbanan med kantsten. Behov av belysning utreds och beslutas för respektive objekt.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet bidrar på ett tydligt sätt till ökad hållbarhet. Ekologiskt främjas en minskning av bilresor, vilket leder till lägre utsläpp, bättre luftkvalitet och minskad klimatpåverkan. Socialt skapas en mer jämlik mobilitet där fler grupper – barn, ungdomar, äldre och personer utan bil – får möjlighet att röra sig tryggt och säkert i sin vardag. Dessutom stärks folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet och en mer attraktiv och tillgänglig livsmiljö. Sammantaget innebär satsningen att både miljön och människors livskvalitet förbättras.

Åtgärder prioriteras för att förbättra trafiksäkerheten för gående och cyklister efter regionala vägar för skolresor, arbetspendling, fritidsaktiviteter och turism. Mångfunktionalitet ska alltid eftersträvas och utbyggnation i stråk med hög cykelpotential/nyttjandegrad ska prioriteras framför "satellitlänkar".

Region Jämtland Härjedalen har för avsikt att under åren 2026-2027 upprätta en cykelplan/cykelstrategi i nära samverkan med länets kommuner och berörda aktörer.

1. Standardhöjning genom asfaltering styrs av Trafikverkets riktlinje för beläggningar som tydliggör att beläggning med asfalt ej rekommenderas om vägsträckan har ett trafikflöde som understiger 250 fordon per årsmedeldygn.

2. ([region-jamtland.pdf](#)) Karta över det funktionellt prioriterade vägnätet i Jämtlands län

Upprättandet av cykelplanen/cykelstrategin syftar bland annat till att tydliggöra kriterier för prioritering vid val av gång- och cykelvägsobjekt i den regionala planen varför ovan beskriven prioritering sannolikt kommer justeras/kompletteras inför kommande revideringar.

Mindre trafiksäkerhetsåtgärder

Åtgärdsområdet kommer bland annat hantera åtgärder med utgångspunkt från Trafikverkets publicerade studie ”ÅVS Brister för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse” 2024 där syftet är att identifiera enklare åtgärder som kan höja trafiksäkerheten i randbebyggelse. Tre byar i Jämtlands län har studerats men åtgärderna är tänkta att kunna nyttjas platsoberoende och ha en låg kostnad.

Exempel på åtgärder är hastighetsdämpande åtgärder, skyltning, bygdevägs målningar samt enklare gång-/cykelpassager som kan förtydliga vägrummet för dess användare.

Vid bedömt behov kan även exempelvis korsningar utanför bebyggelse byggas om för ökad trafiksäkerhet med medel ur denna kategori.

Åtgärden ska bidra till förbättrade förutsättningar för att tryggt röra sig inom sin by/sitt samhälle som oskyddad trafikant. Prioritering av mindre trafiksäkerhetsåtgärder kommer utgå från de inspel kommunerna har redovisat till Region Jämtland Härjedalen. De tre orter som studerats i Trafikverkets rapport ”Brister för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse i Jämtlands och Västernorrlands län” kommer att utredas och åtgärdas först därefter kommer övriga orter åtgärdas i den takt det ges möjlighet utifrån medelstillgång och utifrån möjlighet till samordning i samband med underhållsåtgärder såsom exempelvis beläggningsåtgärder.



Figur 6 Bilden visar en friliggande gång- och cykelväg samt ett exempel på en hastighetsdämpande åtgärd; en upphöjd och belyst gång- och cykelpassage.

Statlig medfinansiering

Hanteringen av statlig medfinansiering till kommunala åtgärder och kollektivtrafikanläggningar styrs av Trafikverkets dokument: *“Hantering av statlig medfinansiering – till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet” samt TDOK 2016:0091.*

Bidraget kan, oavsett kategori, maximalt uppgå till 50% av ansökt belopp.

KOMMUNALA ÅTGÄRDER

Åtgärdsområdet innefattar medfinansiering till kommunala åtgärder som förbättrar miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Ett exempel på åtgärd är byggnation av gång- och cykelväg. Ansökan om statlig medfinansiering för kommunala åtgärder görs på Trafikverkets hemsida; [Ansök om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, trafiksäkerhet och miljö - Bransch.](#)

Prioritering av kommunala åtgärder kommer ske med utgångspunkt från inkomna ansökningar och tillgängliga medel samt åtgärdens regionala intresse eller nytta. Hur den planerade åtgärden påverkar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kommer också vara en viktig prioriteringsfaktor.

KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

Åtgärdsområdet innefattar fysiska investeringar i kollektivtrafikanläggningar i det regionala vägnätet. Det kan exempelvis innefatta utvecklings av bytespunkter eller standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser i det regionala vägnätet. Dessa åtgärder är särskilt viktiga att kombinera med andra åtgärder från Trafikverket nationella plan för bästa kostnadsnytta.

Genom att förbättra hållplatslägen och anslutningar längs länsvägnätet stärks både tillgänglighet och trafiksäkerhet för kollektivtrafikens resenärer. Dessa åtgärder är särskilt viktiga i glesbygdsområden där kollektivtrafiken utgör en grundläggande service och där små insatser kan ge stora effekter för social hållbarhet, trygghet och jämlik mobilitet.

Prioriteringen av åtgärder kommer utgå från Regionala kollektivtrafikmyndighetens inventering av brister samt möjligheten till samordning med planerade underhållsåtgärder.



Figur 7 Väg 549, busshållplats i Bodsjöbyn

ENSKILDA VÄGAR

Åtgärdsområdet innefattar medfinansiering till byggande av ny enskild väg alternativ standardhöjande åtgärder på befintlig väg. Medfinansiering genomförs till åtgärder som är av regionalt intresse eller nytta. Ansökan skickas till Trafikverket för handläggning och utredning; Enskilda vägar - www.trafikverket.se.

Det enskilda vägnätet har en viktig funktion i Jämtlands län genom att det knyter samman skogsbruk, jordbruk, fritidsboende och turism med det större transportnätet. Vägarna används för transporter av timmer, livsmedel och insatsvaror, men också för att människor ska kunna nå sina bostäder, fritidshus och rekreationsområden. Samtidigt innebär tyngre fordon och klimatförändringar med mer nederbörd och tjällossning att vägarna utsätts för ökade påfrestningar, vilket gör att behovet av underhåll och förstärkning blir tydligare.

Planförslaget har en begränsad budget för åtgärder på det enskilda vägnätet men det är likväl viktigt att utvecklingsbehoven på det enskilda vägnätet uppmärksammas. Genom riktade åtgärder kan man bidra till att vägarna fungerar bättre för de näringar och boende som är beroende av dem, och på så sätt stärka både vardagsliv och regional utveckling. Det handlar inte om omfattande investeringar, utan om att säkerställa att vägnätet kan fortsätta fylla sin funktion och vara en del av ett robust transportsystem i länet.

Prioritering av medfinansiering sker utifrån inkomna ansökningar och tillgängliga medel samt objektets bedömda regionala nytta.

Samfinansiering av åtgärder i nationell plan

Region Jämtland Härjedalen har utifrån tilldelade planramar och det stora behovet av åtgärder på länsvägnätet beslutat att inte avsätta några medel till samfinansiering av åtgärder i nationell plan.

3.4 Prioriteringar under planperiodens första sex år

Vägojekt

VÄG 662 BONÄSHAMN - HUSÅ

Väg 662 mellan Bonäshamn - Huså är en grusväg med låg standard. Geotekniska undersökningar visar att vägen har låg bärighet och omges av tjälfarliga jordarter. Vägbredden är ca 5,5 meter. Bedömningen är att vägen idag är sämst de sju kilometrarna mellan avtagsvägen mot Fröå och västerut mot Huså. Vägen trafikeras med linjetrafik året om och är också en viktig transportled för turistnäring och företag i området. Turistnäringen har ofta sin högsäsong då problemen med tjällossning är som störst. Flera åtgärder är planerade för sträckan. Dels kommer vägkroppen förstärkas och avvattningen förbättras. Utöver detta kommer vägen även breddas i vissa partier och ett antal farliga kurvor och sänkor/krön kommer åtgärdas. Slutligen kommer hela sträckan beläggas med asfalt.

Projektet kommer till 1/3 finansieras av regionala planen. Övriga kostnader tas från bärighetsmedel. Ombyggnationen av vägen är planlagd med start år 2027.



Figur 8 Väg 662 mellan Bonäshamn och Huså på norra sidan om Åreskutan.

VÄG 614 HÄSTE – YTTERÅN

Väg 614 går från Häste på Rödön vidare västerut mot Ytterån och är ca 17 km lång. Vägen är en del av vägstråket från Frösön mot Ytterån och E14. Vägen utgör en del av en viktig transportled mellan Åre Östersund flygplats och västjämtlands fjällvärld (Årefjällen). Västra delarna av Jämtland är attraktivt som besöksmål och även för många typ av evenemang. Antalet besökare som reser med flyg via Östersund/Åre flygplats är många och transfer mot Åre går från Frösön över Rödön mot Ytterån och sedan vidare västerut mot Åre. Utifrån Sveriges medlemskap i NATO och ett ökat fokus på militär mobilitet har den öst-västliga korridoren mellan Trondheim – Östersund pekats ut som strategiskt viktig. I detta stråk fungerar aktuell sträcka som en alternativ väg till E14, något som ytterligare talar för vikten av en standardhöjning.

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

Trafikverket har genomfört en utredning för att titta närmare på de trafiksäkerhetsbrister som finns längs sträckan. För åtgärdande av brister kommer 50 mnkr avsättas inom ramen för den regionala planen. Dessa medel bedöms kunna åtgärda några av de allra högst prioriterade bristerna men inte skapa en god trafiksäkerhet längs hela den aktuella sträckan.

Med utgångspunkt från sträckans identifierade trafiksäkerhetsbrister och dess vikt både för civil och militär trafik har Region Jämtland Härjedalen beslutat att åtgärden bör prioriteras trots att den enligt den samlade effektbedömningen bedömts som robust olönsam.

Gång- och cykelvägsobjekt

OBJEKT MED FASTSTÄLLDA VÄGPLANER:

- Väg 609/614, Rödön
- Väg 87 Stugun
- Väg 638, Ullån – Duved (Ettapp 2, del av stråket Åre – Tegefjäll - Duved)

Objekten var planlagda för byggnation under åren 2022-2025 men senare lades till följd av brist på medel till följd av hög medelsavräkningen vid föregående planrevidering. Objekten bedöms fortsatt vara prioriterade för genomförande och kommer därför byggas under åren 2025-2027.



Figur 9 Väg 638 Ullån – Duved. Byggstart för delen Tegefjäll – Duved planeras 2026.

OBJEKT MED PÅBÖRJAD VÄGPLAN:

- Väg 604, Slandrom - Bye

Objektet fanns med som namngivet i planen för 2022-2033 och förlänger ett sedan tidigare utbyggt pendlingsstråk in mot Frösön/Östersund. En byggnation av objektet innebär också

att möjligheterna att gå och cykla till bland annat Marieby skola ökar markant för boende norr om skolan längs väg 604.

OBJEKT MED MÖJLIG SAMORDNINGSVINST:

- Väg 744.1, Nyhemsvägen (anslutande stråk mot huvudstråket Krokom – Dvårsätt – Ås – Östersund)

Under planperiodens första sex år planerar Trafikverket för en ombyggnation av det sk ”Åskorset”, korsningen mellan E14 och väg 711. Korsningen kommer byggas planskilt och i projektet ingår byggnation av gång- och cykelväg inom planområdet. När den planskilda korsningen står färdig kvarstår en saknad länk längs Nyhemsvägen som är ca 750 meter.

Denna länk föreslås byggas i samband med ombyggnationen av korsningen.

Nyhemsvägen är ett anslutande stråk till huvudstråket Krokom – Dvårsätt – Ås – Östersund och passerar ett större område med nybyggda en- och flerfamiljshus samt ett antal äldre gårdsbildningar. I direkt anslutning till Nyhemsvägen återfinns även målpunkter såsom Föreningshus och Hovängens idrottsområde med fotbollsplaner och elljusspår.

Nyhemsvägen är även kopplingen mellan tätorten Ås och ett industriområde i anslutning till E14. Vid den nya korsningen kommer även busshållplatser byggas till vilka gång- och cykelvägen kommer ansluta. Nyhemsvägen har funnits med som namngivet objekt i Regionala planen/Länstransportplanen sedan 2018.

Krokoms kommun medfinansierar korsningslösningen och kommer även bekosta en ca 140 meter lång förlängning av en sedan tidigare byggd gc-väg i den västra delen av Nyhemsvägen för att kunna ansluta mot föreslagen sträckning bekostad av regionala transportplanen.



Figur 10 Väg 744.1 Nyhemsvägen håller låg trafiksäkerhetsstandard för gående och cyklister.

ÖVRIGT PRIORITERAT OBJEKT:

- Väg 613, Tängvägen (anslutande stråk mot huvudstråket Krokom – Dvårsätt – Ås – Östersund)

Tängvägen är en relativt högtrafikerad och smal väg som ingår som en anslutande länk till pendlingsstråket Östersund-Ås-Krokom. Vägen fyller också en central funktion inom bygden då den kopplar samman bostadsområden med befintliga gång- och cykelvägar mot

målpunkter såsom skola, kyrka, badplats och idrottsanläggningar. Krokoms kommun har långt gångna planer på nybyggnation av bostäder i anslutning till föreslagen gång- och cykelväg vilket ytterligare stärker behovet av en separering för de oskyddade trafikanterna längs den aktuella sträckan. Tängvägen har funnits med som namngivet objekt i Regionala planen/Länstransportplanen sedan 2018.



Figur 11 Väg 613 Tängvägen i Äs.

Mindre Trafiksäkerhetsåtgärder

Med utgångspunkt från Trafikverkets utredning *”ÅVS Brister för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse”*, kommer fördjupade utredningar genomföras för orterna Rossön, Handsjöbyn och Hällesjö. De fördjupade utredningarna ska visa på vilka åtgärder som är lämpliga att genomföras i respektive ort för bästa effekt på trafiksäkerheten. När ovan nämnda orter åtgärdats kommer det fortsatta arbetet utgå från de prioriteringar som kommunerna gjort, se tabell 1, och tillgängliga medel inom ramen för den aktuella potten. Trafikverket kommer, i den mån det är möjligt, samordna åtgärderna med exempelvis planerade underhållsåtgärder och val av ort kan komma att styras av detta.

Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom
Väg 316 genom Klövsjö	Väg 320 Hällesjö	Väg 315 Vemdalskskalet	Väg 340/677 Tulleråsen/Rise
Väg 321 genom Vigge	Väg 726/734 Rissna	Väg 533 Bruksvallarna	Väg 745/749 Aspåsnäset
Väg 315 genom Handsjöbyn	Väg 734 Tavnäs		Väg 340 Valsjöbyn
Ragunda	Strömsund	Åre	Östersund
Väg 344 Skyttmon Överammer	Väg 346 Rossön	Väg 336 Kall	Väg 796 Lit
Väg 722 Sönnerråsen mot Korsåmon	Väg 345 vid Hjalmar Strömerskolan	Väg 321/629 Hallen	Väg 592 Fillsta - Böle
Väg 87 vid Nornan/OKQ8 (önskad passage)	Väg 344 Sikås	Väg 635 Mattmar	Väg 604 Slandrom
Väg 731 Höglunda			Väg 604 Fugelsta - Bye

Tabell 1 Sammanställning av inspel från kommunerna avseende de orter som i första skedet önskas utredas vidare gällande mindre trafiksäkerhetsåtgärder. Orterna redovisas kommunvis utan någon inbördes prioritering.

Statlig medfinansiering

KOMMUNALA ÅTGÄRDER

Under planperiodens första fyra år kommer inga medel avsättas till statlig medfinansiering av kommunala miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, detta då utrymme ej finns i budgeten.

Summan för kommunala åtgärder kommer successivt öka från 15 mkr år 2030-2033 och därefter till 25 mkr år 2034-2037. Medel kommer fördelas utifrån inkomna ansökningar och bedömd nytta utifrån ett regionalt perspektiv.

ENSKILDA VÄGAR

För bidrag till utveckling av enskilda vägar avsätts medel i den regionala transportplanen under planens sista åtta år. Behovet av bidrag till utveckling av enskilda vägar är stort men till följd av den låga medelstillelningen till planen kan endast en mindre årlig summa avsättas till dessa bidrag. Medel kommer fördelas utifrån inkomna ansökningar och bedömd nytta utifrån ett regionalt perspektiv.

KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

Medel kommer årligen avsättas för åtgärdande av hållplatslägen och andra anläggningar kopplade mot kollektivtrafiken. Andelen medel ökar successivt under planperioden, från 6 miljoner kr/4 år till 10 miljoner kr/4 år.

Prioritering av åtgärder kommer ske i nära samverkan med Kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket. Stort fokus kommer läggas på att hitta åtgärder som kan samordnas med exempelvis planerade underhållsåtgärder.

3.5 Prioriteringar under planperiodens senare sex år

Vägojekt

För planens senare sex år finns 90 mkr avsatta för vägojekt. Planen redovisar inget namngivet objekt under denna period. Objekt som prioriterats i tidigare planer kommer utredas vidare med möjlighet att eventuellt genomföras under åren 2032-2037. Det kan även bli aktuellt att utreda nya objekt för åtgärdande under perioden varför Region Jämtland Härjedalen kommer föra en nära dialog med Trafikverket för att lyfta nya utredningsbehov.

Gång- och cykelvägsobjekt

Byggnationen av gång- och cykelväg längs väg 638 Ullån – Duved har etappindelats och första delen, väg mot Fjällporten till Tegefjällsvägen, har en fastställd vägplan och en planerad byggstart 2026. Efterföljande del, Tegefjällsvägen till Ullån kommer börja planläggas under planperiodens första fyra år för att därefter byggstartas någon gång efter 2030 (slutligt byggstartår beror av flera faktorer såsom tidsåtgång för upprättande av vägplan, ev. överklagan av plan, tillgängliga medel).

Under planens sista sex år finns mycket begränsat med medel för byggnation av ytterligare gc-vägar, ca 45 mkr. Bedömningen är att ett gc-vägsobjekt, utöver tidigare redovisade, skulle kunna byggas. Förslaget är att planläggning av ett nytt objekt startas upp med möjlig byggnation under planperiodens sista fyra år. I detta skede kommer inget objekt att föreslås då utredning av objektet kan antas inledas först efter år 2030 och nästkommande revidering av regionala transportplanen. Region Jämtland Härjedalen ser också möjligheten att kunna använda de gemensamt framtagna prioriteringsprinciperna i den cykelplan/cykelstrategi som avses upprättas under 2026-2027 som underlag för prioriteringen.



Figur 12 Väg 638, delen väg mot Tegefjäll till Ullån planeras för utredning under planens första sex år och byggstart under planen senare sex år, 2032-2037. Sträckan utgör den andra etappen för att sammanbinda Åre med Duved.

Mindre Trafiksäkerhetsåtgärder

Potten för mindre trafiksäkerhetsåtgärder kommer successivt öka under planperioden. Region Jämtland Härjedalen har fått inspel från kommunerna som redovisar vilka byar som prioriterats högst när det handlar om brister i trafiksäkerheten. Region Jämtland Härjedalen kommer föra en tät dialog med Trafikverket avseende aktuella prioriteringar för att, i så stor mån det är möjligt, utföra åtgärder i nära samverkan med planerade underhållsåtgärder.

Statlig medfinansiering

KOMMUNALA ÅTGÄRDER

Summan för kommunala miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder kommer uppgå till 15 mkr år 2030-2033 och 25 mkr år 2034-2037. Medel kommer fördelas utifrån inkomna ansökningar och bedömd nytta utifrån ett regionalt perspektiv.

ENSKILDA VÄGAR

För bidrag till utveckling av enskilda vägar avsätts medel i den regionala transportplanen under planens sista åtta år. Behovet av bidrag till utveckling av enskilda vägar är stort men till följd av den låga medelstillsdelningen till planen kan endast en mindre årlig summa avsättas till dessa bidrag. Medel kommer fördelas utifrån inkomna ansökningar och bedömd nytta utifrån ett regionalt perspektiv.

KOLLEKTIVTRAFIK

Medel kommer årligen avsättas för åtgärdande av hållplatslägen och andra anläggningar kopplade mot kollektivtrafiken. Andelen medel ökar successivt under planperioden, från 6 mkr/4 år till 10 mkr/4 år.

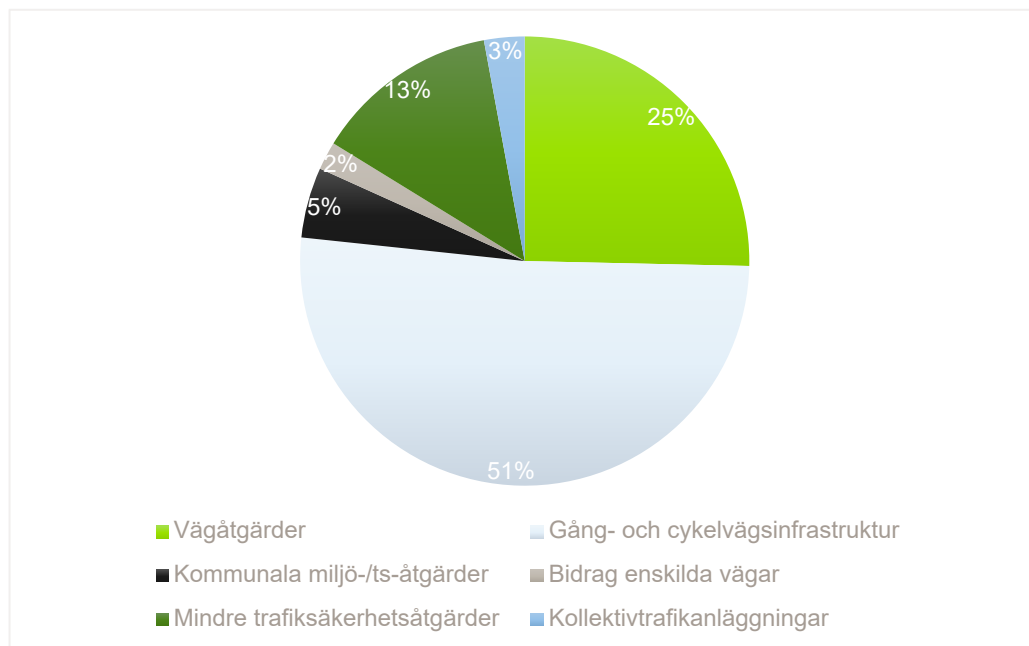
Prioritering av åtgärder kommer ske i nära samverkan med Kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket. Stort fokus kommer läggas på att hitta åtgärder som kan samordnas med exempelvis planerade underhållsåtgärder.

3.6 Sammanställning åtgärdsförslag 2026-2037

ÅTGÄRDSOMRÅDEN	Total kostnad	Upparbetat (tom 2025)*	Summa planen	2026-2029	2030-2033	2034-2037
Vägåtgärder	211		200	60	80	60
Väg 662 Bonåshamn - Huså	71	11	60	60		
Väg 614 Häste - Ytterån	50		50		50	
Vägåtgärder fordonstrafik	90		90		30	60
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder	106		106	6	40	60
Gång- och cykelvägsinfrastruktur	441		405	199	91	115
Väg 609/614 Rödön	50	19	31	31		
Väg 87 Stugun	30	4	26	26		
Väg 638 Ullån - Duved						
Ettapp 1 Duveds centrum*						
Ettapp 2 Väg mot Fjällporten - Tegefjällsvägen	61	11	50	50		
Ettapp 3 Tegefjällsvägen - Ullån	100		100		15	85
Väg 604 Slandrom - Bye	101	3	98	72	26	
Väg 744.1 Nyhemsvägen	15		15	15		
Väg 613 Tängvägen	40		40	5	35	
Åtgärder statlig gång- och cykelväg	45		45		15	30
Statlig medfinansiering	80		80	6	31	43
Kommunala miljö-/ts-åtgärder	40		40		15	25
Enskilda vägar	16		16		8	8
Kollektivtrafikanläggningar	24		24	6	8	10
TOTALT	Mkr		791	271	242	278

Tabell 2 Sammanställning av medelsfördelning i Jämtlands läns Regionala transportplan 2026-2037 (2025 års prisnivå)

* Ettapp 1 i objektet Väg 638 Ullån – Duved saknar finansiering i aktuell plan. Region Jämtland Härjedalens ambition är att åtgärda hela den aktuella sträckan. Dialog förs med Trafikverket och Åre kommun avseende alternativa lösningar med mål att skapa en trafiksäker och tillgänglig miljö för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter i centrala Duved.



Figur 13 Visualisering av fördelningen mellan olika åtgärdsområden.

3.7 Större ändringar från föregående plan

Objekt som lyfts ur planen

Ett flertal objekt som fanns med i planen för 2022-2033 finns ej längre med i aktuell planversion för 2026-2037.

Anledningarna till detta är:

- Att medelstillsdelningen till Jämtlands läns regionala transportplan 2026-2037 inte räcker för att inrymma alla tidigare objekt.
- Att Jämtlands län fick en stor nedskrivning vid föregående revideringen vilket inneburit att objekt som skulle byggas 2022-2025 nu flyttas fram och kommer byggas 2026-2039. Till följd av den framskjutna byggstarten och kraftiga inflation senaste åren har kostnaden för objekten dessutom ökat.
- Att regeringen ändrad beloppsgräns för namngivna objekt (från 50 mkr till 75 mkr).
- Att Region Jämtland Härjedalen, tillsammans med länets kommuner och berörda aktörer, beslutat att ändra inriktningen av regionala planen och minska ner antalet stora objekt till förmån för åtgärdande av mindre objekt. Detta med utgångspunkt från medelstillsdelningen och med målet att få en större spridning av åtgärder i länet och minska risken för stora kostnadsökningar som påverkar kommande plans tilldelning negativt.
- Att Region Jämtland Härjedalen planerar att ta fram en cykelplan/cykelstrategi med tydligare kriterier för prioritering av gång- och cykelvägsobjekt. Utifrån cykelplanen/cykelstrategin kommer det tydliggöras om bristen längs prioriterade/bortvalda sträckor är av den omfattningen att gång- och cykelvägsobjektet bör lyftas in i planen igen.

Vägojekt	Gång- och cykelväsojekt
Väg 722 Stugun - Kompaniet	Väg 592 Orrviken
Väg 695 Hållandsvägen	Väg 502 Lofsdalen
Väg 675 Ede kurva	Väg 580 Myrviken - Fröjdholmen
	Väg 321 Genom Myrviken
	Väg 815 Gäddede Jormvägen
	Väg 643 Undersåker
	Väg 316 Klövsjö

Tabell 3 Objekt som fanns med i Regionala planen 2022-2033 men som ej namnges i aktuell plan.

Flera av objekten i tabellen ovan kan fortsatt komma att åtgärdas. För exempelvis samhällen/orter där nu gällande plan föreslår byggnation av gång- och cykelväg kan det bli aktuellt att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter med mindre åtgärder.

Ekonomiskt utrymme har också lämnats under planens sista sex år för större men ej utredda/beslutade objekt både inom åtgärdsområde "vägåtgärder" och "gång- och cykelvägsinfrastruktur". Även där kommer tidigare prioriterade objekt ses över inför beslut om vilka objekt som ska tas vidare för utredning och byggnation. Möjligheten finns också att lyfta in tidigare ej identifierade/prioriterade objekt.

Skulle bristerna ej kunna åtgärdas inom ramen för den regionala transportplanen kvarstår de trafiksäkerhets-/tillgänglighetsbrister som identifierats. Oskyddade trafikanter får fortsatt dela vägbanan med fordonstrafiken och tillgängligheten och trafiksäkerheten för fordonstrafiken är fortsatt bristfällig i ovan nämnda objekt. Detta påverkar sammantaget måluppfyllelsen negativt. En ökad möjlighet att komma tillrätta med trafiksäkerhet- och tillgänglighetsbrister längs vägnätet är positivt för den regionala utvecklingen men har också en bidragande positiv effekt för hållbarhetsmålen.

Åtgärdskategori som lyfts ur planen

Trafikverket har till den här planomgången genomfört en förändring av hantering inom anslagen. Alla utredningar, oavsett nationell/regional infrastruktur, kommer att finansieras via en central finans inom utvecklingsanslaget. En viss procent av utvecklingsmedlen för länsplaner förs därför över till ett gemensamt förvaltningsanslag. Ingen region ska påverkas negativt av detta. Regionerna har tidigare inte behövt avsätta medel i länsplanerna för utredningar och kommer inte behöva det framöver heller.

Om en region ändå väljer att avsätta medel för utredningar i sin länsplan krävs att den är kopplad till en identifierad åtgärd.

Region Jämtland Härjedalen har, utifrån ovan förändring, valt att inte avsätta några medel för utredningar.

En tydlig dialog kommer föras mellan Trafikverket och Region Jämtland Härjedalen avseende utredningsbehov för objekt kopplade till den regionala planen.

Konsekvenser för måluppfyllelsen

Konsekvensen av att Region Jämtland Härjedalen tvingats lyfta ur ett antal gc-vägsobjekt och vägoobjekt ur planen, till följd av kostnadsfördyringar och en alltför låg medelstillsdelning, blir en något sämre måluppfyllelse men den totala effekten kan ses som försumbar.

Effekten av de åtgärder som föreslås i aktuell plan har bedömts som måttliga/begränsade, vilket främst beror på att åtgärderna i sig är relativt småskaliga och ofta lokalt avgränsade. Samtliga prioriterade objekt bidrar visserligen till förbättrad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet och för gc-objekten; en minskad biltrafik på kortare sträckor, men har inte någon större påverkan på de övergripande transportmönstren eller de samlade utsläppen i länet.

För att åtgärderna ska ge en mer betydande positiv effekt på miljömålen krävs framför allt ett större befolkningsunderlag som ges möjlighet att göra nya val eller som får en förbättra trafiksäkerhet på väg till/från arbete och skola. De krävs också att åtgärderna genomförs i större omfattning och i ett sammanhängande nät, där gång- och cykelvägar (både statliga och kommunala) knyts ihop mellan tätorter, arbetsplatser, skolor och kollektivtrafiknoder. En sådan helhetssatsning skulle kunna leda till ett reellt skifte i resvanor, med minskad biltrafik, förbättrad luftkvalitet och ökad folkhälsa som följd.

Det är viktigt att tydliggöra att den begränsade effekten inte beror på åtgärdernas karaktär i sig, utan på länets befolkningsstruktur, åtgärdernas nuvarande omfattning och geografiska spridning.

4 Samlad effektbedömning

4.1 Transportpolitiska mål

Funktionsmål – tillgänglighet

Föreslagen prioriteringslista i planförslaget styrs av medelstilledningen, inhämtade prioriteringar från länets kommuner samt utformningen av nu gällande länstransportplan 2022-2033. Den preliminära medelstilledning innebär att endast ett fåtal "nya" objekt kommer kunna tillföras planen då Region Jämtland Härjedalen beslutat att fastställda objekt ska fullföljas liksom ett antal andra objekt som prioriterats i tidigare planer. Samtidigt har kostnaden för flera objekt räknats upp vilket ytterligare påverkar möjligheten att tillföra nya objekt till planen.

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

Planen bidrar i viss mån till att tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar. Om samtliga prioriterade objekt i planen byggs under perioden kommer gång- och cykelvägsnätet ha ökat med ca 16 km år 2037. Flera befintliga gc-stråk har förlängts och några orter har fått en separering mellan fordonstrafiken och oskyddade trafikanterna, flera viktiga sträckor och stråk för skol- och arbetspendling har åtgärdats vilket ökar tillgängligheten.

Gällande vägobjekt ser vi brister i tillgängligheten. I Jämtland har vi boende fördelat över hela länet. Många invånare bor i mindre byar längs det mer finmaskiga och till stor del grusbelagda länsvägnätet, ofta med relativt långa avstånd i mot större tätorter där kommersiell service, skolor och arbetsplatser återfinns. Stora behov finns att utveckla stora delar av grusvägnätet och då det finns mycket begränsade möjligheter att belägga dessa vägar är det mycket positivt att fördelningen av medel till vidmakthållande av vägnätet i den Nationella planen har ökat markant. Medelsfördelningen i Nationella planen kan antas få en positiv påverkan på tillgängligheten längs länets finmaskiga grusvägnät. Åtgärder som planeras inom ramen för den Regionala transportplanen kommer ha en större påverkan på trafiksäkerheten än tillgängligheten längs vägstråken.

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

Hänsynsmål - säkerhet - miljö och hälsa

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

Byggnation av prioriterade vägobjekt kommer att innebära en viss påverkan på klimat och miljö men i mycket begränsad omfattning till följd av att samtliga objekt byggs inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde. Den negativa miljöpåverkan bedöms främst

uppträda i samband med byggtiden. Ingen av de planerade åtgärderna bedöms påverka/leda till en ökning av trafikflödet längs sträckorna. Åtgärder kommer för båda de namngivna vägobjekten innebära en ökad trafiksäkerhet.

Sammantaget bedöms den regionala planen ge ett marginellt positivt bidrag till uppfyllelsen av hänsynsmålet.

4.2 Regionala mål för infrastrukturen

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

Generell bedömning

Den regionala planen kan bara till viss del vara med och bidra till uppfyllelsen av de regionala målen för infrastrukturen. För aktuell planperiod 2026-2037 blir möjligheten något bättre än föregående period till följd av en uppräknings av medelstillelningen och en mindre avräkning än vid upprättandet för planen 2022-2033. Då tidigare prioriteringar styrt nuvarande plans utformning finns ingen tydlig koppling mellan prioriteringen och de regionala målen även om föreslagna åtgärder bidrar i viss mån till uppfyllelsen av vissa av målen.

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

Många av de sedan tidigare prioriterade objekten ligger i de mer tätbebyggda delarna av länet men i och med den ändrade inriktningen av planen kommer spridningen av åtgärder markant förbättras under den andra halvan av planen.

Ett stort fokus i planen är fortsatt att bygga objekt som förbättrar trafiksäkerhet och tillgänglighet i områden med tillväxt och längs sträckor som fungerar som skolvägar och nyttjas för arbetspendling. Även objekt viktiga för kollektivtrafik, näringsliv och besöksnäring finns med bland de prioriterade objekten.

Till följd av en relativt låg medelstillelning och markant ökade byggkostnader kan endast ett fåtal objekt åtgärdas och planen bidrar främst till en utveckling av gång- och cykelvägnätet. Även efter planens genomförandetid kommer bristerna längs vägnätet vara stora för flera sträckor och genom många av länets samhällen/byar.

Nationella planens fokus på vidmakthållande av vägnätet bedöms dock få en positiv inverkan på vägstandarden i länet och framför allt öka tillgängligheten längs det finmaskiga länsvägnätet.

Regionala planen bedöms bidra i marginell utsträckning till måluppfyllelsen.

Upprätthålla och utveckla snabba och tillgängliga förbindelser regionalt, interregionalt och internationellt

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

Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030

Byggnationen av gång- och cykelvägar ökar möjligheten att befolkningen väljer bort bilen framför allt vid kortare resor vilket är gynnsamt för både klimatet och miljön. Möjligheten att medfinansiera kollektivtrafikåtgärder kan bidra till att öka tillgängligheten och attraktiviteten för nyttjande av kollektivtrafik vilket är positivt sett till miljöpåverkan. Sett till de totala utsläppen i länet och dess miljöpåverkan bedöms planen bidra marginellt till uppfyllelsen av målet.

Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter

Om samtliga prioriterade objekt i planen byggs under perioden kommer gång- och cykelvägsnätet ha ökat med ca 16 km år 2033. Möjligheten att genomföra mindre trafiksäkerhetsåtgärder i randbebyggelse och övriga mindre samhällen/orter bidrar också till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Planen bedöms bidra till uppfyllelsen av målet avseende ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter.

Erbjuda en infrastruktur som möter näringslivets ökade transportbehov

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

4.3 Strategisk miljöbedömning - sammanfattning

Nedan redovisas den sammanfattande tabellen från den strategiska miljöbedömningen som i sin helhet återfinns i bilaga 1.

Miljöfaktorer	Klimat	Hälsa och livskvalitet	Landskap	Hushållning av naturresurser
Åtgärdsområden plan 2026-2037		Hälsa, luft och befolkning	Landskap, kulturmiljö, naturmiljö och biologisk mångfald	Mark och areella näringar, vatten
Vägartgärder inkl. enskilda vägar				
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder				
Gång- och cykelvägsinfrastruktur				
Kollektivtrafikåtgärder				

Tabell 4 Sammanställning av föreslagna åtgärdsområdens bedömda påverkan på de olika fokusområdena.

Positiv miljöpåverkan
Måttlig positiv miljöpåverkan
Ingen/marginell miljöpåverkan
Måttlig negativ miljöpåverkan
Negativ miljöpåverkan

Tabell 5. Teckenförklaring bedömd påverkan

Regionala transportplanens förslag är i mycket begränsad utsträckning strukturskapande. Huvuddragen i länets infrastruktur är etablerade sedan lång tid. Flertalet av planens åtgärder handlar om att trimma och effektivisera den befintliga infrastrukturen. Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. Redovisade tabeller ger dock en indikation på hur miljön kan påverkas ur olika aspekter.

Klimat

Planen innehåller åtgärder som till största delen bygger på förbättring och vidareutveckling av befintlig infrastruktur. Planen har sin tyngdpunkt på byggnation av gång- och cykelvägar, primärt utbyggnad av befintliga stråk, vilket innebär ett visst positivt bidrag då åtgärderna skapar attraktiva och tillgängliga alternativ till biltransporter framför allt vid kortare resor. Vägåtgärderna som planeras genomföras bedöms i sig inte leda till en ökad trafikering och därmed ej heller till ökad klimatpåverkan. Vid ombyggnation av vägsträckor tas hänsyn till det förändrade klimatet, exempelvis kan befintliga vägtrummor komma att bytas mot de med större dimensioner för att kunna klara av perioder med större flöden. Övriga klimatanpassande åtgärder såsom bärighetshöjningar och förändrat/förbättrat underhåll faller inte inom ramen för finansiering genom den regionala planen varför de ej hanteras i denna plan.

Ingen av de föreslagna åtgärderna bedöms bidra till någon större positiv påverkan på klimatet.

Planens påverkan på klimatet bedöms därför sammantaget vara marginella.

Ekonomiska styrmedel och fordonsutveckling kommer sannolikt ha betydligt större påverkan på klimatet när det gäller transportområdet under planperioden.

Medelstilldelningen till den regionala planen begränsar möjligheterna att vidta åtgärder som i större omfattning skulle kunna bidra till måluppfyllelsen.

Hälsa och livskvalitet

Genom planens trafiksäkerhetsåtgärder, både genom separering av fordonstrafik och oskyddade trafikanter samt åtgärdande av brister längs vägnätet, bedöms riskerna för allvarliga trafikolyckor minska. Den föreslagna satsningen på gång- och cykelvägar bedöms också påverka människors hälsa positivt genom ökad fysisk aktivitet. Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för kollektivtrafiken bidrar positivt till hälsa och livskvalitet, primärt då för de befolkningsgrupper som i störst utsträckning nyttjar kollektivtrafik.

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

Landskap

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

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

Hushållning av naturresurser

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

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

Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna

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

För övriga åtgärder kommer mindre utredningar genomföras där eventuella värden kan identifieras och nödvändiga skyddsåtgärder kan föreslås.