

Planförslag Regional transportplan för Jämtlands län 2022-2033

Beslutad 2022-04-xx, § xx, av: Regionfullmäktige

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

Handläggare
Jennie Berglund
Näringsliv och samhällsbyggnad

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

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I tabellen nedan redovisas fördelningen av tilldelade medel:

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

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

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

1 Nationell och regional transportplan

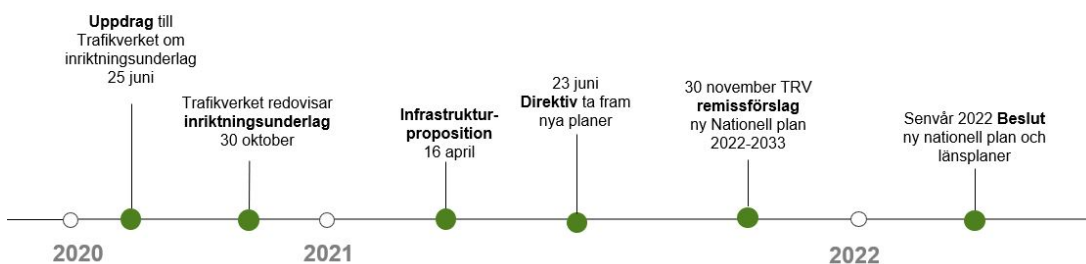
1.1 Regeringens uppdrag och ekonomiska ramar

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

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

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

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



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

1.2 Nationell transportplan

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

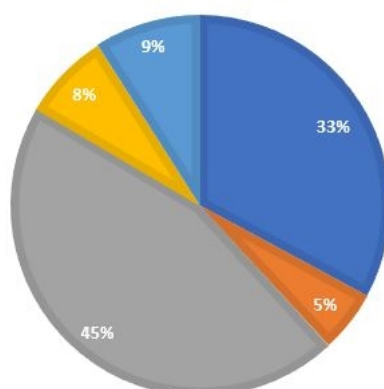


Figur 2 Fördelningen av medel till den Nationella transportplanen sker i fem olika pottor. En av dessa är medel till de regionala planerna.

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

FÖRDELNING NATIONELL PLAN

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



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

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

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

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

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

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

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

Regionala prioriteringar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Nya beräkningsgrunder vid tilldelning av medel till Regionala transportplanen.

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

1.3 Regional transportplan

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

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

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

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

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

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

Syfte och funktion

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

1.4 Framtidens transporter

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

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

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

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

2 Mål för transportsystemet

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

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

2.1 Nationella mål och strategier

Nationella transportpolitiska mål

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

ÖVERGRIPANDE MÅL

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

FUNKTIONSMÅL

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

HÄNSYNSMÅL

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

Etappmål under hänsynsmålet

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

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

Fyrstegsprincipen

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

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

Fyrstegsprincipen



Figur 4 Fyrstegsprincipen. (Trafikverket)

Nationella miljömål

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

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

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

– Riksdagens definition av miljömålet

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

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

NATIONELLA MILJÖMÅLEN OCH EU:S AGENDA 2030

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

2.2 Regionala mål

Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

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

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

- RUS Jämtland Härjedalen

BAKGRUND

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

VISION

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

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

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

Infrastruktur 2050

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



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

Regionala mål för infrastruktur

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

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

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

DELMÅL OCH INSATSER

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

Snabba pålitliga tågförbindelser

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

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

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

Bra flygförbindelser

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

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

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

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

Bra standard på våra vägar

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

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

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

Hög trafiksäkerhet

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

Hänsyn till klimat och miljö

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

Väl utbyggd infrastruktur för alternativa färdmedel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Minskat resande och effektiva transporter

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

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

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

Tillgänglighet - Jämställdhet och jämlikhet i transportsystemet

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

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

Målkonflikter och utmaningar

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

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

BESÖKSNÄRING OCH PÅVERKAN PÅ JÄMTLANDS KOLDIOXIDBUDGET

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

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

GOD TILLGÄNGLIGHET OCH PÅVERKAN PÅ MILJÖ OCH KLIMAT SAMT TRAFIKSÄKERHETEN

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

INNOVATIVA LÖSNINGAR OCH BEGRÄNSAD TILLDELNING AV MEDEL

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

ALTERNATIVA FÄRDMEDEL OCH LÅNGA AVSTÅND

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

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

NYBYGGNATION OCH MILJÖPÅVERKAN

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

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

3 Förutsättningar

3.1 Beskrivning av transportsystem

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

Vägnätet

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

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

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

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

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

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

Järnvägsnätet

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

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

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

Flygplatser av betydelse

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

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

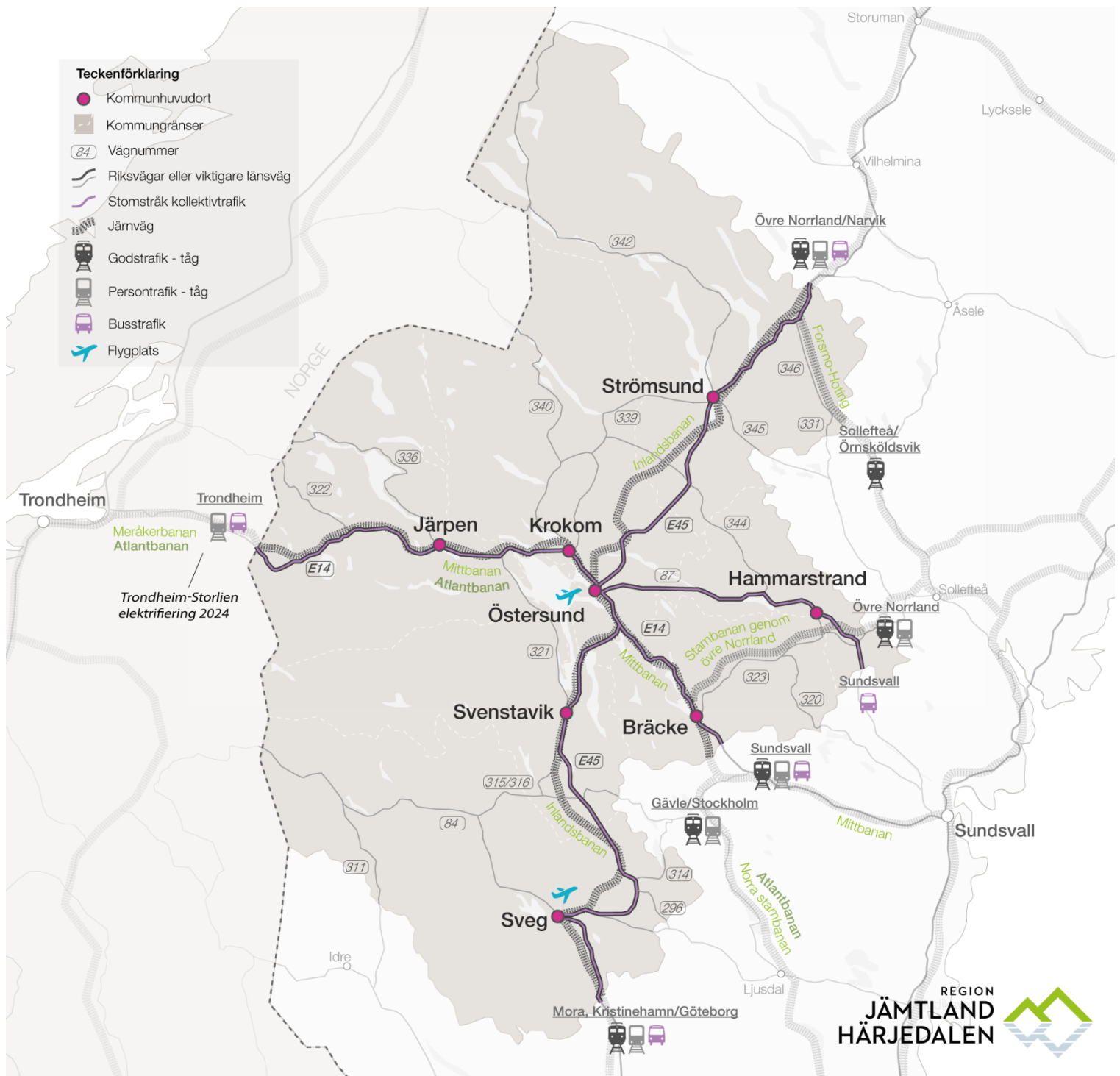
Flygplatserna är en väsentlig del av länets infrastruktur.

ÅRE - ÖSTERSUND FLYGPLATS

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

HÄRJEDALEN SVEG AIRPORT

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



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

Persontransporter

DET KOLLEKTIVA RESANDET

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

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

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

GÅNG, CYKEL OCH MOPED

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

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

3.2 Förutsättningar för regional planering

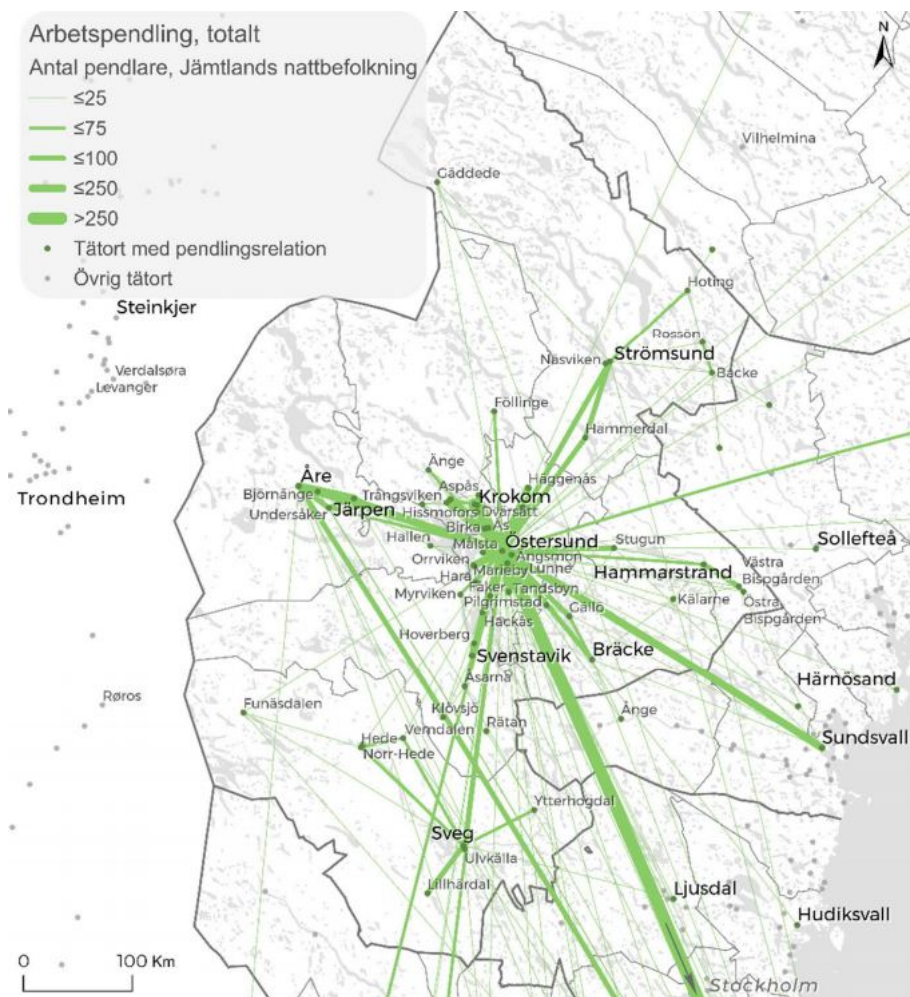
Samhällsplanering

BOSTÄDER OCH PENDLINGSMÖNSTER

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

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

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



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

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

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

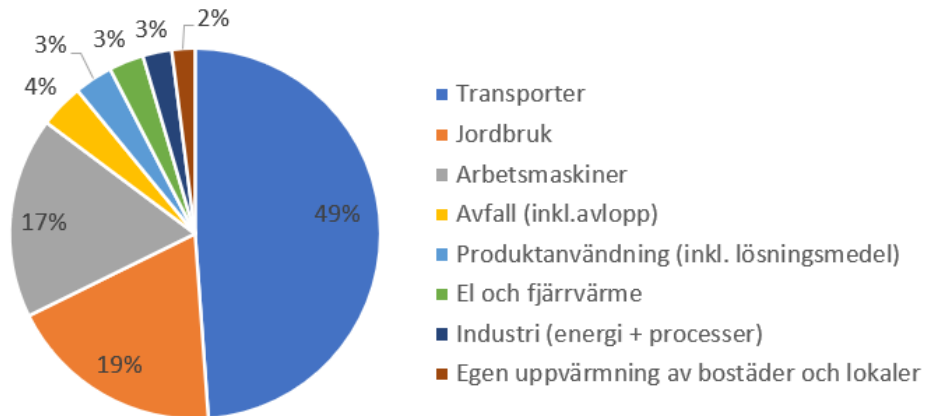
Ur ett analysperspektiv påverkar detta också hur vi ska se på pendling. Pendlingsstatistik som tidigare i princip har kunnat omsättas i beräkningar av antalet resande i olika sträckor, måste framöver tolkas med större försiktighet. Och begreppet lokala arbetsmarknader blir allt mer diffust.

Miljö

TERRITORIELLA UTSLÄPP

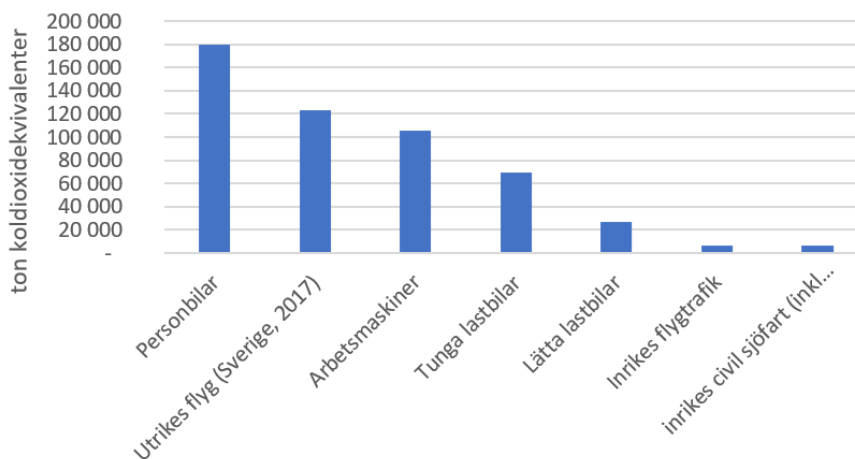
Länets utsläpp av växthusgaser kommer framför allt från användning av fossila bränslen och det är transporter som står för de största utsläppen. Det finns goda möjligheter att minska utsläppen för såväl transporter som arbetsmaskiner, som tillsammans står för cirka 65 procent av länsutsläppen.

Växthusgasutsläpp i Jämtlands län 2019



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

Växthusgasutsläpp från transporter och arbetsmaskiner i Jämtlands län 2019



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

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

Trafiksäkerhet och olycksfrekvens

HASTIGHETSÖVERSYN

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

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

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

OLYCKOR

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

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

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

Näringslivets transporter

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

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

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

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



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

RENNÄRING

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

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

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

BESÖKSNÄRING

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

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

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

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

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

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



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

Tillgänglighet

JÄMSTÄLLT, JÄMLIKT OCH TILLGÄNGLIGT FÖR ALLA

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

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

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

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

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

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

REGIONAL, INTERREGIONAL OCH INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET

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

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

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

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

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

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

4 Planerade åtgärder 2022-2033

4.1 Inledning

Planering av infrastruktur

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

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

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

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

Ekonomiska förutsättningar för regionala transportplanen 2022–2033

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

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

OSÄKERHETER, BEDÖMNINGAR OCH EKONOMISKA BERÄKNINGAR

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

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

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

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

KALKYLUNDERLAG TILL REGIONALA TRANSPORTPLANEN

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

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

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

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

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

4.2 Prioriterade objekt

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

Faktorer som främst styr utformningen av planen/prioriteringarna:

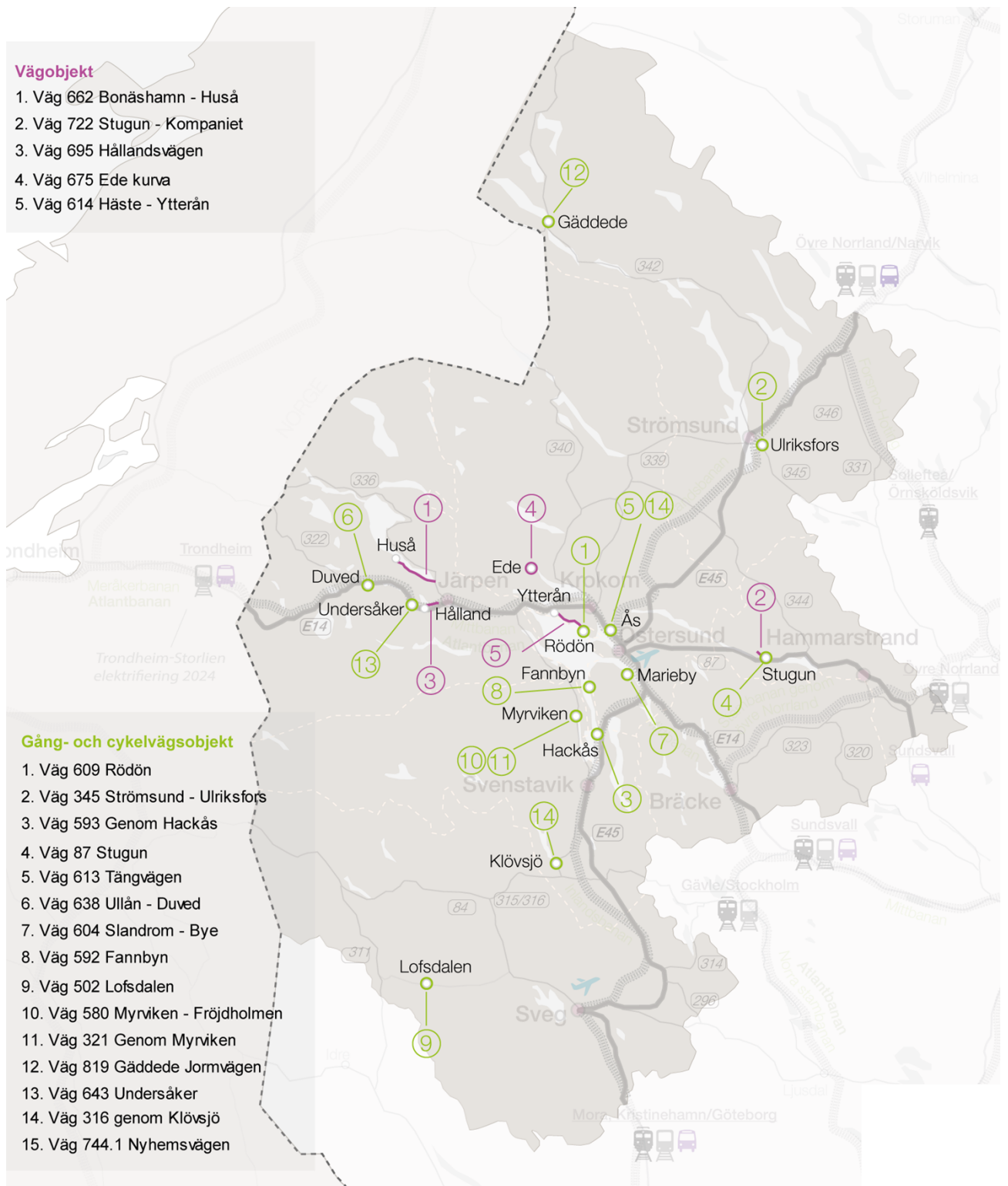
- Tilldelade medel, främst fördelningen under planperiodens första fyra år.
- Fastställda vägplaner, objekt som måste byggstartas 2022 respektive 2026 för att vägplanen inte ska behöva upprättas/fastställas på nytt.
- Kvarvarande objekt i nu gällande plan 2018-2029

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

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

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

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



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

Vägobjekt

VÄG 662 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. Vägen är också en viktig transportled för turistnäring och företag i området. Turistnäringen har ofta sin högsäsong då problemen med tjällossning är som störst. Den totala sträckan är lång och åtgärderna kommer att behöva etappindelas. Den totala kostnaden för att åtgärda sträckan har i tidigt projektskede bedömts överstiga 100 miljoner kronor.

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

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



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

VÄG 772 STUGUN - KOMPANIET

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

VÄG 695, HÅLLANDSVÄGEN

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

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

VÄG 675 EDE KURVA

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



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

VÄG 614 HÄSTE – YTTERÅN

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

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

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

Gång- och cykelvägsobjekt

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

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

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

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

PRIORITERADE OBJEKT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR SEPARERING MELLAN FORDONSTRAFIK OCH OSKYDDADE TRAFIKANTER

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

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

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

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

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

CYKELPOTT - MEDFINANSIERING

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

Övriga potter

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

PLM ÅTGÄRDSVAL OCH UTREDNINGAR

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

STATLIG MEDFINANSIERING TILL KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

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

BIDRAG ENSKILDA VÄGAR JÄMTLANDS LÄN

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

OFÖRUTSEDDA STEG 3 OCH STEG 4

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

TS-ÅTGÄRDER I RANDBEBYGGELSE

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

Objekt som lyfts ur planen

VÄG 84 NY STRÄCKNING ÄLVROS – SVEG SAMT GENOMFART SVEG

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

UTR VÄG 592 VALLSUNDSBRON – ORRVIKEN

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

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

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

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

5 Samlad effektbedömning

5.1 Transportpolitiska mål

Funktionsmål - tillgänglighet

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

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

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

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

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

Hänsynsmål - säkerhet - miljö och hälsa

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

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

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

5.2 Regionala mål för infrastrukturen

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

GENERELL BEDÖMNING

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

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

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

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

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

MINSKAD MILJÖPÅVERKAN OCH FOSSILBRÄNSLEFRITT 2030.

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

ÖKAT UTBUD AV TRAFIKSÄKRA OCH TRYGGA STRÅK FÖR OSKYDDADE TRAFIKANTER.

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

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

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

Bilaga 1: Genomförda åtgärder 2018–2021

Vägobjekt

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

VÄG 321 SVENSTAVIK - MÅNSÅSEN

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

VÄG 323 GENOMFART HAMMARSTRAND

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



Figur 16 Genomfart Hammarstrand.

VÄG 659 SÅ - VIK

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

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

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

VÄG 675 VALNE - ÄNGE

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

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

VÄG 711 BRÄCKE - ALBACKEN

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

Gång- och cykelvägsobjekt

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

VÄG 610 GC-VÄG TORSTA - ÖSABACKEN

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



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

VÄG 611 GC- VÄG DVÄRSÄTT - KROKOM

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

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

VÄG 321 GC-VÄG GÄRDSTA

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

VÄG 610 GC-VÄG LUGNVIK - ÅSVÄGEN

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

VÄG 796 GC-VÄG BRO ÖVER INDALSÄLVEN I LIT

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

Bilaga 2: Miljökonsekvensbeskrivning

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Behovet av miljöbedömning

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

OSÄKERHETER OCH BRISTER

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

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

2. Miljömål; globala, nationella och regionala

FN:S GLOBALA HÅLLBARHETSMÅL OCH SVERIGES MILJÖMÅL

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

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

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

Nationella miljömål

Sveriges miljömålssystem innehåller ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjuogoatta etappmål.

Generationsmålet

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

Miljökvalitetsmålen

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

Uppföljning och utvärdering

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

Etappmålen

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

TRANSPORTPOLITISKA MÅL

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

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

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

REGIONALA MÅL

Energi- och klimatstrategi för Jämtlands län

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

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

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

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

Insatsområden:

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

3. Fokusområden/Avgränsning

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

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

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

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

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

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

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

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

FOKUSOMRÅDE KLIMAT

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

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET

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

FOKUSOMRÅDE LANDSKAP

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

FOKUSOMRÅDE HUSHÅLLNING AV RESURSER

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

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

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

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



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

4. Inriktningen på miljökonsekvensbeskrivningen

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

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

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

KOPPLINGAR TILL ANDRA PLANER

Den regionala planen har direkta kopplingar till följande andra planer:

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

- Regional handlingsplan för grön infrastruktur i Jämtland

5. Planens miljökonsekvenser

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

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

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



BYGGTIDEN

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

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

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

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

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

VÄGOBJEKT

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

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

6. Planens miljöpåverkan – samlad bedömning

Länstransportplanens förslag är i mycket begränsad utsträckning strukturskapande.

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

KLIMAT

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

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

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

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

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

LANDSKAP

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

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

HUSHÅLLNING AV RESURSER

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

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

7. Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna

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

Bilaga 3: Samrådsredogörelse

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

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

1. Bergs kommun

Yttrande:

Medelstildelning

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

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

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

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

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

Inlandsbanan/Inlandsstråket

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

Trafiksäkerhet på Europavägar

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

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

Övrigt

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

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

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

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

2. Bräcke kommun

Yttrande:

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

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

3. Försvarsmakten

Yttrande

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

Yttrande

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

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

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

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

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

5. Huså byalag

Yttrande

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

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

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

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet från Huså byalag.

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

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

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

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

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

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

6. Härjedalens kommun

Yttrande

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

Planen kompletteras med utgångspunkt från Härjedalens kommuns förslag.

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

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

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

7. Krokoms kommun

Yttrande

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

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

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

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

8. Länsstyrelsen i Jämtland

Yttrande

Allmänt

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

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

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

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

Åtgärder i planen

Länsstyrelsen har inga särskilda invändningar mot redovisade prioriteringar.

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

Underslag till planen

Klimat

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

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

Brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv

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

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

Miljöbedömning

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

Samrådsrets

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

Formalia

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Allmänt

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

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

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

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

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

Åtgärder i planen

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

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

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

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

Underslag till planen

Klimat

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

Brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv

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

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

Miljöbedömning

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

Samrådskrets

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

Formalia

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

9. Partnerskapet Fjällvägen

Yttrande

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

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

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

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

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

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

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

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

10. Region Västernorrland

Yttrande

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

11. Region Dalarna

Yttrande

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

12. Region Västerbotten

Yttrande

Region Västerbotten har beslutat att inte inkomma med några synpunkter.

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

13. Sametinget

Yttrande

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

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

14. Samling Näringsliv

Yttrande

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

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

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

15. Strömsunds kommun

Yttrande

Medelstildelning

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

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

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

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

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

Inlandsbanan/Inlandsstråket

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

Trafiksäkerhet på Europavägar

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

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

16. Sveriges bussföretag

Yttrande

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

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

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

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

17. Sveriges Motorcyklister (SMC)

Yttrande

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

18. Trafikverket

Yttrande

Övergripande utgångspunkter för planeringen

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

Samordning av åtgärder

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

Fördelning av medel över år

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

Hantering av anläggningskostnader för namngivna investeringar

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

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

VM1877, väg 614 Häste – Ytterån

R-Z22a, väg 604 gc-väg Slandrom – Bye

Väg 638 gc-väg Ullån – Duved

R-Z26, väg 662 Bonäshamn – Huså

Samlade effektbedömningar

Trafikverket informerar om framtagna samlade effektbedömningar.

Medfinansiering

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

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

Samfinansiering

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

Statlig medfinansiering

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

Bidrag till icke statliga flygplatser

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

Investeringsbidrag till enskilda vägar

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

Övriga synpunkter på regionala transportplanen

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Samordning av åtgärder

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

Fördelning av medel över år

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

Hantering av anläggningskostnads kalkyler för namngivna investeringar

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

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

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

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

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

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

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

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

19. Åre kommun

Yttrande:

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

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

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

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

20. Östersunds kommun

Yttrande:

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

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

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

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

Gc-väg Slandrom – Bye

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

Gc-väg genom Orrviken

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

Utredning väg 592 Vallsundsbron – Orrviken

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

Övriga synpunkter

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

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

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

Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

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

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

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

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



2021-09-30

RUN/610/2020

REMISSMISSIV

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

Enligt sändlista

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

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

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

Möjlighet att lämna synpunkter

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

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

Välkomna med era synpunkter!

Ingrid Printz
Tf. regional utvecklingsdirektör

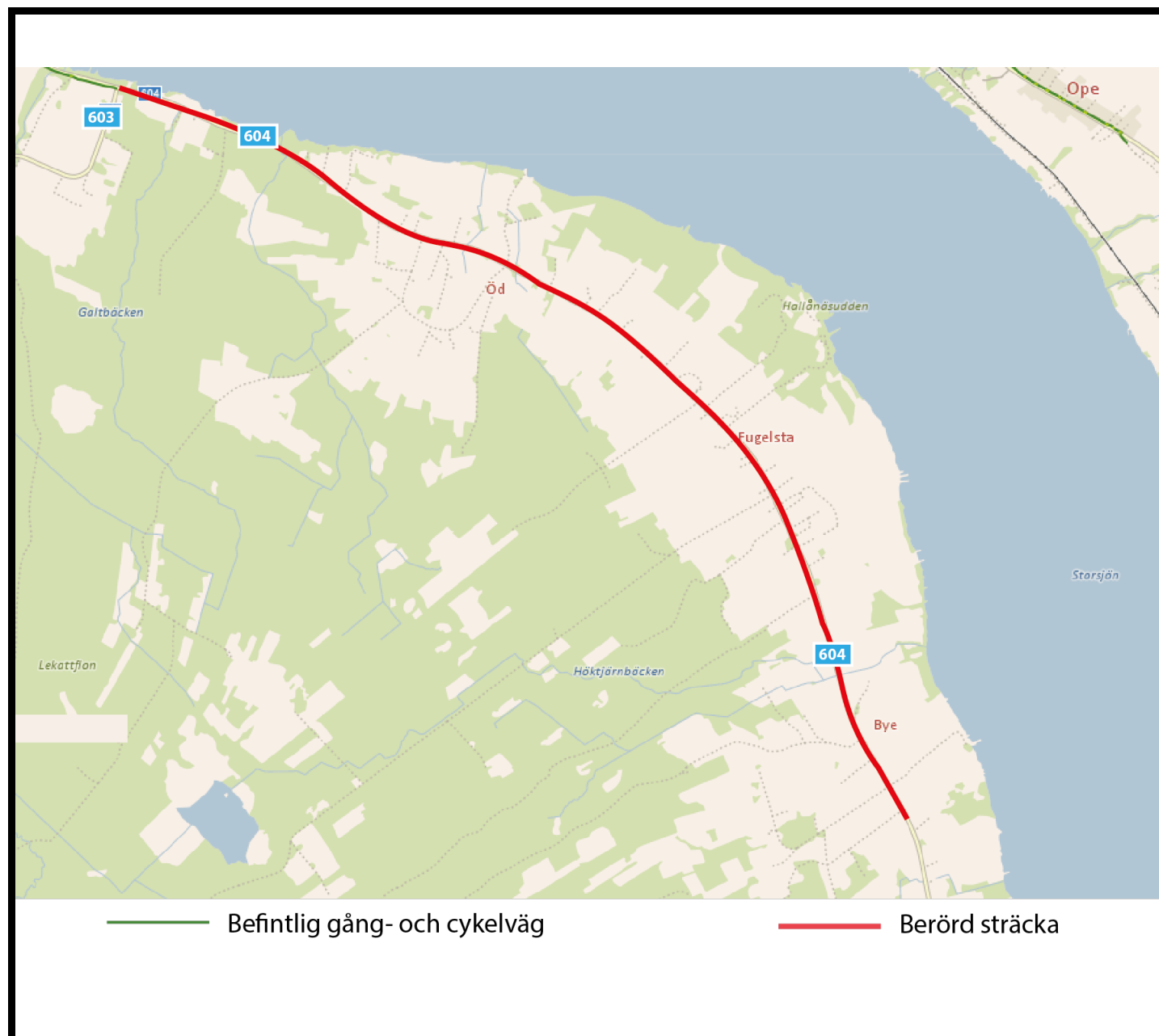
Sändlista

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

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

Försvarmakten
Sametinget
Tillväxtverket

Väg 604 Slandrom-Bye GC



Översikt

Nuläge och brister:

Längs den aktuella sträckan finns det idag en omfattande randbebyggelse. Det saknas en separerad gång- och cykelväg och gående och cyklister är därför hänvisade till körbanan på väg 604. På grund av bristfällig trafiksäkerhet för gående och cyklister väljer de flesta att åka bil.

Det finns en befintlig gång- och cykelväg längs väg 604 genom Slandrom, den slutar i korsningen väg 604/603.

Väglängd: 6,2

Vägstandard: Vanlig väg 2 kf. Vägbredd 6,5 meter. Skyltad hastighet 70 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT 1290-1920, mätår 2016. Lastbilsandel cirka 7%

Åtgärdens syfte:

De föreslagna åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs den aktuella sträckan av väg 604.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 61,99 mnkr i prisnivå 2019-06

En belyst separerad gång- och cykelväg längs väg 604. Sträckan börjar där befintlig gång- och cykelväg slutar i korsningen med väg 603 fram till Marieby skola i Fugelsta.

Befintlig vägbelysning rivs och ersätts med ny belysning för gång- och cykelvägen.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	cirka 6,2 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg bredd 2,5 meter.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Kunskap saknas
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	cirka 6,2 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg bredd 2,5 meter.
<u>Cykeltrafik:</u>	Kunskap saknas

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad		Ej beräknad
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Framkomligheten för gående och cyklister förbättras i och med separerad gång- och cykelväg.
Godstransporter	-	Försumbart	Framkomligheten för godstrafik påverkas positivt då cyklister och gående flyttas från körbanan.
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar i och med en separerad gång- och cykelväg.
Klimat	-	Försumbart	Även om något fler trafikanter väljer att gå eller cykla istället för att använda bil, bedöms effekten vara försumbar.
Hälsa	-	Positivt	En separerad gång- och cykelväg förbättrar förutsättningarna både för att gå och cykla till målpunkter men också för fysisk aktivitet i största allmänhet.
Landskap	-	Positivt	I samband med åtgärderna grävs invasiva växter bort och transporteras till deponi. Barriäreffekten minskar då gående och cyklister får lättare att röra sig längs vägen. Eftersom åtgärderna föreslås i anslutning till befintlig infrastruktur bedöms intrånget i landskapet vara försumbart.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	
Budgeteffekter	-	Försumbart	
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Ökade drift- och underhållskostnader i och med ny infrastruktur.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	82		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet för gående och cyklister. Förutsättningarna förbättras både för att gå och cykla till målpunkter men också för fysisk aktivitet i största allmänhet. Det är osäkert om de positiva nyttorna kommer att väga upp anläggningskostnaden.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet - endast bedömd

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Jämtland	Neutralt
Kommun	Östersund	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Cykel och gång	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Det är framförallt gång- och cykeltrafiken som gynnas och förutsättningarna för att arbetspendla med cykel längs väg 604 i Östersunds kommun som förbättras.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Inget bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärderna bidrar både positivt och negativt till målen. Störst positivt bidrag för framförallt medborgarnas resor genom förbättrad tillgänglighet, trygghet och tillförlitlighet. Åtgärderna bidrar också positivt till förutsättningar att välja gång eller cykel. Ny infrastruktur ger ökat drift och underhåll.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet för gående och cyklister. Förutsättningarna förbättras både för att gå och cykla till målpunkter men också för fysisk aktivitet i största allmänhet. Det är osäkert om de positiva nyttorna kommer att väga upp anläggningskostnaden.

Förbättrad infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik utgör viktiga och grundläggande åtgärder för att uppnå en transporteffektiv samhällsplanering och infrastruktur för klimatsmarta val.

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Attraktiviteten för att gå eller cykla ökar och möjligheten att pendla med cykel förbättras längs sträckan. Det är osäkert om de positiva nyttorna väger upp anläggningskostnaden.

Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet. Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till ökad valfrihet i transportsystemet och minskar bilberoendet. Åtgärden bidrar också till ökad fysisk aktivitet.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 604 Slandrom-Bye GC
Objekt-id	R-Z22a
Ärendenummer	
Län	Jämtland
Kommun	Östersund
Trafikverksregion	Region Mitt
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Längs den aktuella sträckan finns det idag en omfattande randbebyggelse. Det saknas en separerad gång- och cykelväg och gående och cyklister är därför hänvisade till körbanan på väg 604. På grund av bristfällig trafiksäkerhet för gående och cyklister väljer de flesta att åka bil.

Det finns en befintlig gång- och cykelväg längs väg 604 genom Slandrom, den slutar i korsningen väg 604/603.

Ungefär mitt på sträckan, i Fugelsta, ligger Marieby skola. I upptagningsområdet för skolan ingår bland annat randbebyggelsen längs väg 604 samt bebyggelsen i Bye.

Väglängd (km): 6,2

Vägstandard: Vanlig väg 2 kf. Vägbredd 6,5 meter. Skyltad hastighet 70 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT 1290-1920, mätår 2016. Lastbilsandel cirka 7%

Syfte

De föreslagna åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs den aktuella sträckan av väg 604.

Förslag till åtgärd

En belyst separerad gång- och cykelväg längs väg 604. Sträckan börjar där befintlig gång- och cykelväg slutar i korsningen med väg 603 fram till Marieby skola i Fugelsta.

Befintlig vägbelysning rivs och ersätts med ny belysning för gång- och cykelvägen.

Sedan tidigare har en gång- och cykelväg byggts på delen Vallsundet(väg 592) till korsningen med väg 603 i Slandrom. Den aktuella sträckan utgör etapp två och i framtiden planeras att fortsätta med en gång- och cykelväg vidare söderut till Brunflo.

Gångvägens längd(km): cirka 6,2 km
Gångvägens standard: Gång- och cykelväg bredd 2,5 meter.
Gångtrafik(gående per dygn): Kunskap saknas

Cykelvägens längd(km): cirka 6,2 km
Cykelvägens standard: Gång- och cykelväg bredd 2,5 meter.
Cykeltrafik: Kunskap saknas

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-03-24	jun-19	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	62,0	18,6	62,0

Planeringsläge

Åtgärden finns med som ett namngivet projekt i Länstransportplan 2018-2029 Region Jämtland/Härjedalen.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	-
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	-
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	-
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	40
Kalkylverktyg	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	-

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	82	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	106	-	-
Känslighetsanalys CO2-värdering hög	82	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	82	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	82	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014)	82	-	-

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter				Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter							
Resenärer							
Restid - total	-	-	-	-	Positivt: Framkomligheten för gående och cyklister förbättras i och med separerad gång- och cykelväg. Det är framförallt komforten som förbättras med åtgärden, men även restiden påverkas något positivt. Framkomligheten för motorfordon påverkas positivt då cyklister och gående flyttas från körbanan.	Positivt	Framkomligheten för gående och cyklister förbättras i och med separerad gång- och cykelväg.
Godstransporter							
Restid - lastbil	-	-	-	-	Försumbart: Framkomligheten för godstrafik påverkas positivt då cyklister och gående flyttas från körbanan.	Försumbart	Framkomligheten för godstrafik påverkas positivt då cyklister och gående flyttas från körbanan.
Persontransportföretag							
Effekter saknas						Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: Risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar i och med en separerad gång- och cykelväg. Ett ökat cykelflöde ökar risken för singelolyckor och ökad risk för kollision mellan gående och cyklister. Sammantaget bedöms åtgärderna ge en positiv effekt på trafiksäkerheten.	Positivt	Risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar i och med en separerad gång- och cykelväg.
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Försumbart: Även om något fler trafikanter väljer att gå eller cykla istället för att använda bil, bedöms effekten vara försumbar.	Försumbart	Även om något fler trafikanter väljer att gå eller cykla istället för att använda bil, bedöms effekten vara försumbar.
Hälsa							
Luft	-	-	-	-	Försumbart: Genom att det blir attraktivare att gå eller cykla sker en viss överflyttning av trafikanter från bil, detta bidrar till minskat utsläpp av luftföroreningar.	Positivt	En separerad gång- och cykelväg förbättrar förutsättningarna både för att gå och cykla till målpunkter men också för fysisk aktivitet i största allmänhet.
Människors hälsa - Fysisk aktivitet	-	-	-		Positivt: En separerad gång- och cykelväg förbättrar förutsättningarna både för att gå och cykla till målpunkter men också för fysisk aktivitet i största allmänhet.		
Landskap							
Barriär	-	-	-	-	Försumbart: Barriäreffekten minskar då gående och cyklister får lättare att röra sig längs vägen.	Positivt	I samband med åtgärderna grävs invasiva växter bort och transporteras till deponi. Barriäreffekten minskar då gående och cyklister får lättare att röra sig längs vägen. Eftersom åtgärderna föreslås i anslutning till befintlig infrastruktur bedöms intrånget i landskapet vara försumbart.
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: störning	-	-	-		Positivt: På sträckan finns invasiva växter som grävs bort och transporteras till deponi.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Försumbart: Åtgärderna föreslås i anslutning till befintlig infrastruktur.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-	-	-	-	Negativt: Ökade drift- och underhållskostnader i och med ny infrastruktur.	Negativt	Ökade drift- och underhållskostnader i och med ny infrastruktur.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				82			

NETTONVÄRDE	-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter En separerad gång- och cykelväg ger en förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Förutsättningarna förbättras både för att gå och cykla till målpunkter men också för fysisk aktivitet i största allmänhet. Drift- och underhållskostnaderna ökar då ny infrastruktur byggs.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Osäker lönsamhet - endast bedömd
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet för gående och cyklister. Förutsättningarna förbättras både för att gå och cykla till målpunkter men också för fysisk aktivitet i största allmänhet. Det är osäkert om de positiva nyttorna kommer att väga upp anläggningskostnaden.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor	Män	Neutralt	Större andel kvinnor än män åker kollektivt, går eller cyklar till arbetet. Nyttan av åtgärden anses därför gynna kvinnor något mer än män.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Den lokala trafiken gynnas mest då det framförallt är gång- och cykeltrafikanter i närområdet som kommer nyttja den nya gång- och cykelvägen.
Län	Jämtland	Neutralt	Neutralt	Jämtlands län gynnas mest då det framförallt är lokal trafik som kommer nyttja den nya gång- och cykelvägen.
Kommun	Östersund	Neutralt	Neutralt	Östersunds kommun bedöms få störst nytta då det framförallt är trafik inom kommunen som kommer nyttja den nya gång- och cykelvägen.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ingen näringsgren bedöms påverkas mer eller mindre av åtgärden.
Trafikslag	Cykel och gång	Bil	Neutralt	Gång- och cykeltrafikanter bedöms få störst nytta. Motorfordon på väg gynnas också i och med att gående och cyklister får en egen väg.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	Åtgärden bedöms framförallt gynna de som arbetspendlar längs sträckan.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Det är framförallt gång- och cykeltrafiken som gynnas och förutsättningarna för att arbetspendla med cykel längs väg 604 i Östersunds kommun som förbättras.

Objektnummer: R-Z22a Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Wedin Björn, IM5, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-04-19

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Förbättrad infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik utgör viktiga och grundläggande åtgärder för att uppnå en transporteffektiv samhällsplanering och infrastruktur för klimatsmarta val.

Vägens barriäreffekt genom samhället minskar genom att oskyddade trafikanter får ta plats på bekostnad av vägtrafikens utrymme. Detta påverkar även landskapsbilden/bymiljön positivt. Ny infrastruktur genererar utsläpp under byggtiden.

Ekonomisk hållbarhet

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Attraktiviteten för att gå eller cykla ökar och möjligheten att pendla med cykel förbättras längs sträckan. Det är osäkert om de positiva nyttorna väger upp anläggningskostnaden.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet. Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till ökad valfrihet i transportsystemet och minskar bilberoendet. Åtgärden bidrar också till ökad fysisk aktivitet.

En separerad gång- och cykelväg medför att möjligheten för personer utan körkort att transportera sig längs väg 604 förbättras. Åtgärderna ger också en förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Ingen påverkan
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Den föreslagna separeringen av cykel- och gångtrafik medför en ökad trygghetskänsla både för oskyddade trafikanter och motorfordon.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Påverkas ej
	Kvalitet	Inget bidrag: Påverkas ej
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Inget bidrag: Påverkas ej
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Påverkas ej
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Påverkas ej
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Möjligheten för personer utan körkort att resa förbättras i och med separerade gång- och cykelvägar och förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Påverkas ej
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikenätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Tillgängligheten för funktionshindrade bedöms öka i och med separerade gång- och cykelväg samt åtgärder vid busshållplatser.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Separerad gång- och cykelväg gör det säkrare för barn att gå och cykla på egen hand.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Separerad gång- och cykelväg bedöms öka andelen gång- och cykelresor.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet till hållplatserna bedöms öka andelen resor med kollektivtrafik.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Förbättrade möjligheter för att välja att gå, cykla eller åka kollektivt bedöms ge en överflyttning från personbil.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ytterligare infrastruktur kräver energi för byggande och ökat drift- och underhåll.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Påverkas ej
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Påverkas ej
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: En separerad gång- och cykelväg bidrar positivt till möjligheter för ökad fysisk aktivitet.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: En separerad gång- och cykelväg förbättrar möjligheten för barn, funktionshindrade och äldre att på egen hand ta sig fram till sina mål.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: De föreslagna åtgärderna förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken samt möjligheterna att gå och cykla.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Överflyttning från väg- till cykeltrafik innebär lägre drivmedelsförbrukning i transportsystemet och därmed minskade utsläpp

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Påverkas ej
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Påverkas ej
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Påverkas ej
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: kunskap saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Påverkas ej
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärderna föreslås i anslutning till befintlig infrastruktur
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Positivt bidrag: I samband med åtgärderna grävs invasiva växter bort och transporteras till deponi.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Påverkas ej

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Påverkas ej
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Separering av trafikslag bedöms minska de allvarliga olyckorna mellan cyklister/gående och motorfordon.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

	Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärderna bidrar både positivt och negativt till målen. Störst positivt bidrag för framförallt medborgarnas resor genom förbättrad tillgänglighet, trygghet och tillförlitlighet. Åtgärderna bidrar också positivt till förutsättningar att välja gång eller cykel. Ny infrastruktur ger ökat drift och underhåll.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	410	3
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	13,8	0,117
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	553	4,7

Bilaga: 2_klimatkalkyl_väg_604_sländrom-bye_gc.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
1	GKI
Klimatkalkyl	
2	Klimatkalkyl

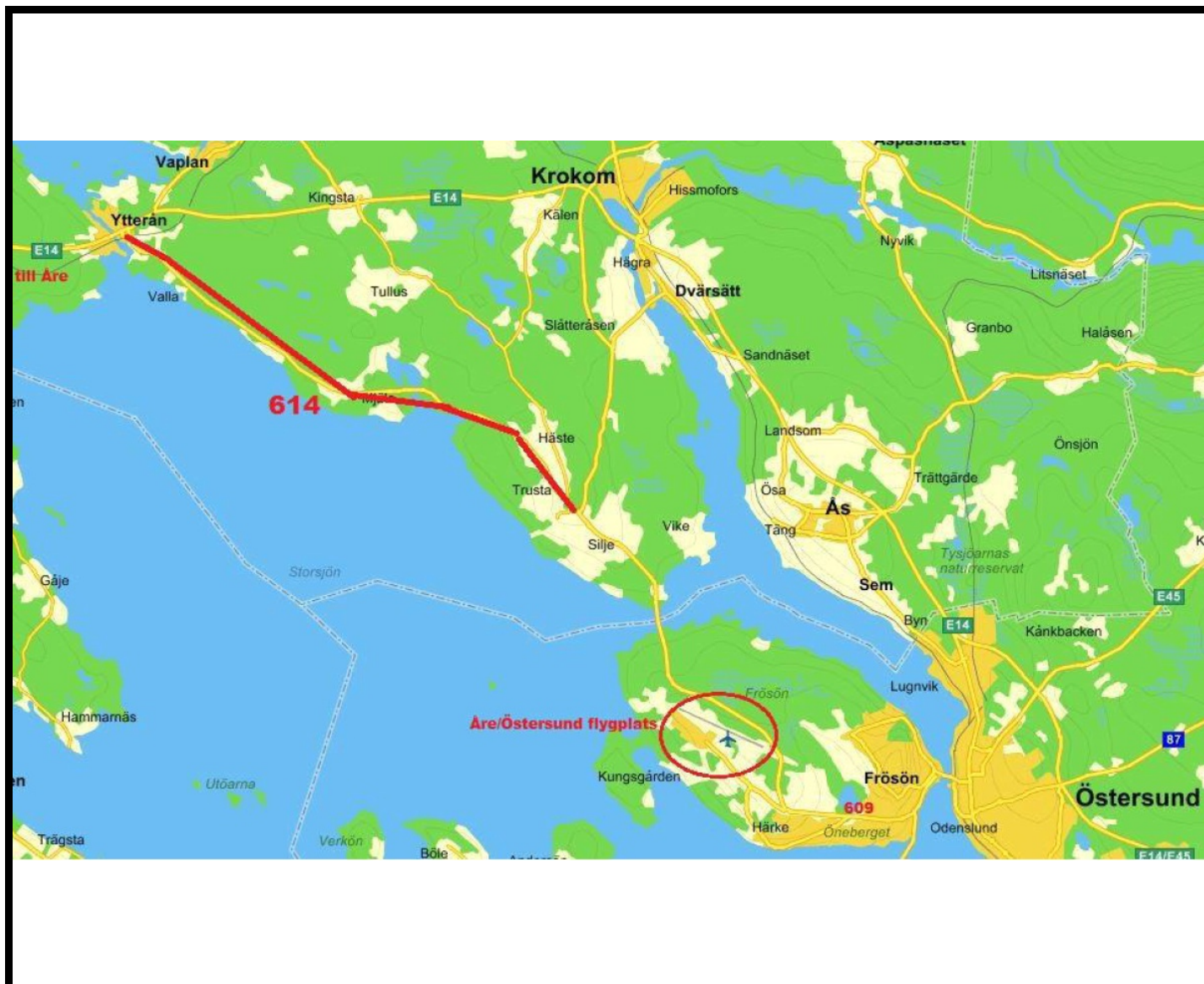
Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: ac875719-babe-4f87-8ddd-6c5cd0686b92

Utskriftsdatum : 2021-04-19

Väg 614 Häste – Ytterån



Utredningsområde väg 614 Häste - Ytterån. (Källa: ÅVS-rapport bilaga 4)

Nuläge och brister:

Väg 614 sträcker sig från Ytterån (korsningen väg 614/E14) och fram till korsningen med väg 609 i Rödön. Sträckan Häste - Ytterån är bitvis smal, saknar vägren och innehåller många kurvor, backkrön och farliga utfarter.

Vägen har funktionen som transitväg mellan flygplatsen och Åre/Duved, arbetspendling för boende på Frösön som arbetar i Krokoms eller Åre kommuner, skolpendling för elever i Rödö skola, samt under sommarhalvåret nyttjas den av cykelmotionärer. Väg 614 kan även nyttjas som omlidningsväg vid trafikolycka på E14.

Väglängd: ca 15 km

Vägstandard: Vanlig väg, 2-körfält, varierande vägbredd 6-6,5 meter, hastighetsbegränsningen varierar mellan 50-80 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT 640, mätår 2016, ca 6 % tung trafik

Åtgärdens syfte:

Åtgärdens syfte är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikanter längs väg 614. Föreslagna åtgärder syftar även på att förbättra bärigheten längs den aktuella sträckan.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 55,59 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden omfattar breddning på ca 15 km av väg 614 mellan Häste och Ytterån till enhetligt 8 m så långt det är möjligt (gäller ej broar), siktröjning längs hela sträckan (sidoområdesåtgärder såsom upprensning och skogsavverkning), förstärkningsåtgärder, samt bulleråtgärder (bullerplank och fönsteråtgärder). Föreslagna åtgärder fokuserar på att gynna trafiksäkerheten och bärigheten längs den aktuella sträckan. Samtliga åtgärder som har föreslagits i åtgärdsvalsstudien kan dock inte implementeras i detta skede av ekonomiska skäl, vilket innebär att Trafikverkets krav för vägar och gators utformning inte kan uppfyllas fullt ut med avseende på trafiksäkerhet.

Väglängd (km): ca 15 km

Vägstandard: Vanlig väg, 2-körfält, enhetlig vägbredd upp till 8 meter, hastighetsbegränsningen varierar mellan 50-80 km/h.

Vägtrafik: ÅDT 640, mätår 2016, ca 6 % tung trafik

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad		Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning	
Resenärer	2	Försumbart	-	
Godstransporter	0	Försumbart	-	
Persontransportföretag	-	Försumbart	-	
Trafiksäkerhet	83	Försumbart	Omfattningen av effekterna för gång- och cykeltrafik är svårbedömd eftersom uppgift om trafikflödet för dessa grupper saknas. Eventuella effekter bedöms vara av positiv karaktär eftersom åtgärderna förbättrar tillgängligheten något även för fotgängare och cyklister (mer utrymme att nyttja längs väggkant och om sidan av vägen).	
Klimat	0	Försumbart	-	
Hälsa	0	Försumbart	Åtgärden kan i och med breddningen komma närmre bebyggelse, men åtgärden omfattar även bullerplank och fönsteråtgärder. Därmed bedöms påverkan vara försumbar.	
Landskap	-	Negativt	Vägombyggnaden omfattar farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder samt hantering av invasiva arter (Lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig artrik väggkant, vilket kräver återskapande. Sammantaget bedöms påverkan vara negativ. Det finns även utpekade fornlämningar som riskerar att påverkas och hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.	
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-	
Budgeteffekter	-	Försumbart	-	
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-	
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-3	Försumbart	-	
Samhällsekonomisk investeringskostnad	73			
Nettonvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter		
	9	Försumbart		

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
--	------------------	-------------	--------------------

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,12	9	Den samhällsekonomiska kalkylen fångar vissa trafiksäkerhetseffekter av vägbreddningen och sidoområdesåtgärderna för samtliga trafikanter. Det finns dock osäkerheter kring hur väl den samhällsekonomiska kalkylen fångar effekterna av breddning generellt. Övriga effekter för gång- och cykel fångas ej i kalkylen, men dessa bedöms vara försumbara.
KA högre invkostnad	< 0	-13	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-5	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	0,22	16	Huvudanalysen från den samhällsekonomiska analysen visar på positivt resultat med NNK 0,1. Ej beräknade landskapseffekter bedöms påverka negativt. De övriga ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Känslighetsanalyserna visar att högre investeringskostnad samt utebliven trafiktillväxt innebär negativ samhällsekonomisk lönsamhet (NNK -0,1). Känslighetsanalys med ökad trafiktillväxt ger positiv samhällsekonomisk lönsamhet med NNK 0,2. Sammantaget bedöms åtgärden ha osäker samhällsekonomisk lönsamhet.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Jämtland	Neutralt
Kommun	Krokom	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden främjar främst lokal och regional vägtrafik i Jämtland och främst personer med tillgång till egen bil. Åtgärden främjar därmed personer som har förutsättningar att köra egen bil mer än övriga samhällsgrupper. Åtgärden har även en viss positiv påverkan nationellt i och med att väg 614 är en transitväg mellan flygplatsen och Åre/Duved.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Inget bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden främjar främst funktionsmålet positivt, men även delvis positivt för hänsynsmål kopplat till trafiksäkerhet och människors hälsa. Analysen visar en negativ påverkan gällande hänsynsmål kopplat till klimat i form av ökat behov av drift och underhåll samt hänsynsmål kopplade till landskap i form av betydelsen för förekomst av livsmiljöer och för att värna den biologiska mångfalden. Det finns även risk för negativ landskapspåverkan gällande utpekade fornlämningar och att hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Huvudanalysen från den samhällsekonomiska analysen visar på positivt resultat med NNK 0,1. Ej beräknade landskapseffekter bedöms påverka negativt. De övriga ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Känslighetsanalyserna visar att högre investeringskostnad samt utebliven trafik tillväxt innebär negativ samhällsekonomisk lönsamhet (NNK -0,1). Känslighetsanalys med ökad trafik tillväxt ger positiv samhällsekonomisk lönsamhet med NNK 0,2. Sammantaget bedöms åtgärden ha osäker samhällsekonomisk lönsamhet.

Den ekologiska hållbarheten bedöms påverkas dels positivt genom minskad risk för utsläpp orsakade av olyckor (i och med minskad olycksrisk), dels negativt genom att åtgärden kan främja ökat bilanvändande på sikt och potentiellt leda till ökade hastigheter (ökade utsläpp av koldioxid), eventuella viltstängsel och viltpassager, påverkan på artrika vägkanter längs hela sträckan samt eventuell påverkan på kulturmiljö.

De sammantagna effekterna för den ekologiska hållbarheten bedöms vara negativa.

Åtgärden bedöms bidra positivt till ekonomisk hållbarhet. Den samhällsekonomiska kalkylen visar på osäker lönsamhet. De icke beräkningsbara effekterna bedöms vara försumbara. Ökad framkomlighet främjar ekonomisk aktivitet i regionen.

Åtgärden bedöms ge positivt bidrag till social hållbar utveckling då den ökar trafiksäkerheten och underlättar arbetspendling.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 614 Häste – Ytterån
Objekt-id	VM1877
Ärendenummer	TRV 2019/4166
Län	Jämtland
Kommun	Krokom och Östersund
Trafikverksregion	Region Mitt
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 614 sträcker sig från Ytterån (korsningen väg 614/E14) och fram till korsningen med väg 609 i Rödön. Sträckan Häste - Ytterån är bitvis smal, saknar vägren och innehåller många kurvor, backkrön och farliga utfarter.

Vägen har funktionen som transitväg mellan flygplatsen och Åre/Duved, arbetspendling för boende på Frösön som arbetar i Krokoms eller Åre kommuner, skolpendling för elever i Rödö skola, samt under sommarhalvåret nyttjas den av cykelmotionärer. Väg 614 kan även nyttjas som omledningsväg vid trafikolycka på E14.

Kombinationen av olika trafikslag som ska samsas på en relativt smal väg utan vägren eller gång- och cykelväg och med vägvagnsintervall som till stora delar ligger på raksträcka, något som inbjuder till höga hastigheter, leder till konflikter mellan de olika trafikslagen (otrygghet, olyckor m.m.). Dessutom är hela sträckan från flygplatsen och upp till Ytterån en lokal där mycket vilt rör sig. Länstrafiken i Jämtland/Härjedalen har idag inga aktuella bussar i linjetrafik för sträckan Åre/Östersund Airport – Ytterån/Krokom.

Den pågående kraftiga bostadsexploateringen i destinationer som Åre/Duved medför en på senare tid allt mer ökad resandefrekvens från Åre/Östersund Airport, vilket bidrar att fler individer har behov av snabba transitvägar till aktuell destination. Samtidigt är området längs Storsjön och Rödön en potentiell mycket attraktiv boendemiljö för den framtida bostadsexploateringen inom Krokoms kommun, vilket på sikt förväntas öka ÅDT.

Väglängd (km): ca 15 km

Vägstandard: Vanlig väg, 2-körfält, varierande vägbredd 6-6,5 meter, hastighetsbegränsningen varierar mellan 50-80 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT 640, mätår 2016, ca 6 % tung trafik



Antal polis- eller sjukhusregistrerade trafikolyckor, perioden 2006-2017. Källa; STRADA © Lantmäteriet, Geodataverksamheten). (Källa: ÅVS-rapport bilaga 4)

Syfte

Åtgärdens syfte är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikanter längs väg 614. Föreslagna åtgärder syftar även på att förbättra bärigheten längs den aktuella sträckan.

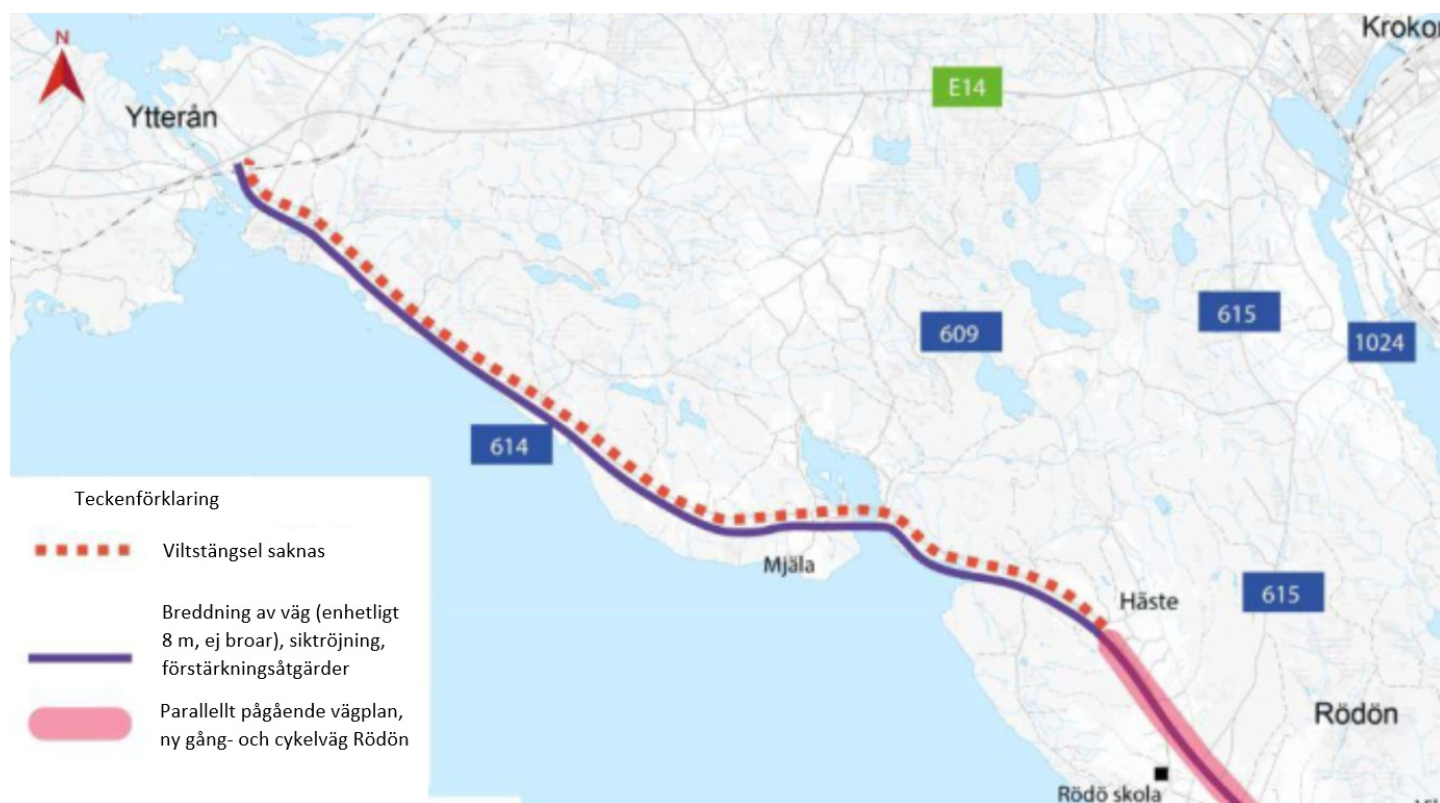
Förslag till åtgärd

Åtgärden omfattar breddning på ca 15 km av väg 614 mellan Häste och Ytterån till enhetligt 8 m så långt det är möjligt (gäller ej broar), siktröjning längs hela sträckan (sidoområdesåtgärder såsom upprensning och skogsavverkning), förstärkningsåtgärder, samt bulleråtgärder (bullerplank och fönsteråtgärder). Föreslagna åtgärder fokuserar på att gynna trafiksäkerheten och bärigheten längs den aktuella sträckan. Samtliga åtgärder som har föreslagits i åtgärdsvalsstudien kan dock inte implementeras i detta skede av ekonomiska skäl, vilket innebär att Trafikverkets krav för vägar och gators utformning inte kan uppfyllas fullt ut med avseende på trafiksäkerhet.

Väglängd (km): ca 15 km, km

Vägstandard: Vanlig väg, 2-körfält, enhetlig vägbredd upp till 8 meter, hastighetsbegränsningen varierar mellan 50-80 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT 640, mätår 2016, ca 6 % tung trafik



Blåmarkerad linje visar sträckning för breddning av väg 614 mellan Häste och Ytterån. (Källa: ÅVS-rapport bilaga 4) : Blåmarkerad linje visar sträckning för breddning av väg 614 mellan Häste och Ytterån. (Källa: ÅVS-rapport bilaga 4)

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-01-29	jun-19	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	55,6	16,7	55,6

Planeringsläge

Trafikverket har bekostat och projektlett åtgärdsvalsstudien. Trafikverket, Krokoms och Östersunds kommuner är primära intressenter samt aktörer i åtgärdsvalsstudien. Utöver dessa aktörer har ett antal intressenter identifierats: Länstrafiken Jämtland/Härjedalen, Region Jämtland-Härjedalen och Swedavia (Åre-Östersund Airport).

Syftet med åtgärdsvalsstudien var att tydliggöra vilken funktion väg 609/614 ska ha i framtiden. Ett klargörande av vägens olika funktioner medför en bättre förståelse för samtliga parter/intressenter som på ett eller annat sätt berörs eller nyttjar vägen, vilka insatser som kan bli nödvändiga för att uppnå målsättningen om "Tillgängliga (och trafiksäkra) flöden för alla transportslag".

Huvuddelen av arbetet har skett i en arbetsgrupp, som i samverkan identifierat mål och åtgärder längs sträckan. Åtgärdsvalsstudien initierades i februari 2018. Objektet finns med i länsplan 2018-2029. Åtgärderna planeras genomföras inom plantiden 2024-2029.

Denna samlade effektbedömning syftar till att utgöra underlag för val av åtgärd och för regional plan.

Övrigt

Krokoms kommun samt Östersunds kommun har sedan tidigare lyft frågan om trafiksäkerhetsåtgärder för väg 609/614 till Trafikverket. I och med att frågan varit uppe på Trafikverkets agenda tidigare initierades en vägplan för ny gång- och cykelväg på Rödön från avtagsväg Vike/By till avtagsväg vid skylt Häste. Vägplanen har vunnit laga kraft efter att regeringen avslagit överklagan. Gång- och cykelvägen planeras byggas år 2023 och syftar till att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-04-06
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,34
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,70
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,15
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,21

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	73	9	0,12
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	95	-13	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	73	-5	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	73	16	0,22

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Reskostnad - personbil	0	mnkr/år	0,0	2	-	Försumbart
Restid - personbil	-0,19	kftim/år	2,2			
Godstransporter						
Godskostnad	0	mnkr/år	0,0	0	-	Försumbart
Reskostnad - lastbil	0	mnkr/år	0,0			
Restid - lastbil	-0,03	kftim/år	0,2			
Persontransportföretag						
Effekter saknas						Försumbart
Externa effekter						
Trafiksäkerhet						
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,03	AS/år	-	83	-	Försumbart
Döda	-0,01	D/år	-			
Ej allvarligt skadade	-0,18	ES/år	-			
Mycket allvarligt skadade	-0,01	MAS/år	-			
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	83,1			
Försumbart: Omfattningen av effekterna för gång- och cykeltrafik är svårbedömd eftersom uppgift om trafikflödet för dessa grupper saknas. Eventuella effekter bedöms vara av positiv karaktär eftersom åtgärderna förbättrar tillgängligheten något även för fotgängare och cyklister (mer utrymme att nyttja längs vägkant och om sidan av vägen).						
Klimat						
CO2-ekvivalenter	0	kton/år	0,0	0	-	Försumbart
Hälsa						
Luft - Avgaspartiklar	0	ton/år	0,0	0	-	Försumbart
Luft - NOX	0	ton/år	0,0			
Luft - Slitagepartiklar	0	ton/år	0,0			
Människors hälsa - buller	-	-	-			
Försumbart: Åtgärden kan i och med breddningen komma närmre bebyggelse, men åtgärden omfattar även bullerplank och fönsteråtgärder. Därmed bedöms påverkan vara försumbar.						

Landskap							
Landskap	-	-	-	-	Negativt: Vägombyggnaden omfattar farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder samt hantering av invasiva arter (Lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig artrik väggkant, vilket kräver återskapande. Sammantaget bedöms påverkan vara negativ. Det finns även utpekade fornlämningar som riskerar att påverkas och hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.	Negativt	Vägombyggnaden omfattar farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder samt hantering av invasiva arter (Lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig artrik väggkant, vilket kräver återskapande. Sammantaget bedöms påverkan vara negativ. Det finns även utpekade fornlämningar som riskerar att påverkas och hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	0,11	mnkr/år	-2,8	-3	-	Försumbart	-
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				73			
NETTONUVÄRDE				9	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Försumbart
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Den samhällsekonomiska kalkylen fångar vissa trafiksäkerhetseffekter av vägbreddningen och sidoområdesåtgärder för samtliga trafikanter. Det finns dock osäkerheter kring hur väl den samhällsekonomiska kalkylen fångar effekterna av breddning generellt. Övriga effekter för gång- och cykel fångas ej i kalkylen, men dessa bedöms vara försumbara.</p>				<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Omfattningen av effekterna för gång- och cykeltrafik är svårbedömd eftersom uppgift om trafikflödet för dessa grupper saknas. Eventuella effekter bedöms vara av positiv karaktär eftersom åtgärder förbättrar tillgängligheten något även för fotgängare och cyklist (mer utrymme att nyttja längs väggkant och om sidan av vägen). Vägombyggnaden omfattar farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder samt hantering av invasiva arter (Lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig artrik väggkant, vilket kräver återskapande. Sammantaget bedöms påverkan vara negativ. Det finns även utpekade fornlämningar som riskerar att påverkas och hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.</p>			

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Osäker lönsamhet
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Huvudanalysen från den samhällsekonomiska analysen visar på positivt resultat med NNK 0,1. Ej beräknade landskapseffekter bedöms påverka negativt. De övriga ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Känslighetsanalyserna visar att högre investeringskostnad samt utebliven trafik tillväxt innebär negativ samhällsekonomisk lönsamhet (NNK -0,1). Känslighetsanalys med ökad trafik tillväxt ger positiv samhällsekonomisk lönsamhet med NNK 0,2. Sammantaget bedöms åtgärden ha osäker samhällsekonomisk lönsamhet.

De beräknade effekterna för huvudanalysen består huvudsakligen av trafiksäkerhetseffekter. Nuvärdet för hela kalkylperioden uppgår till cirka 80 miljoner kronor. Samtliga olyckseffekter såsom dödade, lindrigt och svårt skadade, samt egendomsolyckor minskar. Omfattningen av effekterna för gång- och cykeltrafik är svårbedömd eftersom uppgift om trafikflödet för dessa grupper saknas. Eventuella effekter bedöms bidra positivt eftersom åtgärderna förbättrar tillgängligheten något även för fotgängare och cyklister (mer utrymme att nyttja längs väggkant och om sidan av vägen). Trafiksäkerheten kan även förbättras något i och med att fordon har bättre möjlighet att väja med bredare körbanor. Övriga beräknade effekter påverkas endast marginellt och är försumbara i jämförelse. Resultatet bedöms i stort vara rimligt med hänsyn till åtgärdens art. Förbättring genom vägbreddning, förstärkningsåtgärder och sidoområdesåtgärder medför minskad risk för olyckor.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Kvinnor	Neutralt	Åtgärden bidrar främst till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för motortrafik. På nationell nivå nyttjar män bil i större utsträckning än kvinnor, vilket indikerar att män kan få något större nytta av åtgärden än kvinnor. Dock saknas underlag för att med säkerhet bedöma hur det fördelar sig i detta fall.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Nationellt	Neutralt	Åtgärden främjar främst arbetspendling inom regionen, men även transit mellan flygplatsen och Åre/Duved.
Län	Jämtland	Neutralt	Neutralt	Boende i Jämtland får störst nytta av åtgärden, men även resenärer som flyger via Åre/Östersund Airport.
Kommun	Krokom	Åre	Neutralt	Åtgärden främjar främst arbetspendling inom regionen, men även transit mellan flygplatsen och Åre/Duved.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Alla näringar som transporterar gods eller är beroende av arbets- eller tjänsteresor längs vägen gynnas.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Enligt samhällsekonomiska kalkylen är positiva trafiksäkerhetseffekter helt dominerande, vilket främst gynnar biltrafik och därefter godstrafik.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Äldre >65 år	Neutralt	Personer mellan 25 och 65 år bedöms gynnas mest då det är i arbetsför ålder som har störst tillgång till, och behov av, bil. Därefter har personer äldre än 65 år näst störst fördel eftersom även de har tillgång till, och behov av, bil.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärden främjar främst lokal och regional vägtrafik i Jämtland och främst personer med tillgång till egen bil. Åtgärden främjar därmed personer som har förutsättningar att köra egen bil mer än övriga samhällsgrupper. Åtgärden har även en viss positiv påverkan nationellt i och med att väg 614 är en transitväg mellan flygplatsen och Åre/Duved.

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

Åtgärden bedöms gynna alla typer av transporter och inte någon särskild näring. Därmed bedöms inte FKB behövas.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Den ekologiska hållbarheten bedöms påverkas dels positivt genom minskad risk för utsläpp orsakade av olyckor (i och med minskad olycksrisk), dels negativt genom att åtgärden kan främja ökat bilanvändande på sikt och potentiellt leda till ökade hastigheter (ökade utsläpp av koldioxid), eventuella viltstängsel och viltpassager, påverkan på artrika vägkanter längs hela sträckan samt eventuell påverkan på kulturmiljö.

De sammantagna effekterna för den ekologiska hållbarheten bedöms vara negativa.

En breddning av vägen medför litet intrång i naturen och innebär minskad risk för allvarliga olyckor med farligt gods. Därmed minskar risken att giftiga ämnen kan spridas i naturmiljön. Åtgärden främjar dock biltrafik och potentiellt ökade hastigheter, vilket kan leda till ökade utsläpp på sikt. Viltstängsel och anläggande av viltpassager ingår inte i åtgärds paketet, men kommer troligen krävas och behöver därför hanteras i kommande skede.

Vägombyggnaden omfattar farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder samt hantering av invasiva arter (Lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig artrik vägkant, vilket kräver återskapande.

Det finns även utpekade fornlämningar som riskerar att påverkas och hela området är utpekat som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bedöms bidra positivt till ekonomisk hållbarhet. Den samhällsekonomiska kalkylen visar på osäker lönsamhet. De icke beräkningsbara effekterna bedöms vara försumbara. Ökad framkomlighet främjar ekonomisk aktivitet i regionen.

Social hållbarhet

Åtgärden bedöms ge positivt bidrag till social hållbar utveckling då den ökar trafiksäkerheten och underlättar arbetspendling.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren, med stöd av tidigare expertbedömningar och beslutsunderlag.

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Vägen breddas vilket ökar tillförlitligheten för dem som nyttjar vägen i och med minskad risk för olyckor med avseende på förbättrad bärighet, sikt och väjningsmöjlighet för fotgängare och cyklister.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Trafiksäkerheten förbättras för samtliga trafikanter då vägen breddas.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Vägen breddas vilket ökar tillförlitligheten för dem som nyttjar vägen i och med minskad risk för olyckor med avseende på förbättrad bärighet, sikt och väjningsmöjlighet för fotgängare och cyklister.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Vägen breddas vilket ger högre kvalitet för näringslivets transporter än nuvarande väg i och med ökad trafiksäkerhet.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar huvudsakligen till ökad trafiksäkerhet för pendling längs vägen.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden bidrar inte till förändrad restid i och med oförändrad hastighetsgräns och antal körfält.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Åtgärden bidrar inte till förändrad restid i och med oförändrad hastighetsgräns och antal körfält.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden gynnar i första hand bilister som nyttjar vägen. Kvinnor och män är sannolikt lika beroende av bil eftersom det saknas grundläggande kollektivtrafik längs sträckan.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Alla har samma möjlighet att påverka projektet väl i och med planläggningsprocessen.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikkätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Objektet bidrar inte till kollektivtrafikkätets användbarhet för funktionshindrade.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka barns möjlighet att på ett säkert sätt använda transportsystemet.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka andelen gång- och cykelresor av totala kortväga resor.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka andelen kollektivtrafik av alla resor då sträckan inte är kollektivtrafikförsörjd i dagsläget.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka mängden trafik. Vägen byggs ut i samma sträckning och ingen trafikomfördelning sker.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Den samhällsekonomiska kalkylen visar på oförändrade CO2-utsläpp per fordonskilometer.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Breddad väg och sidoområdesåtgärder medför något ökat underhållsbehov.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms vara positiv med avseende på antalet personer exponerade för buller. Detta i och med att bulleråtgärder utförs i form av bullerplank och fönsteråtgärder samtidigt som breddningen inte bedöms orsaka någon ökning av bullernivåerna jämfört med befintlig väg.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms vara positiv med avseende på antalet personer exponerade för höga bullernivåer. Detta i och med att bulleråtgärder utförs i form av bullerplank och fönsteråtgärder samtidigt som breddningen inte bedöms orsaka någon ökning av bullernivåerna jämfört med befintlig väg.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Objektet berör inga områden med hög ljudmiljö kvalititet.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms påverka möjligheten till fysisk aktivitet i transportsystemet positivt i och med breddning av vägen samt sidoområdesåtgärder.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel till utbud och aktiviteter.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: Den samhällsekonomiska kalkylen visar på oförändrade utsläpp av kväveoxider (NOx) och avgaspartiklar.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Ej relevant för aktuell vägsträcka.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Inga personer utsätts för halter över MKN vid objektet.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Åtgärden har ingen känd påverkan på dricksvattentäkter.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Det finns inte några identifierade förorenade områden längs aktuell vägsträcka.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Ingen påverkan har kunnat identifierats.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ingen påverkan har kunnat identifierats.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ingen påverkan har kunnat identifierats.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Ingen påverkan har kunnat identifierats.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Vägen breddas i befintlig sträckning och sidovägar anpassas till landskapet. Påverkan på landskapsbilden bedöms som marginell.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: I och med att vägen löper längs Storsjöns norra strandlinje tilldrar sig sjön mycket vilt. För viltet utgör vägen redan idag en barriär på väg till Storsjön. Viltstängsel saknas idag längs hela sträckan och antalet olyckor mellan vilt och motorfordon upplevs som hög och besvärande. Fortsatt utredning för möjlighet om tillstånd för viltvarningssystem och dispensansökan för uppsättning av viltstängsel med anvisade viltpassager (detta behöver ingå i vägplanarbetet).
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: I och med att vägen löper längs Storsjöns norra strandlinje tilldrar sig sjön mycket vilt. För viltet utgör vägen redan idag en barriär på väg till Storsjön. Viltstängsel saknas idag längs hela sträckan och antalet olyckor mellan vilt och motorfordon upplevs som hög och besvärande. Fortsatt utredning för möjlighet om tillstånd för viltvarningssystem och dispensansökan för uppsättning av viltstängsel med anvisade viltpassager (detta behöver ingå i vägplanarbetet).
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Vägen utgör redan i dag en störning för djur- och växtliv och ombyggnaden av vägen bedöms endast marginellt påverka denna störning.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Vägombyggnaden omfattar farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder samt hantering av invasiva arter (Lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig artrik väggkant, vilket kräver återskapande. Sammantaget bedöms påverkan vara negativ.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Vägombyggnaden omfattar farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder samt hantering av invasiva arter (Lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig artrik väggkant, vilket kräver återskapande. Sammantaget bedöms påverkan vara negativ.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Det finns utpekade fornlämningar som riskerar att påverkas och hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka betydelsen för strukturomvandling.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka betydelsen för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.
	Betydelse för uträdering	Negativt bidrag: Det finns utpekade fornlämningar som riskerar att påverkas och hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Antalet döda och svårt skadade minskar enligt den samhällsekonomiska kalkylen.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren, med stöd av tidigare expertbedömningar och beslutsunderlag.

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-2,24	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-18,21	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,10	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,04	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden främjar främst funktionsmålet positivt, men även delvis positivt för hänsynsmål kopplat till trafiksäkerhet och människors hälsa. Analysen visar en negativ påverkan gällande hänsynsmål kopplat till klimat i form av ökat behov av drift och underhåll samt hänsynsmål kopplade till landskap i form av betydelsen för förekomst av livsmiljöer och för att värna den biologiska mångfalden. Det finns även risk för negativ landskapspåverkan gällande utpekade fornlämningar och att hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	3029	26
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	63,4	0,713
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	3806	42,8

Bilaga: 2_vm1877_vag_614_haste-ytteran_210331_klimatkalkyl.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
1	Grov kostnadsindikation (GKI) - 210129
Klimatkalkyl	
2	Klimatkalkyl - 210331
SEA	
3a	EVA-kalkyl arbets-PM - 210331
3b	SEK-importkälla
3c	EVA-kalkyl jsonfil - 210330
Övrigt	
4	ÅVS rapport - 190823

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 6152979d-6cc0-4c94-a6e7-d4e8ad3265b3

Utskriftsdatum : 2021-05-27

Väg 662, Bonäshamn-Huså, R-Z26

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Viktig transportled för tung trafik samt turisttrafik. Idag övervägande del grusväg med dålig standard, stora problem med bärighet och tjälskador. Turistnäringen har ofta högsäsong då problem med tjällossning är som störst. Vägen trafikeras med linjetrafik året runt vilket ger möjligheter att använda bussgodis vilket är viktigt för småföretagandet. Väglängd ca 17 km, trafikflöde ca 270 fordon/årsmedeldygn, lastbilsandel ca 17%.

Åtgärdens syfte: Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägen ska kunna hålla bärighetsklass 1 (BK 1) året runt. Åtgärder gynnar boende, näringsliv och turism. Den samlade effektbedömningen utgör underlag för Länstransportplan för Jämtlands län 2018-2029

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 61,4 mnkr i prisnivå 2015-06.
 Förstärkningsåtgärder, breddning, beläggning. Hastighet skyltas om från 70 till 80 km/tim (vid behov 60).

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-54		Negativt		Positivt		Olönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som <i>har värderats</i> i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid personbil: -3,1 kftim/år	18		
Godstransporter	Restid lastbil: -0,3 kftim/år	3		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,03 DSS/år	4		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,005 kton/år	0		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: -0,3 mnkr/år	3		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 7,2 mnkr/år	-83		
Nettonuvärde		-54		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-0,66	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
NNK-i _{KA} *=	-0,74	NNK-idu=	-0,69	
Effekter som <i>inte har värderats</i> i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Negativ effekt under byggtid, på sikt försumbar
	Hälsa	Försumbart		Försumbar effekt, bullernivåer bedöms ej överskridas.
	Landskap	Negativt		Viss negativ påverkan naturmiljö/kulturmiljö/visuellt landskap.
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Positivt	Effekt fångas i samhällsekonomisk kalkyl
	Godstransporter	Positivt		Ökad tillgänglighet, näringsliv/turism (BK1 året runt)
	Persontransportföretag	Positivt		Ökad tillgänglighet för buss (BK1 året runt)
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekt fångas i samhällsekonomisk kalkyl
	Övrigt	Försumbart		Övriga effekter bedöms i nuläget försumbara
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Positivt	Sammanvägning av ej värderbara effekter bedöms positiv. BK1 året runt gynnar näringsliv, boende och turism.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kon: restid, res- kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Inter- nationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Neutralt	Lokalt	Jämtland	Åre	Resenärer	Lokalt näringsliv och turism	Bil	Neutralt	Neutralt
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
		Interregionalt	Inget bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
		Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Inget bidrag
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Positivt&Negativt
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Mindre målkonflikter, viss negativ påverkan på naturmiljö/kulturmiljö/landskap visuellt

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på olönsamhet. Dock erhålls positiva effekter som inte värderas monetärt. Exempelvis kan BK1 hållas året runt vilket medför nyttor för lokalt näringsliv, boende och turism. Tillgänglighet till rörligt friluftsliv förbättras.

Bidrag till funktionsmålet är positiv. Högre vägstandard ger kortare restider, ökad komfort, ökad tillgänglighet och tillförlitlighet för boende, näringsliv och turism. Barn- och funktionshindrade gynnas av en belagd väg som blir mer lättframkomlig, det blir lättare att cykla och ta sig till busshållplatser och närliggande målpunkter.

Bidrag till hänsynsmålet bedöms sammantaget positiv. Trafiksäkerheten förbättras, tillgänglighet till friluftsliv ökar, fysisk aktivitet gynnas. Projektet bedöms inte bidra till ökad ekologisk hållbarhet men inte heller till en försämring. Negativ klimatpåverkan sker vid byggnationen, även viss negativ påverkan på landskapsbilden.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 662, Bonäshamn-Huså	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	R-Z26	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Jämtland	
Koordinater startpunkt	x-koordinat (Öst): 418204	y-koordinat (Nord): 7031914
Koordinater målpunkt	x-koordinat (Öst): 406573	y-koordinat (Nord): 7042027

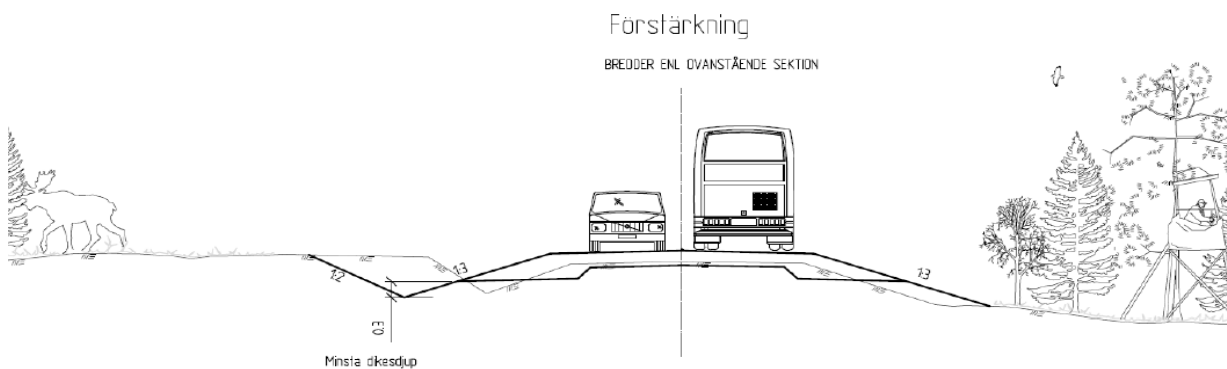
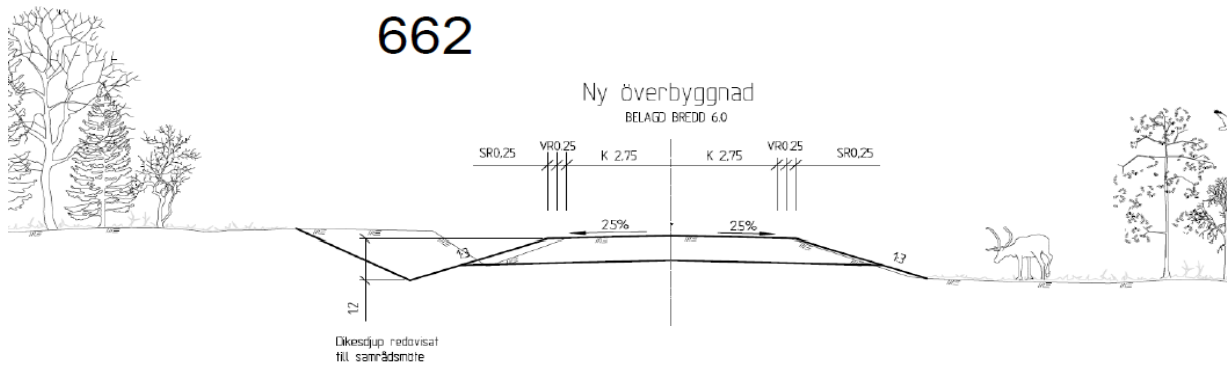
Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför granskning/Typfall 2
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ingen åtgärdsvalsstudie har utförts men projektet har funnits med länge i Trafikverkets planering. Val av åtgärder har arbetats fram utifrån önskemål från Åre kommun och näringslivet (referens 2).
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Projektet finns med i länstransportplanen.
Betydande miljöpåverkan?	Nej (referens 3)
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Preliminär statusklassning för år 2015 är att Kallsjön har otillfredsställande ekologisk status och inte uppnår god kemisk status. Vattendragen har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Samtliga vattenförekomster står under risk att ekologisk och kemisk potential/status inte kan uppnås år 2021 (referens 2).
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Nej
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



TYPSEKTION VÄG 662



1.3 Nuläge och brister

Väg 662 Bonäshamn-Huså är en viktig transportled för tung trafik samt turisttrafik. Vägen är till övervägande del grusväg med dålig standard, det finns stora bärighetsproblem och problem med tjälskador. Turistnäringen har ofta sin högsäsong då problemen med tjällossningen är som störst. Vägen trafikeras med linjetrafik året runt vilket ger möjligheter att använda bussgodset vilket är viktigt för småföretagandet. Aktuell sträcka är ca 17 km, trafikflödet är ca 270 fordon/årsmedeldygn, lastbilsandel ca 17% (mätår 2005).

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	I Åre kommun bor drygt 10 000 personer, varav knappt 500 inom Kalls församling där området längs väg 662 ingår. Omkring 80 personer var folkbokförda i Huså-Östtorpen-Grundsviken år 2011. I området finns många fritidshus. Bebyggelsekoncentrationer längs väg 662 finns i Bonäshamn, Blåmyren, Grundsviken-Östtorpen och Huså.
Lokalisering av service och handel	Den näringsgren som sysselsätter flest i Åre kommun är hotell- och restaurangbranschen med omkring 20%. Vård och omsorg sysselsätter också många. I Bonäshamn finns ett anläggningsföretag och en fiskodling. Fävikens är både en viktig målpunkt längs väg 662, här finns en konferensanläggning och sysselsätter omkring 10 anställda. I Huså finns Huså bröd, en skidanläggning, en krog och en herrgård. Flera mindre företag finns inom skogsbruk och entreprenader. Det finns även en småbåtshamn och ångbåtsbrygga. Kall och Åre Björnen/Copperhill är arbetsplatsområden utanför tätorter där många arbetar men inte bor, de är viktiga för bilden av arbetsmarknaden i området. Föreningslivet i området är rikt. Närmaste kompletta utbud av handel, service och vård finns i Åre eller kommuncentrum i Järpen. Närmaste butiker med dagligvaror och bensinstationer finns förutom i Järpen, Björnänge och Kall. Väg 336 i Bonäshamn som leder vidare mot E14 är den viktigaste målpunkten för trafik på väg 662 tillsammans med de verksamheter och byar som ligger längs vägen. Även Fröåvägen är en viktig målpunkt eftersom den förbinder området med Åre via Fröå gruva och Åre Björnen.
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas

Väglängd:	ca 17 km
Vägstandard:	Vägtyp: Vanlig väg (grusväg med dålig standard). Vägbredd: ca 5.5 m. Skyltad hastighet 70 km/h.
Vägtrafik:	ÅDT 270 (f/d), mätår (2005) och lastbilsandel ca 17 %..

1.4 Fyrstegsanalys

Ingen åtgärdsvalsstudie har utförts men projektet har funnits med länge i Trafikverkets planering. Val av åtgärder har arbetats fram utifrån önskemål från Åre kommun och näringslivet (referens 2).

1.5 Syfte

Syftet med åtgärderna längs väg 662 är ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom förstärkningsåtgärder, breddning och beläggning. Vägen ska kunna hålla bärighetsklass 1 (BK 1) året runt. Åtgärderna gynnar boende, näringsliv och turism.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Förstärkningsåtgärder, breddning till 6 m, och beläggning. Hastighet skyltas om från 70 till 80 km/h, 60 vid behov. (referens 4).

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Omskyltning hastighet från 70 till 80 km/tim (60 vid behov)
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Omskyltning hastighet från 70 till 80 km/tim (60 vid behov)
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Förstärkning, breddning, beläggning
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Ej relevant

Väglängd:	ca 17 km
Vägstandard:	Vägtyp: Vanlig väg (belagd). Vägbredd: 6 m. Skyltad hastighet 80 km/h (60 vid behov)
Vägrafik:	Ingen förändring.

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	161219_Fastställd_kalkyl_Bonäshamn-Huså.xls	59	2016-07-06, rev 2016-12-19	2016-05	Successiv kalkyl 50 %

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	Länstransportplan Jämtlands län 2018-2029	61,4	61	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

Projektet finns med i Länstransportplan 2014-2025 för Jämtlands län. Länsstyrelsen har fattat beslut om att åtgärderna inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (referens 3). Vägplan är under framtagande, typfall 2.

1.9 Relation till andra åtgärder

Ej relevant

1.10 Övrigt

Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Person2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Se gods- och personprognos	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Gods2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Se gods- och personprognos	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2016-01	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	1	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	15	
Kalkylperiod från startår för effekter	15	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2017-02-26

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ej relevant

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2014-2040	2014-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	19,0%	11,0%	Ej angett	Ej angett
Lastbil	32,0%	56,0%	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Ej relevant

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej angett		30% högre investeringskostnad		Ej angett	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	61		Ej angett		80		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		83		0		107		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	83	-54	-0,66	-0,69
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>30% högre investeringskostnad</i>	107	-79	-0,74	-0,76
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

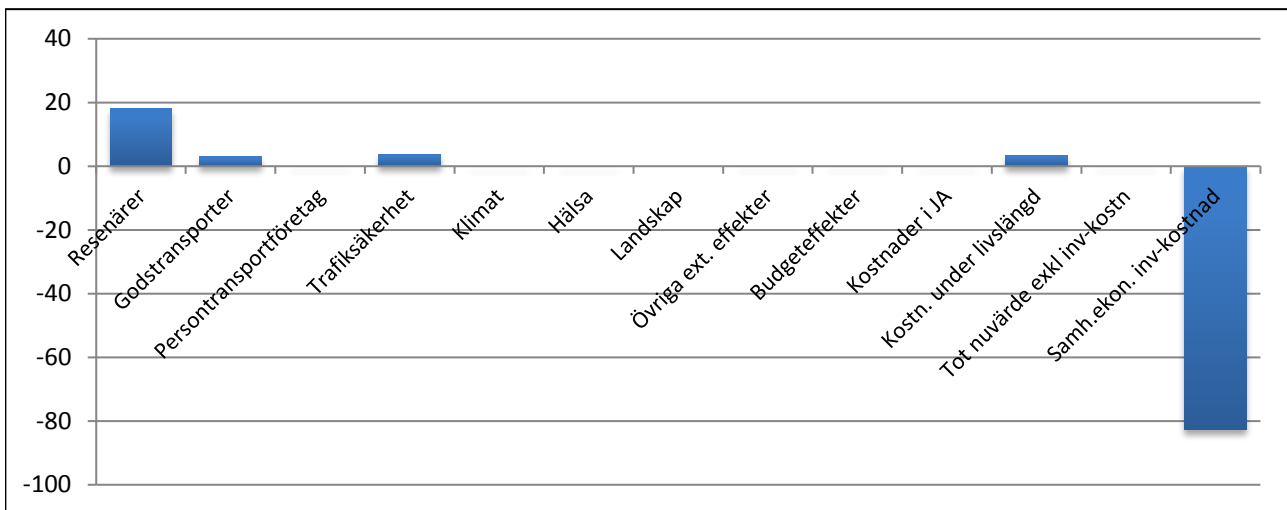
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - personbil	Förbättrad vägstandard, beläggning och höjd hastighet ger restidsvinster.	-3,1	ktim/år	8	18	Eva 2.96
		Reskostnad - personbil	Förbättrad vägstandard och beläggning ger lägre reskostnader.	-0,4	mnkr/år	10		Eva 2.96
	GODSTRANSPORTER	Restid - lastbil	Förbättrad vägstandard, beläggning och höjd hastighet ger restidsvinster. Positiv effekt av BK1 året runt fångas ej i samhällsekonomisk kalkyl, se tabell 2.6a.	-0,3	ktim/år	1	3	Eva 2.96
		Reskostnad - lastbil	Förbättrad vägstandard och beläggning ger lägre reskostnader.	-0,1	mnkr/år	2		Eva 2.96
		Gods- kostnad	Påverkas ej	0,0	mnkr/år	0		Eva 2.96
	PERSONTRANS PORTFÖRETAG	Effekt fångas ej i samhällsekon omisk kalkyl.	Positiv effekt fångas ej i samhällsekonomisk kalkyl, se tabell 2.6a.	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant

EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafik-säkerhet - totalt	<i>Olyckskostnaderna minskar med förbättrad vägstandard.</i>	-	-	4		Eva 2.96
		Döda	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	0,00	pers/ år	-	4	Eva 2.96
		Svårt skadade	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	-0,03	pers/ år	-		Eva 2.96
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	<i>Avser koldioxid</i>	0,00	kton/ år	0	0	Eva 2.96
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	<i>Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar</i>	-	-	0		Eva 2.96
		Luft - NOX	<i>Kväveoxider</i>	0,008	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - VOC	<i>Kolväten</i>	-0,003	ton/år	-	0	Eva 2.96
		Luft - SO2	<i>Svaveldioxid</i>	0,000	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - Partiklar	<i>Partiklar</i>	0,000	ton/år	-		Eva 2.96
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	<i>Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>	
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>	
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	<i>Drift- och underhållskostnader minskar under kalkylperioden</i>	-0,3	mnkr/år	3	3	Eva 2.96	
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>	
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD		<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>	7	mnkr/ år	-83	-83	Eva 2.96	
NETTONUVÄRDE							-54	

Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlad i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej relevant</i>

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning			Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömt av
				2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRE R	Resenärer	Effekter fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en
	GODSTRANSPORTER	Godstransporter	Nuvarande problem med lägre bärighetsklass och begränsning av tung trafik under tjällossningsperioden fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen. Vägombyggnaden bedöms underlätta och förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken (även bussgods), näringslivets och turismens transporter.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	PERSONTRANS PORTFÖRETAG	Busstrafik	Nuvarande problem med lägre bärighetsklass och begränsning av tung trafik under tjällossningsperioden fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet	Trafiksäkerhet	Effekter fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en
	KLIMAT	Klimat	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Den låga trafikmängden gör det osannolikt att gränsvärden för buller överskrids i nuläget. Om bullerutredning behöver utföras med anledning av de föreslagna väggårderna avgörs i projekteringsskedet.	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en
		Vatten	Bonåshamn ligger på en grundvattenförekomst i sand och grus. Enligt SGU:s brunnsarkiv finns elva vattenbrunnar inom en cirka 200 meter bred korridor längs vägen. För att få kännedom om exakta lägen för brunnar och om fler vattentäcker finns kommer ytterligare inventering ske inför projekteringen. Vägombyggnaden bedöms inte påverka vattenresurserna.	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt		Upprättar en



EXTERNA EFFEKTER (Följdeflekter för samhället)	LANDSKAP	<p>Intrång i Landskap – effekter på forn- och kulturlämningar</p>	<p>Övrig kulturhistorisk lämning Kall 27:1, trefaldighetskällan, ligger mycket nära vägen och riskerar att påverkas av väggårderna. Hur den påverkas och om den kan skyddas eller måste tas bort kommer att studeras i projekteringen.</p>	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättaren
		<p>Intrång i Landskap – effekter på forn- och kulturlämningar</p>	<p>Riksintresset för kulturmiljö bedöms inte påverkas av vägförslaget eftersom vägen byggs om i befintlig sträckning. Huså byväg berörs inte av åtgärderna.</p>	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt		Upprättaren
		<p>Intrång i Landskap – Ekosystemeffekter och biologisk mångfald</p>	<p>Vattendragen påverkas temporärt av grumling vid byte/förlängning av trummor. Åtgärder för att begränsa grumling och riktlinjer vid utformning av trummor kommer att tas fram och om dessa följs bedöms påverkan på vattendragen inte bli bestående och eventuell påverkan på Kallsjön kan minimeras.</p>	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättaren
		<p>Intrång i Landskap – Ekosystemeffekter och biologisk mångfald</p>	<p>Markarbeten i vägens sidoområden skadar växtligheten, i alla fall tillfälligt. Troligtvis kommer de arter som finns i vägområdet med rätt skötsel att kunna återetablera sig, men det kan ta lång tid innan florin helt har kommit tillbaka. Om fridlysta växter behöver flyttas eller tas bort ska dispens sökas för detta.</p>	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättaren
		<p>Intrång i Landskap – Ekosystemeffekter och biologisk mångfald</p>	<p>Natura 2000-området Skroggåsen har utpekats med vägen närvarande och vägombyggnaden bedöms inte skada områdets värden om den sker med stor hänsyn till hydrologiska förhållanden och så litet markintrång som möjligt.</p>	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt		Upprättaren
		<p>Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär</p>	<p>Åtgärderna förändrar till viss del landskapsbilden. Eftersom vägen kan komma att ligga högre i terrängen och blir belagd kommer den att upplevas som mindre anpassad i landskapet. Denna effekt kommer att avklinga något när växtligheten återetablerar sig i sidoområdena.</p>	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättaren

KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Försumbart	Upprättaren
								Upprättaren
								Upprättaren
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Okänt	Försumbart	Upprättaren
ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Rennäring	Kalls sameby har sina åretruntmarker (renbetesfjäll) norr och väster om Åre. Enligt samebyns markanvändningskarta ingår marken runt väg 662 i vinterbetesmarkerna men inga områden av riksintresse, kärnområden eller strategiska platser finns i närheten. Rennäringen bedöms inte påverkas av vägätgärderna men samebyn bör hållas informerad om risken för störningar inför och under byggskedet.	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Försumbart	Upprättaren

Motivering:

Bedömning av de effekter som inte värderas monetärt i den samhällsekonomiska kalkylen har gjorts utifrån bedömningar som beskrivits i Vägplan/Samrådsunderlag, Väg 662 Bonäshamn-Huså. Trafikverket 2015-04-01 (referens 2)

Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	Ej relevant

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Negativt		Positivt		Positiv (liten)		Positivt

Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?	Upprättaren
--	-------------

Motivering:

Sammanvägning av ej värderbara effekter bedöms som positiv. Bärighetsklass 1 året runt (även under tjällossningsperioden) gynnar näringsliv, boende och turister i stor utsträckning. Av de ej värderbara effekterna bedöms de positiva effekterna vara större än de negativa.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	61
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter användande av antingen enkla eller avancerade bedömningsregler. Om avancerade bedömningsregler ska användas måste dock även nedanstående parametrar bedömas.	
Aktuell NNK-i	-0,66
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Underskattar
Motivering	Det samhällsekonomiska värdet av att kunna hålla BK1 året runt speglas inte i kalkylen.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	LK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 15
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Olönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Resultatet av den samhällsekonomiska kalkylen visar på en olönsamhet med NNK -0.7. Dock erhålls positiva effekter som inte speglas i kalkylen, exempel på detta är BK1 året runt och fördelar för lokalt näringsliv och turism, och bättre tillgänglighet till friluftsliv. Den låga nettonuvärdeskvoten bedöms i huvudsak bero på att vägen är lågtrafikerad.

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelar sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Försumbar påverkan	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Lokal och regional nytta för näringsliv och boende. Regional/ev nationell nytta kopplat till turism.	Upprättaren
Län	Jämtland	Neutralt	Neutralt	Störst nytta för trafik i Jämtlands län	Upprättaren
Kommun	Åre	Neutralt	Neutralt	Vägen är belägen i Åre kommun	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Godstransporter	Neutralt	Största nyttor är restidsvinster	Upprättaren
Näringsgren	Lokalt näringsliv och turism	Neutralt	Neutralt	Vägen är viktig för lokalt näringsliv och turism	Upprättaren
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Största nyttor är restidsvinster	Upprättaren
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Försumbar påverkan	Upprättaren
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Fördelningsaspekter, utöver ovan bedömda, bedöms försumbara.	Upprättaren

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej relevant	Ej relevant
-------------	-------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

Objektet medför stora nyttor för näringslivets transporter. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att Trafikverket avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Olönsam

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Projektet bedöms inte bidra till ökad ekologisk hållbarhet men inte heller till en försämring. Påverkan på naturmiljövärden bedöms på sikt bli försumbar, och någon markant trafikökning som påverkar utsläpp bedöms inte ske. Negativ klimatpåverkan sker i samband med byggnation.</i>	Upprättaren
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Den samhällsekonomiska kalkylen visar på olönsamhet. Projektet medför nyttor som restidsvinster, ökad komfort och trafiksäkerhet, dessa är dock mindre än investeringskostnaden. Positiva effekter som inte speglas i kalkylen erhålls för lokalt näringsliv, boende, turism och rörligt friluftsliv. Vägen kan hålla BK1 året runt vilket bidrar till ökad tillgänglighet.</i>	Upprättaren
	Social hållbarhet	<i>Trafiksäkerheten ökar. Barns och funktionshindrades möjligheter att själva nå målpunkter ökar. En belagd väg gynnar cykling och ger bättre förutsättningar för kollektivtrafiken.</i>	Upprättaren

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Resultatet av den samhällsekonomiska kalkylen visar på olönsamhet. Dock erhålls positiva effekter som inte speglas i kalkylen, exempel på detta är BK1 året runt (högre tillgänglighet) och fördelar för lokalt näringsliv, boende, turism, och rörligt friluftsliv. Projektet bedöms inte bidra till ökad ekologisk hållbarhet men inte heller till en försämring. Bidraget till social hållbarhet bedöms positivt.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>Att skalan är absolut innebär till exempel att "inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen "försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "inget bidrag" en absolut betydelse.</p> <p>Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.</p>

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. <i>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</i>	Tillförlitlighet	<i>Positivt bidrag: förbättrad vägstandard.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Trygghet & bekvämlighet	<i>Positivt bidrag: Trygghet och komfort förbättras med förbättrad vägstandard.</i>	<i>Upprättaren</i>
Näringslivets transporter. <i>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</i>	Tillförlitlighet	<i>Positivt bidrag: Förbättrad vägstandard och BK1 året runt ökar tillförlitligheten.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Kvalitet	<i>Positivt bidrag: Förbättrad vägstandard och BK1 året runt förbättrar kvaliteten för näringslivets transporter.</i>	<i>Upprättaren</i>
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. <i>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</i>	Pendling	<i>Positivt bidrag: Bättre framkomlighet och kortare restider gynnar pendling.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Tillgänglighet storstad	<i>Inget bidrag</i>	<i>Upprättaren</i>
	Tillgänglighet till interregionala resmål	<i>Inget bidrag</i>	<i>Upprättaren</i>
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	<i>Inget bidrag</i>	<i>Upprättaren</i>
	Lika påverkansmöjlighet	<i>Inget bidrag</i>	<i>Upprättaren</i>
Funktionshinder. <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i>	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade	<i>Positivt bidrag: Tillgänglighet till busshållplatser gynnas av beläggning och breddning.</i>	<i>Upprättaren</i>
Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	<i>Positivt bidrag: Framförallt cykling gynnas av beläggning och breddning.</i>	<i>Upprättaren</i>
Kollektivtrafik, gång & cykel. <i>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</i>	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	<i>Positivt bidrag: Cykling gynnas av beläggning och breddning.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Upprättaren</i>

Hänsynsmål ²				
Klimat. Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137		Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Inget bidrag: Ökad framkomlighet för personbils- och lastbilstrafik, men påverkan på mängden biltrafik bedöms bli marginell.	Upprättaren
		Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Negativt bidrag: Ökad hastighet	Upprättaren
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Beräkning gjord i klimatkalkyl, se tabell 4.5.	Upprättaren
Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Riktvärden för buller överskrids ej	Upprättaren
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Riktvärden för buller överskrids ej	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag	Upprättaren
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Cykling gynnas.	Upprättaren
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Beläggning och breddning ökar framkomligheten.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Beläggning och breddning ökar framkomligheten.	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Inget bidrag	Upprättaren
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Vattenresurserna bedöms ej påverkas	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag	Upprättaren

	Mark	Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Positivt bidrag: Riksintresse friluftsliv påverkas positivt, tillgängligheten till rörligt friluftsliv ökar. Fler skyddsvärda områden finns längs sträckan men bedöms inte påverkas negativt.</i>	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Inget bidrag</i>	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag: Ej känt</i>	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Negativt bidrag: Markarbeten i vägens sidoområde skadar växtlighet tillfälligt. Vattendrag påverkas temporärt av t ex grumling, men åtgärder för att begränsa detta vidtas.</i>	Upprättaren
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Åtgärderna förändrar till viss del landskapsbilden. Eftersom vägen kan komma att ligga högre i terrängen och blir belagd kommer den att upplevas som mindre anpassad i landskapet. Denna effekt kommer att avklinga något när växtligheten återetablerar sig i sidoområdena.</i>	Upprättaren
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag</i>	Upprättaren
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag</i>	Upprättaren
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Viss störning under byggtid men bedöms inte innebära ngn förändring på sikt.</i>	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag</i>	Upprättaren
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag</i>	Upprättaren

	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Negativt bidrag: En Övrig kulturhistorisk lämning riskerar att påverkas. Inga fornlämningar bedöms påverkas. Rikstinnesse för kulturmiljö bedöms ej påverkas.	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag	Upprättaren
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövården respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag	Upprättaren
		Betydelse för utradering	Inget bidrag	Upprättaren
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Beräknas minska	Upprättaren

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹ Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

² Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,1	D/ mdkr	Eva 2.96
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-6,3	DSS/ mdkr	Eva 2.96
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,6	tim/ tkr	Eva 2.96
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,9	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej kända mål</i>	<i>Upprättaren</i>

4.5 Målkonflikter

Mindre målkonflikter, viss negativ påverkan på naturmiljö/kulturmiljö/landskap visuellt

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	4620,00	44,40	Klimatkalkyl version 4.0, 2017-03-19
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	85,84	1,00	Klimatkalkyl version 4.0, 2017-03-19
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	1287,60	15,00	

Kommentar:

Helt dominerande för energianvändningen är bitumenbundna lager.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-02-26, Jenny Dorell, Sweco

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2017-03-19, Jenny Dorell, Sweco

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

2016-11-10, Utkast till förslag på samlad effektbedömning har genomgått regional internremiss om cirka 1 vecka. Där flera kompetenser på Trafikverket Region Mitt inklusive berörd projektledare givits möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-05-11

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Thomas Sigvardsson, Trafikverket, thomas.sigvardsson@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-10-09, Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-10-10; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-10-17; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-10-17; Håkan Persson, ec Strategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Anders Westbom, 2016-07-06, rev 2016-12-19, "161219_Fastställd_kalkyl_Bonäshamn-Huså.xls"

Bilaga 3: Klimatkalkyl

*Jenny Dorell, Sweco, 2017-03-19. Klimatkalkyl Väg 662 Bonäshamn-Huså
Bilaga_3a_resultat_klimatkalkyl_rz26_v662_bonashamn_husa_170319.pdf
Bilaga_3b_indata_klimatkalkyl_rz26_v662_bonashamn_husa_170319.xls*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Jenny Dorell, Sweco, 2017-03-19, ArbetsPM_EVA Väg 662 Bonäshamn-Huså

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Jenny Dorell, Sweco, 2017-02-26, EVA-filer i mapp huvudanalys

Bilaga 6: FKB

Jenny Dorell, Sweco, 2016-10-24, Bilaga 6_fkb__vag 662 Bonashamn_Husa_20161024.xls

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättad

Referens 2, Vägplan Samrådsunderlag

Trafikverket, 2015-04-01. Samrådsunderlag, Väg 662 Bonäshamn-Huså, Åre kommun, Jämtlands län, Vägplan.

Referens 3, Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Jämtlands län, 2015-06-26. Beslut i fråga om betydande miljöpåverkan avseende åtgärder väg 662 Bonäshamn-Huså, Åre kommun.

Referens 4, Projektspecifikation

Trafikverket, 2016-11-21, Referens 4_Projspec_Bonäshamn-Huså_BH_PR_ver_2.0.pdf

Referens 5, Presentation samrådsmöte

Trafikverket, 2015-11-12. Presentation Samrådsmöte

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering