



LÄNSTRANSPORTPLAN FÖR JÄMTLANDS LÄN 2018-2029

BESLUTAD AV: REGIONFULLMÄKTIGE 2018-11-20, § 151

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till Länstransportplan för perioden 2018-2029. Planen ska innehålla förslag till åtgärder och investeringar i den statliga transportinfrastrukturen de närmaste 12 åren. Trafikverket har fått i uppdrag att för samma period ta fram ett förslag till Nationell plan som bland annat innefattar medlen det statliga järnvägsnätet och större vägar (i Jämtland E 14 och E 45). Drift, underhåll och bärighetsåtgärder av hela statliga transportinfrastrukturen ingår i Nationell plan.

Den ekonomiska ramen för länstransportplanen 2018-2029 för Jämtlands län uppgår till 521 miljoner kronor. Knappt 70 % satsas på utveckling av vägnätet och drygt 30 % på utveckling av gång- och cykelvägar. Utveckling av järnvägar och europavägar förutsätts kunna ske genom Nationella planen.

Samfinansiering med bärighetsanslag föreslås ske flera av på de vägobjekt som föreslås i planen. För att möjliggöra vidare utveckling under planperioden och framtagande av nya objekt avsätts potter för utredningar, statlig medfinansiering m m.

Planens förslag till åtgärder bedöms ge bättre förutsättningar för turistnäringen och för skogsnäringen, för tunga transporter och för arbetspendling. Satsning också på gång- och cykelvägar för arbetspendling och säkerhet men även som ett led i klimatomålet. Kopplingen till bostadsbyggandet i regionen samt satsning på viktiga stråk har varit ledande i prioriteringarna. Hastighetsöversynen ställer krav planer för åtgärder för att kunna behålla hastigheter om 100 km/h. De långa avstånden och det behov av tillgänglighet som bland andra turistnäringen har behöver beaktas. Sänkta hastigheter till 80 km/h på långa sträckor innebär längre restider vilket inte gynnar tillgängligheten.

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.

Region Jämtland Härjedalens unika möjligheter med starkt växande besöksnäring som en viktig tillväxtmotor i landet ställer stora krav på tillgänglighet, bra infrastruktur och kommunikationer. Det tilldelade väganslaget till länet, som idag baseras på befolkningsunderlag, är alldeles för litet i relation till behov och verkliga förhållanden. Under högsäsong byts gäster i storleksordningen en mellanstor svensk stad (< 30 000 människor) varje helg i t ex Åre och Funäsfjällen, vilket kräver bra vägar och transportmöjligheter. Fördelningen av väganslagen för därför ses över, omarbetas och grundas på andra faktorer än fast befolkning.

Den långa planeringshorisonten på 12 år innebär att många av åtgärderna i planen är i ett tidigt planeringsskede så förändringar av utförande kan ske. Planen revideras vart 4:e år vilket innebär att möjligheter till förändringar och justeringar utifrån nya förhållanden samt inflytande av nya objekt kan ske om fyra år.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
1 DIREKTIV OCH RAMAR	5
2 PLANERING AV TRANSPORTINFRASTRUKTUR	5
3 KOPPLING TILL ANNAN PLANERING	6
4 KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL	6
5 REGIONAL SYSTEMANALYS FÖR DE FYRA NORDLIGA LÄNEN	7
6 REGIONALA UTGÅNGSPUNKTER – STRATEGIER OCH PROGRAM	9
6.1 Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län	9
7 NULÄGE	10
8 VÄGARNA I JÄMTLANDS LÄN	12
9 REGIONFÖRSTORING	12
10 HASTIGHETSÖVERSYN	13
11 FÖRBINDELSER OCH KOMMUNIKATIONER	14
12 JÄMSTÄLLDHET I TRANSPORTINFRASTRUKTUREN	16
13 TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA	18
14 BESÖKSNÄRINGENS BETYDELSE	18
15 TRANSPORTINFRASTRUKTURENS BETYDELSE FÖR SKOGSNÄRINGEN I JÄMTLANDS LÄN	19
16 ÖVRIG INRIKTNING AV ARBETET	20
16.2 De större stråken, viktiga transportleder för näringens utveckling och tillväxt	20
17 ÅTGÄRDER I LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029	22
17.1 Vägar	22
17.2 Gång- och cykelvägar	25
17.3 Riktade utredningspotter vägar	25
17.4 Potter allmänt	26

17.5	Pott för kollektivtrafikåtgärder	26
17.6	Utredningspott	26
18	NATIONELLA PLANEN	26
18.1	Planprocesser för åtgärder på väg E 14 och E 45	27
18.2	Järnväg	27
BILAGA 1; OBJEKT MED KALKYLERAD KOSTNAD UR LÄNSTRANSPORTPLANEMEDLEN 2018-2029 SAMT ÖVRIGA POTTER, MED FÖRDELNING ÖVER ÅR UNDER PLANPERIODEN		29
BILAGA 2; MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING AVSEENDE FÖRSLAG TILL LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029 FÖR JÄMTLANDS LÄN		30

1 Direktiv och ramar

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att upprätta ett förslag till Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018-2029. Regeringen har samtidigt uppdragit åt länsplaneupprättarna att för respektive län upprätta motsvarande länsplaner för regional transportinfrastruktur. Den nationella planen ska omfatta åtgärder och investeringar på europavägar och järnvägar med flera samt drift- och underhållsåtgärder på alla statliga vägar och järnvägar.

I regeringens proposition ”Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling” (prop. 2016/17:21) anges inriktningen och i regeringsbeslut (rskr. 2016/17:101) anges ramarna för planperioden 2018-2029. Den övergripande målsättningen är enligt propositionen ”en väl fungerande samhällsstruktur, där transportsystemet är en del, är grunden för tillgänglighet till bland annat jobb och bostäder i hela landet. Sambandet mellan infrastrukturåtgärder kopplat till ökat bostadsbyggande ska redovisas”.

För länsplaneupprättarna utgör även regionala systemanalyser eller motsvarande regionala inriktningsunderlag en utgångspunkt.

Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen 2018-2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor och omfatta följande:

- 125 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 164 miljarder kronor för vidmakthållande av statliga vägar inkl bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag för drift av enskild väg, samt
- 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Länsramarna är uttryckta i 2017 års priser. Fördelad ram till Jämtlands län planperioden 2018-2029 är 521 miljoner kronor vilket innebär en årlig ram på 43 miljoner kronor. Den nya planens ram innebär en uppräknings med 1 % från nuvarande plan där ramen är 514 miljoner kronor.

Förutom inriktning på ökat bostadsbyggande pekar regeringen på klimatmålen där åtgärder behöver kunna ske till största delen i planens inledande år.

2 Planering av transportinfrastruktur

Den fysiska planeringsprocessen regleras i lagen om byggande av järnväg, väglagen, plan- och bygglagen samt miljöbalken. Regelverket kring den fysiska planeringen har förändrats från och med år 2013 i syfte att förenkla och snabba upp planeringsprocessen. Planeringen inleds med en åtgärdsvalsstudie. I denna analyseras vilka typer av åtgärder som behövs.

Analysen sker i fyra steg:

1. *Tänk om.* Kan transportbehoven minskas eller andra transportsätt användas? Kan behovet av resande påverkas? Kan viss trafik som idag går på väg flyttas över till järnväg eller kan kollektivtrafiken utvecklas?

2. *Optimera.* Kan väg- eller järnvägsnätet utnyttjas effektivare, till exempel genom hastighetsanpassning, variabla hastigheter eller trafikreglering? Högre bruttovikter och längre fordon kan vara andra sätt att utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt.
3. *Bygg om.* Går det att lösa problemen genom förbättringar och mindre ombyggnader, till exempel breddning, förlängning av plattformar vid stationer, rätning av kurvor eller förstärkning?
4. *Bygg nytt.* Krävs nyinvesteringar eller större ombyggnader, till exempel en ny trafikplats, en ny mötesstation eller en ny väg eller järnväg?

Åtgärdsvalsstudien svarar på frågan varför ett väg- eller järnvägsprojekt behövs. När det gäller vägar sker den fortsatta planeringen inom ramen för en sammanhållen vägplan. Denna planering innehåller följande skeden och handlingar, samrådsunderlag, samrådshandling, granskningshandling och fastställelsehandling.

Den ekonomiska planeringen av transportinfrastrukturen sker inom ramen för den nationella planen och de regionala planerna för transportinfrastruktur. Det är i dessa processer som prioriteringar av åtgärder i transportsystemet sker för de närmaste 12 åren.

3 Koppling till annan planering

I infrastrukturpropositionen pekas tydligt på infrastrukturens koppling till ökat bostadsbyggande. Den ökade satsningen på bostadsbyggande har stor betydelse för hur transportsystemet kan utvecklas. Ett bibehållande av en tät stadsstruktur med möjligheter att gå, cykla eller åka kollektivt bör eftersträvas. Ny bebyggelse bör koncentreras till lägen som har god tillgång till gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik.

De ökande klimatproblemen är en utmaning för både stad och landsbygd. Även ny bebyggelse på landsbygd behöver planeras utifrån möjligheter till kollektivtrafik och befintligt transportsystem. En utökad samplanering för att nå de gemensamma målen om ett hållbart transportsystem är därför viktigt.

4 Kollektivtrafikens roll

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. 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 i områden med ökat bostadsbyggande och en särskild satsning på el-bussar genomförs nu med Östersunds kommun. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet (2016-2020) beskriver närmare kollektivtrafiken i Jämtlands län. För att möjliggöra förbättringar kring kollektivtrafiken med koppling till transportinfrastrukturen avsätts i planen potter för kommunerna att söka.

De fyra nordligaste länen har en gemensam upprättad systemanalys, ”Regional systemanalys 2010-2020 för de fyra nordligaste länen”. Systemanalysen upprättades 2008 och någon ny systemanalys har inte gjorts efter denna då analyserna och slutsatserna bedöms ge tillräckligt underlag för planering på en övergripande nivå. Den regionala systemanalysen för de fyra länen ger en samstämmig bild av vad länen gemensamt ser som strategiskt för ett hållbart transportsystem. Särskilt pekas på vikten av regionförstoring, att kollektivtrafiken blir ännu mer attraktiv med bättre möjligheter till arbetspendling och att transportinfrastrukturen hänger samman i Sverige men också stödjer den ökande internationaliseringen inom näringslivet.

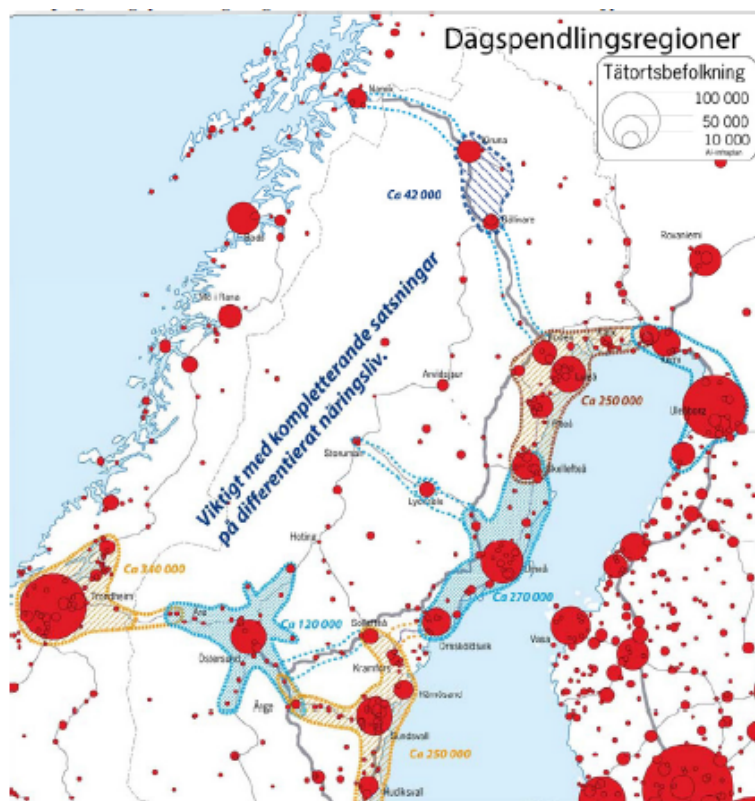
Prioriterade stråk

- Väg
- Järnväg
- Sjöfart

Mittnordenstråket innefattande E 14, Mittbanan och Meråkerbanan med vidare kopplingar med Finland behöver utvecklas enligt den regionala systemanalysen. Dels för att klara ökande godsvolymer dels för att tillgodose ett stärkt samspel med de dynamiska områdena i Trøndelag.

Den regionala systemanalysen påtalar att E 4 och E 14 har de största godstransporterna på vägnätet i Norrland men att betydande godsflöden även finns på E 45 mellan Dorotea – Strömsund – Östersund.

Den regionala systemanalysen påpekar vidare att restiderna idag är alltför långa till kompletterande arbetsmarknader och då särskilt i inlandet. Åtgärder behövs för att restiderna ska kunna minska eller bibehållas med ökad trafiksäkerhet.



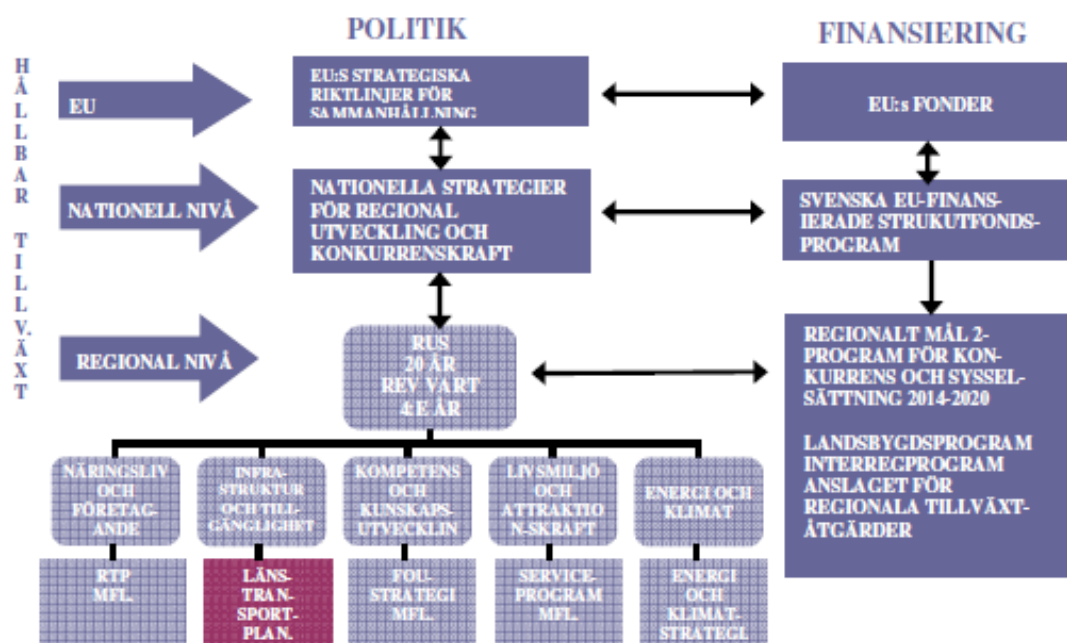
Källa: Regional systemanalys 2010-2020 för de fyra nordligaste länen.

Figur 2. Möjliga dagspendlingsregioner inom 60 minuters restid i de fyra nordligaste länen.

6 Regionala utgångspunkter – strategier och program

Såväl europeiska som nationella strategier ligger till grund för regionernas utvecklingsplanering. Den regionala utvecklingsstrategin för Jämtlands län är en viktig utgångspunkt för Länstransportplan 2018-2029.

Av figuren nedan framgår sambanden mellan de olika strategierna och programmen.



Figur 3. Samband mellan de olika nationella och regionala strategierna.

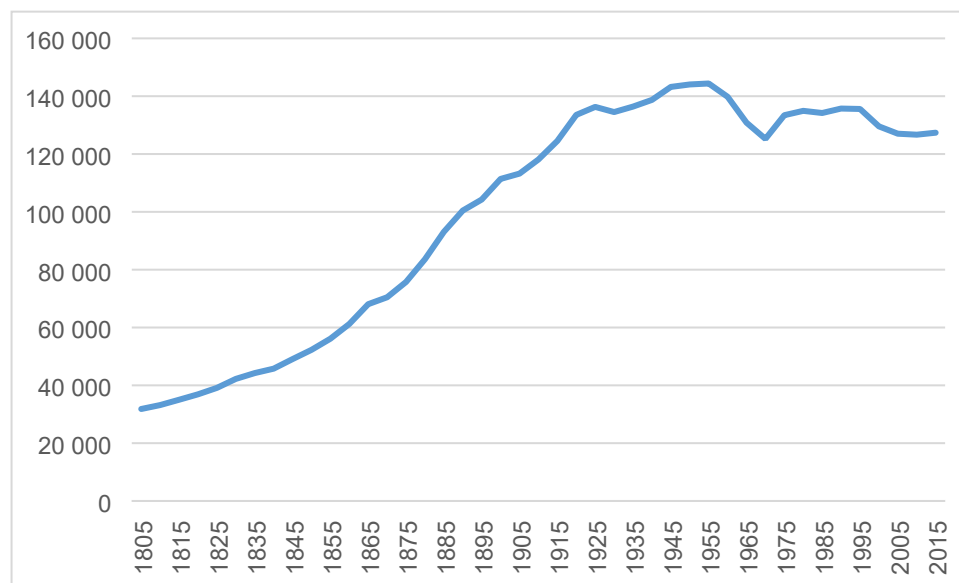
6.1 Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län

Det övergripande målet när det gäller tillgänglighet är:

”Förbättrade kommunikationer som överbryggat de långa avstånden”. I strategin anges bland annat att vägarna i och till länet ska hålla en hög standard vad gäller framkomlighet, hastighet och trafiksäkerhet. De nationella stamvägarna E 14 och E 45 ska förbättras så att de genomgående möjliggör korta restider med hög säkerhet. Vidare anges att de satsningar på det statliga vägnätet i första hand ska ske där det påtagligt kan förbättra förutsättningarna för arbetspendling, turism och näringslivets transporter.

7 Nuläge

Befolkningen i Jämtlands län var som störst under mitten av 1950-talet. Den stora befolkningsminskningen från slutet av 1950-talet till början av 1970-talet berodde framförallt på strukturomvandlingen inom länets dåvarande basnäringar, jord- och skogsbruket. Efter en ökning av befolkningen under 1970-talet var invånarantalet relativt konstant fram till slutet av 1990-talet då antalet invånare i länet återigen började minska. Utvecklingen de senaste åren pekar på en stabilisering av befolkningsutvecklingen i länet som helhet. Sammantaget för länet har vi fortsatt att öka befolkningen, Östersund ökar mest.

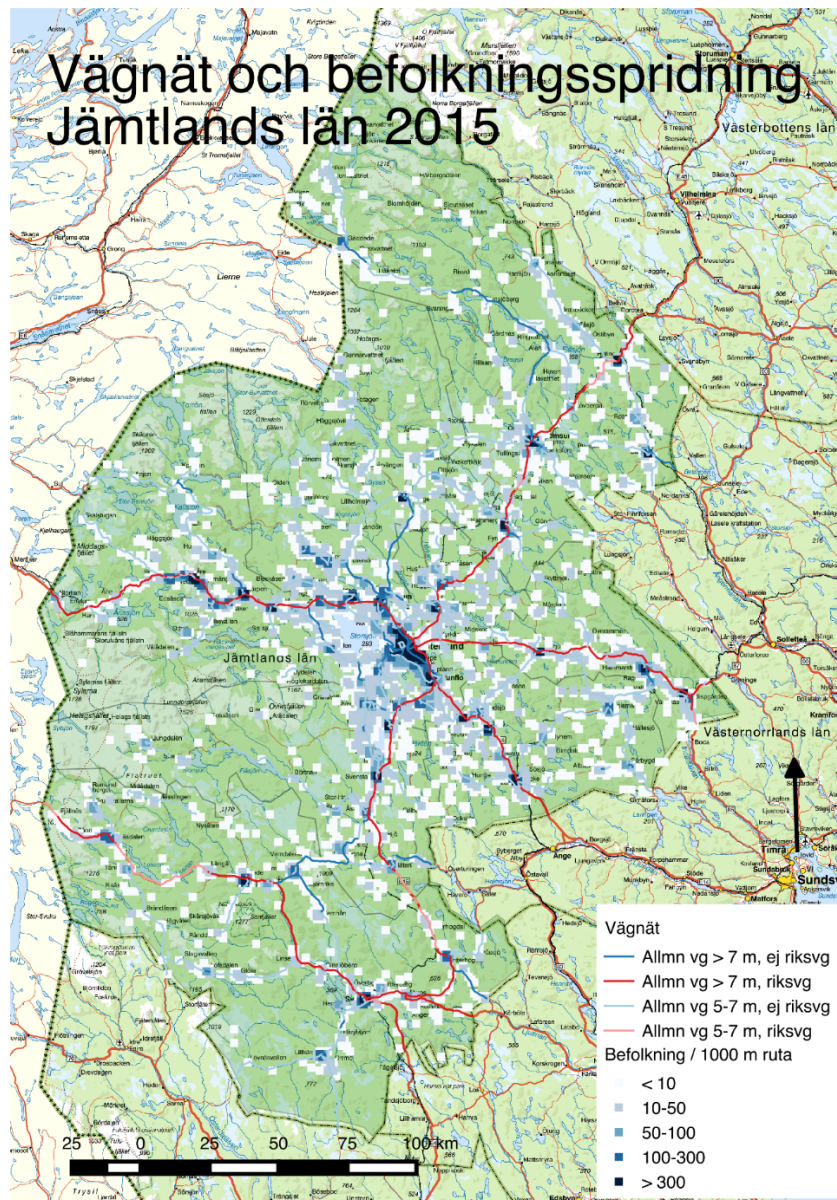


Figur 4. Befolkningsutveckling 200 år i länet. Avser folkmängden i Jämtlands län mellan 1805 – 2015. Källa: SCB.

Jämtlands län är glest befolkat, ca 50 procent av länets yta utgörs av skogsmark. Jämtlands län är det till ytan tredje största länet i Sverige.

Av befolkningskartan i figur 5 framgår att det bor människor i nästan alla delar av länet. Hälften av befolkningen i Jämtlands län bor i byar och i små samhällen <1 000 invånare. 15 procent av befolkningen bor i småorter med 1 000 – 4 000 invånare. I Östersunds stad bor var tredje länsinvånare.

Jämtlands län är det län som har störst andel av befolkningen boende i glesbygdsområden enligt Glesbygdsverkets definition 1). Nära 29 procent av befolkningen bor i glesbygdsområden. Motsvarande andel för Gotland är 17 procent, Västerbotten 16 procent och Norrbotten 11 procent. Denna befolkningsstruktur ställer krav på ett vitt förgrenat och fungerande vägnät i länets alla delar året om.



Figur 5. Vägnät och befolkning i kilometerrutor Jämtlands län.

8 Vägarna i Jämtlands län

I Jämtlands län finns tre typer av vägnät, det statliga vägnätet, det kommunala vägnätet och det enskilda vägnätet.

Det statliga vägnätet omfattar 603,6 mil vägar och delas in i två grupper, de nationella vägarna (exempelvis E 14 och E 45) och de övriga statliga vägarna.

Län	Kommun	Väghållare			Totalt
		Statlig	Kommunal	Enskild	
		Längd i km	Längd i km	Längd i km	Längd i km
Dalarna		5 139	1 768	31 579	38 487
Gävleborg		3 838	1 352	25 730	30 921
Västernorrland		5 302	1 359	24 658	31 319
Jämtland	Berg	615		3 583	4 198
	Bräcke	622	40	3 989	4 651
	Härjedalen	845	99	7 790	8 733
	Krokom	791	18	4 186	4 994
	Ragunda	438	6	2 891	3 336
	Strömsund	1 451	75	6 880	8 406
	Åre	623	34	2 587	3 244
	Östersund	649	297	2 494	3 441
	Totalt:	6 036	569	34 399	41 004
Totalt Region Mitt:		20 315	5 049	116 367	141 731

Figur 6. Vägnätet inom Jämtlands län. Källa: Trafikverkets nationella vägdatas.

Det kan noteras att av det statliga vägnätet i länet om cirka 600 mil är ungefär en tredjedel eller 200 mil grusvägar. Av tabellen ovan framgår också att Jämtlands län har det mest omfattande statliga vägnätet bland de fyra län som ingår i Trafikverkets region mitt.

9 Regionförstoring

Regionförstoring i meningen att öka befolkningen inom ett område där man både kan bo och arbeta kan ske både genom positivt födelsenetto, nettoinflyttning och genom förbättrade möjligheter till pendling så att det geografiska område inom vilket man kan arbetspendla utvidgas. Befolkningsmässigt större arbetsmarknadsregioner har, generellt sett, bättre utvecklingsförutsättningar än mindre. Detta beror framförallt på bättre förutsättningar till matchning på arbetsmarknaden. En ökad pendling måste därför främjas främst efter våra två stora stråk Mitt- och Inlandsstråket.

Arbetspendlingen mellan kommunerna i Jämtlands län framgår av figuren nedan:

Män & kvinnor										
År 2015	Arbetsplats									
Bostadskommun	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda	Strömsund	Åre	Östersund	Övriga landet	Summa
Berg	2457	7	64	21	1	3	20	663	179	3415
Bräcke	9	1928	8	24	135	7	6	559	247	2923
Härjedalen	43	1	4442	7	1	2	5	141	420	5062
Krokom	26	23	12	3791	13	71	176	2957	272	7341
Ragunda	2	46	4	8	1856	14	4	295	204	2433
Strömsund	4	7	6	36	12	4669	6	334	388	5462
Åre	40	6	9	144	2	1	4316	595	509	5622
Östersund	296	224	54	1010	99	167	258	26898	1503	30509
Summa	2877	2242	4599	5041	2119	4934	4791	32442	3722	62767

Figur 7. Arbetspendling över kommungränserna år 2015 Jämtlands län.

10 Hastighetsöversyn

Trafikverket har under 2016 genomfört en hastighetsöversyn. Trafikverkets planer innebär sänkta och höjda hastigheter på länets vägar enligt tabellen nedan:

Förslag sänkta hastigheter:

Vägnr	Delsträcka	ÅDT	Längd	km/h nu	Km/h efter sänkning	När
E 14	Krokom - Järpen	3500	46	90	80	2019
87	Bringåsen - Odensberg	2530	5	100	80	2019
E45	Åsarna - Brunflo	2550	55	90	80	2022
E 14	Bräcke - Gällö	2250	22	100	80	2024
E45	Östersund - Häggenås	3100	21	90	80	2020
Totalt			149			

Förslag höjda hastigheter:

Vägnr	Delsträcka	ÅDT	Längd	km/h nu	Km/h efter höjning	När
84	Hede - Långå	1580	12	80	100	2017
E45/84	Älvros - Sveg	2100	18	90	100	2021
E14/E45	Lockne - Opand	11000	7	40-80	100	2021
E45	Rengsjön - Älvros	2100	7	50-90	100	2021
Totalt			44			

Källa: Trafikverkets rapport "Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard".

För Jämtland med de långa avstånden innebär sänkta hastigheter längre restider vilket försämrar tillgängligheten för tillresande samt även i praktiken försämrar förutsättningarna för arbetspendling. Stråken i Jämtland, det vill säga E 14 och E 45 samt väg 84 och 87 behöver få den säkerhetsstandard som krävs för hastighetsgränsen 100 km/h. Väg 84 kommer att få höjd hastighet 100 km/h den sträcka där den kommer att gå ihop med E 45 i nya sträckningen Rengsjön – Älvros.

Utöver de nationella vägarna E 14 och E 45 utgör vägarna 84 och 87 viktiga funktionella stråk för såväl godstransporter, arbetspendling som för turistutveckling. För dessa stråk är möjligheten att korta restider särskilt viktig. Åtgärder för bibehållna eller höjda hastigheter till 100 km/h efter dessa stråk är därmed prioriterade. I ett län med så långa avstånd och så spridd befolkning är möjligheten till bibehållna eller höjda hastighetsgränser också på det övriga vägnätet viktig. Hänsyn måste också tas till de små trafikmängderna på det övriga vägnätet när det gäller beslut om hastighetsgränser.

11 Förbindelser och kommunikationer

Trafikutbudet kan beskrivas enligt nedanstående:

- Interregional trafik; Norrtågstrafiken, Busstrafik över länsgräns
- Stomlinjetrafik; stomlinjetrafiken kommuncentra – Östersund
- Lokal trafik; tätortstrafiken i Östersund, 3-milsradien runt Östersunds tätort, trafik i Åredalen, inomkommunal trafik där linjelagda skolskjutsar utgör basen, närtrafik
- Särskild kollektivtrafik; färdtjänst

Interregional-, stomlinjetrafik har stor betydelse för arbets- och studieresor, resor till region- och länssjukvård, service-, besöks- och anslutningsresor. Den lokala trafiken är anpassad för arbets- och skolpendling, service- och anslutningsresor till stomlinje- och interregional trafik, trafiken kan vara anropsstyrd. Närtrafiken är anropsstyrd och yttäckande, den erbjuder sällanresor från orter med liten eller ingen linjelagd trafik.

Stomlinjetrafiken är mycket viktig med Östersund som den enskilt största målpunkten. Från kommuncentra Strömsund, Hammarstrand, Bräcke, Svenstavik, Krokom, Järpen till Östersund finns ett trafikutbud som minst medger arbetspendling till Östersund med tre

olika tidslägen dagtid och med minst tre senare ankomster under dagen och återresa i 22-tiden M-F. För Bräcke, Svenstavik, Krokom och Järpen finns flera turer i vardera riktningen morgon och kväll. Från Sveg finns förbindelser till Östersund som medger hel- eller halvdagsvistelse i Östersund M-F, serviceresor och veckopendlingsresor lördagar och söndagar. I Åre, Krokom och Östersund kommuner finns ett trafikutbud i något eller några stråk som erbjuder ett bra trafikutbud för bl. a. arbetspendling sju dagar i veckan. I övriga delar av ovanstående kommuner finns ett mer begränsat trafikutbud.

De senaste åren har inga kvalitetsmätningar gjorts i den allmänna kollektivtrafiken. Generellt kan sägas att "relevans" d v s trafiken passar mina behov är den viktigaste faktorn är att människor ska resa. Prisvärdhet, kvalitet, bemötande och trafikens popularitet är viktiga faktorer men har mindre betydelse för hur människor gör sina val.

Stråket utmed väg E 14 och Mittbanan har relativt stora befolkningskoncentrationer med potential för en större andel kollektivtrafikresande. Ett stort antal av de boende efter stråket pendlar in mot Östersund, men pendling i den motsatta riktningen förekommer också. Inte minst har pendling in mot Åre ökat under senare år. Efter detta stråk bör överföring av vägtrafik till järnvägstrafik kunna ske med positiva effekter för både miljö och trafiksäkerhet. Från 2012 har en kraftig ökning av turutbudet på Mittbanan skett. Mellan Sundsvall och Östersund har antalet dubbelturer ökat från fem till nio per dag och mellan Östersund och Duved från två till fem per dag. En begränsning för ökad pendling med tåg efter Mittbanan är de relativt långa restiderna idag. För att tåget ska kunna konkurrera med vägtrafiken på ett bättre sätt måste restiderna med tåg vara betydligt kortare än med bil och buss. Projekt Mittstråket är ett Regionalfondsprojekt som pågår och som syftar till att förkorta restiderna bland annat genom att bygga bort plankorsningar längs Mittbanan.

När det gäller resor med tåg till länet beslutade SJ att nattågstrafiken endast ska köras under vintersäsong och delar av sommarsäsongen till Jämtland från april 2016. Detta har skapat en oro för bland annat turistdestinationens fortsatta utveckling. Ett intensivt arbete har under det senaste året pågått med länets näringsliv, kommuner engagerade medborgare och regionen för påverkan om återinrättande av nattågstrafiken. Ett utökat samarbete med SJ har också pågått för förbättring av produkten, bokningssystem, vagnar, service etc. Regeringen aviserade under den våren 2017 att nattågstrafik ska upphandlas och beslut kom i september att nattågstrafiken till Jämtland ska återupptas från juni 2018, vilket är glädjande för länet och för alla som har engagerat sig i frågan.

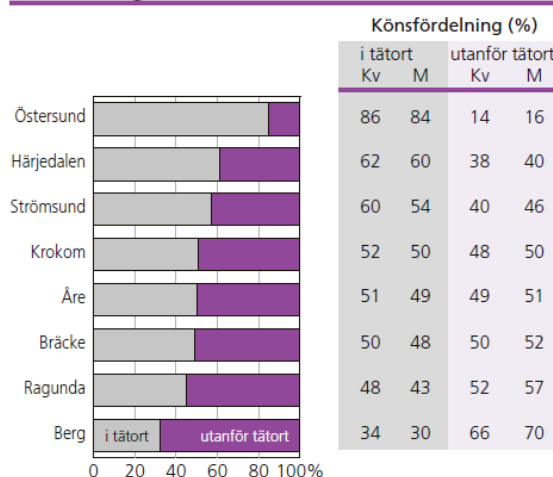
12 Jämställdhet i transportinfrastrukturen

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.

Det är främst hälso- och sjukvården samt socialt arbete som skapar den största sysselsättningen i Jämtlands län, betydande är också handel och turist-/besöksnäringen samt jord- och skogsbruk. Kvinnor arbetar i högre grad inom offentlig sektor än män och en större andel kvinnor än män bor i tätorterna i Jämtlands län.

Befolkning

Befolkningen i och utanför tätorter 31 dec 2015



Källa: SCB, Tätorter; arealer, befolkning

I alla kommuner bor det fler kvinnor än män i tätorterna och det bor fler män än kvinnor utanför tätorterna.

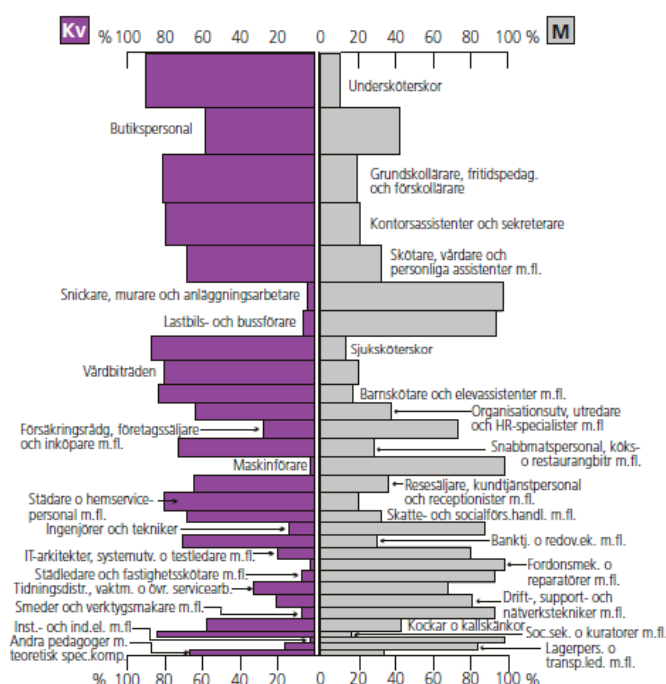
Definition gällande tätort se www.scb.se/MI0810.
SCB gjorde den senaste tätortavgränsningen år 2010.

Figur 8. Källa: Länsstyrelsen Jämtlands län, fakta om Jämställdhet fickbok.

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 säkerhets- och trygghetsaspekt. I ett till ytan så stort län som Jämtland är tillgången till bra vägar viktigt för både kvinnor och män. God digital infrastruktur talar också för möjligheter till distansarbete.

Förvärvsarbete

De 30 vanligaste yrkena i länet 2014



Källa: SCB, Yrkesregistret

Yrke okänt hör till de 30 vanligaste kategorierna och har angetts för 3557 personer

Avser yrkesverksamma anställda 16–64 år med bostad i länet

13 Tillgänglighet för alla

I *nationell handlingsplan för handikappolitiken* finns de nationella målen

- En samhällsgemenskap med mångfald som grund
- Att samhället utformas så att människor med funktionshinder i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet
- En jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionshinder

Regionala mål (ur regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 Region Jämtland Härjedalen)

- Öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionshinder .
- Arbeta för en samordning av allmän och särskild kollektivtrafik.

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 taktilla 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.

14 Besöksnäringens betydelse

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 år 2016 till nära 5 miljarder kronor.

Antalet gästnätter år 2016 var 10,7 miljoner.

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 Åre dalen och Storlienområdet finns möjlighet att resa med tåg. Turistdestinationerna arbetar aktivt för att få fler att välja tåget. Det är därför viktigt att det finns kapacitet både på järnvägen och hos tågoperatörerna och det är därför också mycket angeläget att nattågstrafiken återinförs hela året.

Under några vintersäsonger har persontrafik bedrivits på Inlandsbanan till Klövsjö/Vemdalenområdet från såväl Malmö, Göteborg som Stockholm. Vid järnvägsstationen i Röjan har bussar mött upp för den sista delen av resan fram till slutdestinationen.

Att kunna erbjuda snabba, bekväma och säkra resor till turist destinationerna 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 är till länet 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.

15 Transportinfrastrukturens betydelse för skogsnäringen i Jämtlands län

Skogsnäringen står för de flesta tunga transporter 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 avverkningsarbete, skogsvård, som vidareförädling av olika slag.

Skogsnäringen är beroende av bäriga vägar för att möjliggöra effektiva transporter till och från skogsindustrierna både inom och utanför länet. Merparten av både det allmänna och enskilda vägnätet måste därför tåla 64 tons bruttovikt under hela året. Utvecklingen går mot ännu tyngre och längre transporter och delar av vägnätet kommer därför att uppgraderas för att klara 74 ton.

Omlastning från väg till järnväg sker i allt större utsträckning, både för att minska miljöbelastningen och för att nå kostnadseffektivitet. Vägarna fram till

omlastningsterminalerna måste hålla hög standard året om. Lika viktigt är förstås en fungerande järnvägsinfrastruktur.

16 Övrig inriktning av arbetet

En sammanhållen transportinfrastruktur med fungerande väg- och järnvägsnät i länet med koppling till andra stråk är viktigt. De nationella vägstråken E 14 och E 45 har mycket stor betydelse för länet. Motsvarande stråk på järnväg är Mittbanan, Norra stambanan, Ostkustbanan, Botniabanan och Inlandsbanan. Brister och behov i dessa stråk är i första hand en fråga för den nationella planen. I det öst-västliga stråket Trondheim-Östersund-Sundsvall är också Meråkerbanan och Trönderbanan viktig där också hamnarna i väst kan komma att spela en roll i framtida transportinfrastruktur. Trafikverkets investering på en ny bro över "Stora helvetet" i Storlien innebär att det kommer att finnas möjligheter att bygga en bra framtida infrastruktur mellan våra länder.

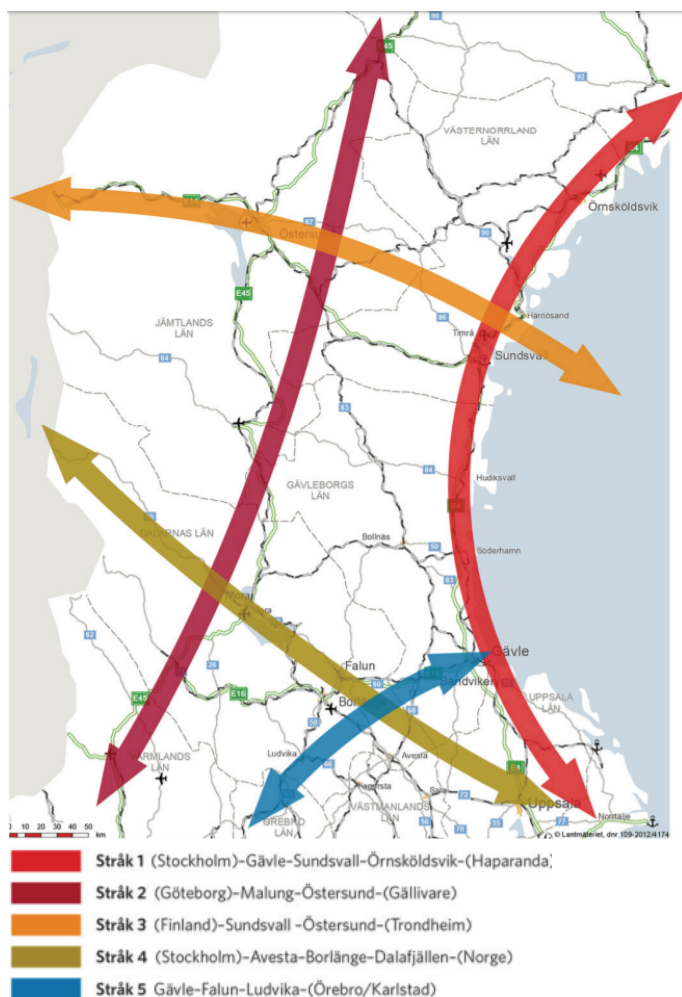
När det gäller bristerna och behoven vad gäller hela transportinfrastrukturen i länet så har dessa identifierats av bland andra länets kommuner, representanter för skogsnäringen, Jämtland Härjedalen Turism, Region Jämtland Härjedalens transportutvecklingsråd och Trafikverket region Mitt.

De många påtalade bristerna och behoven motsvarar investeringar på många miljarder. De brister som föreslås åtgärdas i denna plan utgör bara en liten av det totala behovet. Vissa brister bedöms kunna åtgärdas med så kallade bärighetsmedel inom ramen för nationella planen, men också dessa behov är mångdubbelt större än de medel som finns tillgängliga. Länstransportplanerna revideras vart fjärde år. Det innebär att den här planen som omfattar åren 2018-2029 innehåller till mer hälften beslutade och påbörjade objekt från förra planen (2014-2025).

16.2 De större stråken, viktiga transportleder för näringens utveckling och tillväxt

Ostkusten är tillsammans med södra och mellersta Dalarna samt området kring Östersund områdets mest tätbefolkade delar. De mer glest befolkade delarna i väster har en stark besöksnäring i stora delar av fjällvärlden. De södra delarna av området har stor traditionell basindustri och verkstadsindustri samt återuppväckt gruvnäring medan de norra delarna och delar av inlandet präglas av skogsindustri. De nationella stråken som är relativt glesa över området kompletteras med regionala stråk som har nationell betydelse. Denna struktur tillsammans med framförallt skogs-, verkstads- och gruvnäringens behov betyder att ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för regionens funktion och möjlighet till tillväxt.

De större stråken, viktiga transportleder för näringsens utveckling och tillväxt visas i bilden nedan (ur nationell transportplan 2014-2025).



Figur 10. De större stråken. Källa: Nationell transportplan 2014-2025.

17 Åtgärder i länstransportplan 2018-2029

I bilaga 1 redovisas samtliga objekt som länstransportplanen omfattar. För varje objekt redovisas beräknad total kostnad och finansiering. Nedan följer en närmare redovisning av vissa större åtgärdsobjekt i planen.

17.1 Vägar

Väg 84 Ny sträckning Älvros – Sveg samt genomfart Sveg

Riksväg 84 går från Hudiksvall via Ljusdal och Sveg vidare mot norska gränsen. I avsaknad av trafikmöjligheter på järnväg blir denna tvärgående sträckning ett viktigt stråk för fjällresenärer till områden i Härjedalen eller övriga delar av Jämtlands län. Riksvägen är även viktig för långväga godstransporter och långväga persontransporter.

Trafikverket planerar för en ny sträckning av E 45 via Älvros och Rengsjön, öster om Sveg. Beslut om nya sträckningen tas våren 2018. Väg 84 skulle då kunna få en ny sträckning i den nya E 45 sträckningen Älvros – Rengsjön för att sedan ta av västerut på då gamla E 45 mot Sveg. Järnvägsviadukten vid Byvallen är en flaskhals på sträckan som behöver åtgärdas. Vid en omdragning av E 45 enligt ovan, och att väg 84 får den nya sträckningen, skulle kunna innebära att järnvägsviadukten åtgärdas med medel ur länsplanen. För att åtgärden ska bekostas med medel ur länsplanen gäller detta endast om ny sträckning av E 45 via Älvros – Rengsjön genomförs. I annat fall, om sträckan kvarstår som europaväg, så bör åtgärderna tillfalla nationella planen. Länsplanens ekonomiska del har tagit höjd för alternativet med ombyggnad av järnvägsviadukten för en hastighet av 80 km/h, som är kalkylerad till 42 miljoner kronor. Resterande medel i objektet används för ombyggnation av korsningen vid södra infarten till Sveg, nuvarande E 45 och väg 504, till en T-korsning samt i övrigt åtgärder enligt utförd åtgärdsvalstudie i centrala Sveg.

Väg 321 Svenstavik – Månsåsen

Väg 321 är en viktig transportled för både tung trafik och turisttrafik till Bydalen och Åre/Storlienområdet. Sträckan Svenstavik – Månsåsen är i dåligt skick med bland annat skarpa kurvor, bitvis svag bärighet och dåliga broar. Vägen trafikeras också av gående och cyklister i blandtrafik. Sträckan har ingått i Trafikverkets hastighetsöversyn 2009 och därefter fått sänkt hastighet.

De åtgärder som planeras är upprustning av befintlig väg 35,5 km med bärighetshöjande åtgärder och åtgärder för att göra sidoområdet säkrare. Kurvan i Hoverberg rätas i ny sträckning med belagd bredd på 6,5 meter. Befintlig väg breddas på erforderliga sträckor för att uppnå en enhetlig belagd vägbredd på 6,5 meter. De föreslagna åtgärderna ger förutsättning för en bibehållen högsta hastighet på 80 km/h. Byggnation av en gång- och cykelväg Svenstavik – Galhammarudden ingår också i projektet. Åtgärden kommer att ske i två etapper: - etapp 1 Svenstavik – Kövra ca 20 km, etapp 2 Kövra – Månsåsen ca 18 km. Projektet beräknas uppgå till 189 miljoner kronor där denna länsplan står för 20 miljoner kronor (total kostnad inklusive medel från föregående plan 43,4 Mkr). Beslut om åtgärder är tagit i föregående länsplan och arbetet kommer att ske etappvis med start 2017.

Väg 659 Såå – Vik

Väg 659 mellan Såå – Vik är en mindre väg som trafikeras med linjetrafik (linje nr 157) för bland annat skolelever. Vägen är smal 4,0–4,3 meter och har en dålig standard som skapar problem för framkomligheten för bland annat busstrafiken. Särskilt stora är problemen för låggolvsvs-bussarna. Genom att vägen förbättras kan fler turer framföras efter denna väg istället för E 14. Antalet boende efter vägstråket ökar. Den totala väglängden är ca 5 km. Vägen förbättras för bättre framkomlighet genom förstärkning, breddning upp till 6 meter där så är möjligt samt beläggning. Överfart över järnväg Björnänge kommer att säkerhetsanpassas med bomanläggning. Totalt från Länsplanen 15 Mkr varav 14 Mkr i planen 2018-2029.

Väg 662 Husåvägen

Väg 662 mellan Bonäshamn - Huså är en grusväg med dålig standard. Vägbredden är ca 5,5 meter. Vägen är sämst de sju kilometrarna mellan avtagsvägen mot Fröå och Huså. Vägen trafikeras med linjetrafik året om. Vägen är 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. Enligt den senaste utredningen kring markförhållandena så kommer kostsamma åtgärder att behöva göras på delar av sträckan, det kan handla om "bergs-sprängning" t ex. Kostnaden beräknas därför bli betydligt större än vid de första kalkylerna och handlar om totalt 60 Mkr från länsplanen varav 58 Mkr från perioden 2018-2029.

Väg 675 Valne – Änge

Väg 675 mellan Valne och Änge är ett viktigt stråk för arbetspendling för befolkningen i Ängeområdet. Vägen har också en viktig funktion för Länstrafiken som trafikerar sträckan med linjebuss 532 för framförallt behoven av elevresor från Näliden/Valne till högstadieskolan i Änge. Mellan Valne och slakteriet i Änge är vägen en grusväg med omkring 5 meters bredd. Vägens säkerhet och standard upplevs som mycket låg till följd av tvära kurvor, problem med damm och ojämn vägbana. Vägen är nu under produktion och kommer att genomföras med start 2018. Vägåtgärderna består i bärighetsåtgärder, breddning, förbättring av vägens sidoområden, förbättrad avvattning och rätning av de tväraste kurvorna. Vägen kommer även att beläggas. Totala kostnaden är 42 mkr, varav 12,7 mkr belastar länsplanen. Åtgärden kommer att utföras under 2017-2019.

Väg 711 Bräcke – Albacken

Väg 711 sträcker sig mellan Bräcke och Sörbygd i Bräcke kommun, Jämtlands län. För befolkningen i Albacken och byarna längs vägen, samt för skogsnäringen och det övriga näringslivet, är väg 711 ett mycket viktigt stråk. Vägen är den enda möjliga vägförbindelsen för pendling till arbete, skola och service. Företagare längs vägen och skogsnäringen är beroende av väg 711 för sin verksamhet.

Vägen är under produktion med start under hösten 2017. Åtgärderna handlar om bärighetsförbättringar, kurvvrätningar samt beläggning. Åtgärden kommer att utföras under 2017-2019. Den totala kostnaden är 118 mkr där Länsplanen står för 20 Mkr varav 15 Mkr under perioden 2018-2029.

Väg 675 Kurvan i Ede

Genom Ede är vägen cirka sju meter bred och belagd. I Ede går vägen i en mycket skarp

kurva förbi ett fler-bostadshus. Två mindre vägar ansluter i kurvan, vilket gör att platsen uppfattas som en fyrvägs korsning. Det innebär dålig framkomlighet och säkerhet och är ett problem i boendemiljön i och med att trafiken måste göra många starter och accelerationer i kurvan. Ett antal alternativa förslag till nya vägsträckningar har tagits fram. I planen avsätts 5,2 miljoner kronor för rätning av kurvan under planperioden.

Väg 796 Bro inklusive GC-väg över Indalsälven i Lit

Åtgärden är beslutad i Länsplan 2014-2025 och beräknas utföras under 2017-2019. Totalt ca 110 Mkr varav medfinansiering från Länsplanen med 5 Mkr samt från Östersunds kommun med 5 Mkr. Resterande finansiering av Trafikverket.

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. Grov kostnadsbedömning 12 Mkr.

Väg 614 Häste – Ytterån

Väg 614 går från Häste på Rödön och mot Ytterån. Vägen är en del av vägstråket från Frösön mot Ytterån och E 14. Vägen utgör en del av en viktig transportled mellan flyget på Frösön och Ytterån (mot Åre). Åre/ Storlien området 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. Grov kostnadsbedömning 40,5 Mkr.

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 antal 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.

Vägen skulle med höjd standard vad gäller bärighet, kurvvrättning och beläggning i högre utsträckning kunna användas som anslutningsväg för fastigheterna mellan E 14 och väg 695. Vägen kan då även fungera som gång- och cykelväg. Vägstråket skulle också kunna fungera som avlastning till E 14 och omledningsväg om standarden höjs. E 14 är efter aktuell sträcka hårt trafikerad av både biltrafik och lastbilar/ tunga fordon. E 14, där väg 695 löper parallellt innehåller en brant luntning, Hållandsbacken, där Trafikverket planerar för trafiksäkerhetshöjande åtgärder för enskilda väganlutningar. Antalet utfarter på E 14 behöver i möjligaste mån minska på sträckan och i synnerhet i Hållandsbacken av

säkerhetsskäl. De utfarter som måste finnas behöver få en utformning och placering som innebär anslutning till E 14 på ett så säkert sätt som möjligt. Grov kostnadsbedömning totalt 23,5 Mkr totalt med 12 Mkr från Länsplanen.

17.2 Gång- och cykelvägar

Regeringens cykelstrategi och den regionala utvecklingsstrategin uttrycker att gång- och cykelbanor är viktiga i transportinfrastrukturen för ökad trafiksäkerhet, minskat bilåkande på korta avstånd är ett viktigt led i klimatomställning samt bra för folkhälsan.

I denna länstransportplan avsätts uppemot 176 miljoner kronor för byggande av gång- och cykelvägar under planperioden. En indikativ fördelning av avsatta medel för gång och cykelvägar redovisas i bilaga 1. I bilagan redovisas 19 olika sträckor. I planen har Trafikverkets schablonkostnader för nybyggnad av gång- och cykelvägar använts. Dessa schablonkostnader avser nybyggnad av belagd GC-väg på tre meters bredd med belysning. Möjligheterna att på vissa håll bygga enklare gång- och cykelvägar ska undersökas under planperioden i syfte att få tillgängliga medel att räcka längre.

Det finns också stora behov av fler gång och cykelvägar efter vägarna E 14 och E 45. Dessa behov bör åtgärdas med medel ur den nationella transportplanen. Trafikverket genomför under år 2017 en åtgärdsvalsstudie för E 45 Malung – Hoting. Där bör även brister och behov vad gäller gång- och cykelvägar längs sträckan lyftas in.

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

17.3 Riktade utredningspotter vägar

För att utreda brister, behov och för att tydliggöra vilka åtgärder som behövs avsätts medel, 1 Mkr per utpekat stråk nedan för planläggning.

Väg 311 (502) Tännäs - Länsgräns

Väg 311 går från Tännäs i Härjedalen och vidare mot Särna i Dalarna. Vägen är en viktig transportled för turister till Lofsdalen men också till stråket/ stråken mot Funäsdalen/Röros i norr och Särna/Idre med flera i söder. Vägen utgör också transportled för tung trafik och varutransporter som ska till och från Norge.

Vägstandarden är mycket bristfällig. Vägen är smal och kurvig grusväg som har dålig bärighet. Vägstråket är långt och en utredning behöver i första hand göras för att få en uppfattning om brister och behov samt vilka åtgärder som behöver göras.

Väg 592 Vallsundet – Orrviken

En utredning för sträckan gjordes för några sedan. Bostadsbyggandet i området har ökat avsevärt sedan dess och Östersunds kommun och privata aktörer planerar nu för nya bostadsområden på platsen de närmaste åren. En ny utredning med de nya förutsättningarna behöver göras.

Väg 314 Ytterhogdal – Länsgräns Y

Väg 314 från Ytterhogdal mot Ånge och E14 är en transportled för i synnerhet tunga fordon såsom tank- och timmerbilar. Vägen är belagd men bärigheten är mycket dålig. En utredning om brister och behov behöver göras för sträckan. En utredningspott läggs i planen. Åtgärden kommer sannolikt att landa i bärighetsåtgärder och då hamnar åtgärder enligt detta under Trafikverkets bärighetsanslag.

Väg 711 Sörbygden - Albacken

Väg 711 mellan Sörbygden och Albacken är en del av sträckan Bräcke – Sörbygden. Sträckan Bräcke – Albacken ligger för åtgärd i denna plan under 2017-2019. Återstående sträcka som är grusväg behöver utredas för åtgärder i en nästa etapp.

17.4 Pottar allmänt

Inom Länstransportplanen avsätts pottar för olika åtgärder:

- Medfinansiering av åtgärder för kollektivtrafik och trafiksäkerhet på de kommunala vägnäten.
- Planutredningar och åtgärdsval
- Bidrag till byggande av enskilda vägar
- Oförutsedda steg 3 och 4 fyra åtgärder
- Pott för medfinansiering i infrastrukturprojekt

17.5 Pott för kollektivtrafikåtgärder

En pott för t ex trafiksäkerhetsåtgärder vid busshållplatser med stora reseolymer läggs i planen. Utredningar kring busshållplatser sker löpande och medel för att möjliggöra åtgärder är viktigt att prioritera. Andra kollektivtrafikåtgärder, som är möjliga att utföra enligt förordningen om Länsplaner, kan också bli aktuella för denna pott.

17.6 Utredningspott

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. En utredningspott kommer därför att läggas, potten kan även användas som medfinansiering i t ex strukturfundsprojekt.

18 Nationella planen

Den nationella planen omfattar vidmakthållande av hela den statliga delen av det allmänna vägnätet. Här ingår även broar, tunnlar och färjeleder. Den väginfrastruktur som omfattas av den nationella planens medel för utveckling är de nationella stamvägarna. Dessa utgör en delmängd av det statliga vägnätet. Utveckling av det regionala vägnätet, det vill säga riks- och länsvägar som inte är nationella stamvägar, omfattas av länsplanerna. Undantaget är riktade miljöåtgärder och anpassning för personer med funktionsnedsättningar, där investeringar från nationell plan också omfattar det regionala vägnätet. Ytterligare ett

undantag är investeringar i form av digitalisering, exempelvis utveckling av trafikledningssystem. Den nationella planen innehåller även statlig medfinansieringen till kommunala vägar i form av till exempel stadsmiljöavtal, statlig medfinansiering av enskilda vägar samt statlig medfinansiering av kollektivtrafik.

18.1 Planprocesser för åtgärder på väg E 14 och E 45

I nuvarande nationell plan, 2014-2025, (nya nationella planen håller i dagsläget på att tas fram) finns medel upptagna för investeringar i en ny sträckning för E 14 Lockne – Optand. Även en ny sträckning E 45 Älvros – Rengsjön i Härjedalen finns med i planen. Det är mycket angeläget att dessa åtgärder kommer till stånd under planperioden 2018-2029. Behoven av investeringar på båda dessa vägar är dock betydligt större än så. När det gäller E 14 är Pilgrimstad – Lockne en flaskhals, där nu Trafikverket har för avsikt att göra en förnyad utredning av sträckan. Sträckan Torvalla – Östersund är en relativt kort sträcka men som de senaste åren varit hårt drabbad av trafiktillbud och trafikolyckor. Sträckan har en stor trafikbelastning och skulle behöva breddas för två filer i vardera riktningen. Vidare mot Åre är trafikbelastningen hög med många tunga transporter och personbilar. I projektet Mittstråket planeras för åtgärder i Rännbergsbacken väster om Duved. Sträckan är särskilt besvärlig vintertid då många tunga transporter blir stående i den branta lutningen. Åtgärder planeras nu med bland annat något förändrad sträckning och nedtagning av krön. Förutom denna åtgärd behöver Hållandsbacken i Undersåker förbättras både för trafikflödet och säkerheten längs sträckan. Sträckan Staa – Storlien är smal och kurvig med många backkrön. Breddning, rätning och borttagande av de värsta backkrönen är nödvändigt. När det gäller E 45 pågår under 2017 en åtgärdsvalstudie för sträckan Malung – Hoting. E 45 mellan Ytterhogdal och Råtan har idag bitvis mycket låg standard och utgör en tydlig flaskhals efter detta viktiga stråk i inlandet. Vägen har en stor betydelse för både godstrafik i nord-/ sydlig riktning och för turisttrafiken till Jämtlandsfjällen. En mycket stor andel av de turister som kommer till vårt län per bil söderifrån kommer via väg E 4, väg 83, väg 84, väg 296 och möter väg E 45 strax söder om Ytterhogdal för vidare färd norrut.

E 45 mot Östersund söderifrån från Svenstavik och Hackås samt E 45 från Lit mot Östersund är tydliga pendlingsstråk som behöver uppgraderas för 100 km/h. Likaså E 14 från Bräcke, Gällö mot Östersund och sträckan Åre – Krokom – Östersund.

Samtliga kommuner i länet med genomfart av en europaväg har påtalat vikten av förbättringar och anpassningar i synnerhet vid genomfart av tätorter. Kommunerna ser främst att säkerhetsbrister åtgärdas. Många av de här genomfarterna byggdes för ett antal årtionden sedan och håller inte dagens standard och syn på säkerhet. Trafikverket har lyft genomfart Åsarna, där man har gjort en åtgärdsvalsstudie som är tänkt att stå som exempel för hur en genomfart kan byggas. Övriga orter som lyfts av kommuner är Bräcke, Strömsund, Åre och Sveg (samt smärre åtgärder genom Hoting, Hammerdal och Ytterån). I samband med att den nya sträckningen E 14 Lockne - Optand byggs kommer en anpassning av genomfarten Brunflo ske med bland annat en gång- och cykelväg genom samhället.

18.2 Järnväg

Efter Mittstråket mellan Trondheim och Sundsvall bor mer än 400 tusen invånare och befolkningen ökat ständigt, även i perioder av minskande befolkning i andra delar av

regionen. Det bör också påminnas om att det i verkligheten periodvis bor många fler efter stråket. Som exempel kan nämnas att det i Åre samhälle finns cirka tre tusen folkbokförda invånare. Under högsäsong bor där cirka 30 000 personer, som dessutom byts ut varje vecka. Detta ställer krav på en väl fungerande infrastruktur.

Mittbanan trafikeras av både regionaltåg, fjärrtåg och godståg av olika slag. I både innevarande planperiod och i förslaget till ny plan för kommande planperiod finns medel avsatta för åtgärder på Mittbanan vid "Stora Helvetet" invid gränsen mot Norge. Denna åtgärd är nödvändig för att få en bra koppling till den starkt växande Trondheimsregionen. Den i Norge planerade investeringen i elektrifiering av Meråkerbanan (Mittbanans förlängning i Norge) förväntas bidra till en större roll för Mittbanan, både vad avser gods- och persontrafik. Mittbanans standard i Jämtlands län är jämförelsevis god, men den har stora brister när det gäller hastighet och trafiksäkerhet. Detta beror framför allt på det mycket stora antalet oönskade plankorsningar. Ett arbete pågår nu för att bygga bort ett antal av dessa.

När det gäller Mittbanan fanns medel avsatta inom ramen för det EU-finansierade projektet "Funktionella Mittstråket" för en station för regionaltåg i Näliden. Av olika skäl har investeringen i en tågstation i Näliden lyfts bort från projektet. Behovet av en tågstation i Näliden är fortfarande mycket stort. En tågstation i Näliden skulle inte bara innebära väsentligt kortare restider för boende i Näliden, utan också väsentligt kortare restider för boende väster om Näliden då busstrafiken västerut inte längre behöver gå igenom Nälidens samhälle i samma utsträckning.

Flera studier av förutsättningarna för en tågstation i Näliden har redan genomförts av Trafikverket och arbetet med en formell järnvägsplan har påbörjats. Det är nu viktigt att investeringsmedel för denna angelägna åtgärd tydligt avsätts i den nationella planen. I Länstransportplanen har medel avsatts för medfinansiering av bland annat Näliden station.

Inlandsbanans betydelse för transporter i inlandet har åter aktualiserats inte minst mot bakgrund av regeringens tydliga inriktning för en högre användning av järnvägssystemet. Inte minst gruv- och skogsindustrin är betjänta av en inlandsjärnväg. Inlandsbanan finns och kan, om den får den upprustning som krävs, utgöra ett viktigt komplement i landets järnvägsnät.

Bilaga 1; Objekt med kalkylerad kostnad ur Länstransportplanemedlen 2018-2029 samt övriga potter, med fördelning över år under planperioden

Regional transportplan Jämtlands län 2018-2029	Summa/År	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2029
Vägar	266,6	24,9	31	21,3	19,5	64,9	41,5	63,5
V 84 Ny sträckning Rengsjön-Sveg	59,5					20	39,5	
V 315 Rätan- Utanbergsvallarna, klar 2017	0							
V 321 Svenstavik- Månsåsen	20			20				
V 323 Genomfart Hammarstrand	8,2	1,2	7					
V 659 Sää- Vik	13	10	3					
V 662 Husåvägen	57,5		1	1,3	18,3	36,9		
V 675 Valne - Änge	12,7	12,7						
V 711 Bräcke -Albacken	15		15					
V 675 Ede kurva	5,2				0,2	5		
V 796 GC-väg Bro över Indalsälven i Lit	5		5					
Tågstopp Nälden, utredningsmedel	1	1						
V 772 Stugun-Kompaniet	12							12
V 614 Häste - Ytterån	40,5					1		39,5
V 695 Hållandsvägen	12							12
Utr v 311 Tännäs - Länsgräns W	1					1		
Utr v 314 Ytterhogdal- Länsgräns Y	1					1		
Utr v 592 Vallsundsbron - Orrviken	1						1	
Utr v 695 Hållandsvägen	1				1			
Utr v 711 Sörbygdén-Albacken	1						1	
Gång- och cykelvägar	176,50	20,7	11,8	39,6	28,3	0	0	76,1
v610 Torsta- Ösabacken- E14 GC	6,1	6,1						
v593 Genom Hackås GC	13,5		0,5	13				
v345 Strömsund-Ulriksfors GC	14,1	14,1						
v609 Rödön GC	14		0,5	13,5				
v611 Dvårsätt-Krokom GC	8		0,5	7,5				
v580 Myrviken-Fröjdholmen GC	4	0,4	3,6					
v87 Stugun GC	5,8			0,5	5,3			
v321 Gärdsta GC	6,8	0,1	6,7					
v 638 Ullån-Duved GC	23,7			0,7	23			
v 819 Gäddede längs Jormvägen GC	5,2							5,2
v 744.1 Nyhemsvägen GC	4,4							4,4
v 321 Genom Myrviken GC	10,3							10,3
v 321 Genom Vigge GC	8,8							8,8
v 592 Genom Orrviken	3,9							3,9
v 604 Slandrom - Bye GC	26,8							26,8
v 610 Lugnvik- Åsvägen GC	4,4			4,4				
v 613 Tängvägen GC	9							9
v 644 Undersåker GC	5,2							5,2
v 531 Funäsdalen GC	2,5							2,5
Övriga potter	77,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	60,5
Statsbidrag Jämtland(kollektiv trafik mm)	12	1	1	1	1	1	1	6
PLm Åtgärdsval och utredningar	11,5	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	6,1
Bidrag enskilda vägar Jämtlands län	12	1	1	1	1	1	1	6
Oförutsedda steg 3 och steg 4	17,4							17,4
Medfinansierings pott	25							25
Totalt	521,00	48,5	45,7	59,4	50,7	67,8	44,4	204,5

Bilaga 2; Miljökonsekvensbeskrivning avseende förslag till Länstransportplan 2018-2029 för Jämtlands län

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har på uppdrag av regeringen upprättat ett förslag till länstransportplan för perioden 2018-2029. 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 Sverige står transportsektorn för mer än 30 procent av koldioxidutsläppen.

Föreliggande förslag till länstransportplan är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2014. Då planen revideras vart fjärde år innebär det att många av de objekt som beslutades då kvarstår även i denna plan. Vid information och samråd med Klimatrådet i Jämtlands län i mars 2017 bedömdes att den avgränsning som upprättats i tidigare plan avseende miljöbedömning är relevant även för denna plan.

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

Länstransportplanens enskilt mest omfattande satsning utgörs av investeringar i gång- och cykelvägar vilka står för drygt 30 procent av den tillgängliga potten. Åtgärden bedöms ge positiva bidrag till regionala hälso- och klimatmålen.

Länstransportplanen bedöms kunna medföra miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa
- Påverkan på landskapet

Avgränsningen bygger på en analys utifrån de nationella och regionala miljökvalitetsmålen samt miljöbalkens kapitel 6, 12§, punkt 6. Syftet med en miljöbedömning är att påverka planeringens innehåll och resultat så att en hållbar utveckling främjas (Miljöbalken SFS 1998:808, 6 kap, 11§).

Miljöbedömningen avser något förenklat den process som ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning. Den ska integreras i planarbetet och ske parallellt med planprocessen.

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.

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 tjugioåtta 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.

Regionala miljömål

I Jämtland har Länsstyrelsen tillsammans med näringslivet, länets kommuner och Region Jämtland Härjedalen tagit fram en klimatstrategi, Klimatstrategi för Jämtlands län, mål och åtgärder år 2014 - 2020. I samband med Klimatstrategin formulerades en avsiktsförklaring kring klimatstrategin och ett klimatråd inrättades. Klimatrådets syfte är att vara en plattform för samverkan och samordning för arbetet med klimatfrågan samt verka för att målen i klimatstrategin uppnås.

Klimatstrategin konstaterar att energiomställningen är den stora utmaningen för Jämtlands län. I länet har utsläppen minskat med 33 procent per capita mellan år 1990 och 2013. De senaste fem åren är minskningen 23 procent per capita. De största utsläppskällorna av växthusgaser i länet var år 2014 transporter, 51 procent (Miljömålsbedömningar 2016, 2016:41, Länsstyrelsen Jämtlands län).

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 Klimatrådet pågår ett antal projekt för med syfte att genomföra aktiviteter och samordning för investeringar i energiomställningen. Projekten

handlar om allt från utveckling av länets ladd-infrastruktur till kartläggning av förnybara drivmedel och om bioflygbränsle.

Avgränsning

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

Föreliggande förslag till länstransportplan är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2013. Då planen revideras vart fjärde år innebär det att många av de objekt som beslutades då kvarstår även i denna plan. Vid avgränsningssamråd med Klimatrådet i Jämtlands län i mars 2017 bedömdes att den avgränsning som upprättats i tidigare plan avseende miljöeffekter är relevant även för denna plan. Avgränsningen innebär ett fokus på de områden som är mest relevanta för länstransportplanen. Planens redovisade miljöeffekter (positiv, negativ eller ingen påverkan, relaterades till om ingen åtgärd genomförs (nollalternativ).

Länstransportplanen bedöms kunna medföra väsentlig miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa
- Påverkan på landskapet

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till att omfatta den nya planperioden för åren 2018-2029 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 och åtgärder kring dessa.

Inriktningen på miljöbedömningen

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 verkställighetsskeden för enskilda objekt.

Syftet med miljöbedömningen är också att bidra i prioriteringsdiskussionerna kring planen med relevant underlag avseende;

- Att identifiera system- eller strukturläggande 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

Länstransportplanen har direkta kopplingar till följande andra planer:

- Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län
- Klimatstrategi för Jämtlands län
- Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen
- Nationell transportplan

Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län

Övergripande mål för infrastruktur och kommunikationer

- Modern infrastruktur och bra kommunikationer av alla slag överbryggar de långa avstånden och att Jämtlands län ligger långt från de stora marknaderna. Jämtlands län är lätt att nå för besökare, har bra transportmöjligheter för företagens behov och goda möjligheter till pendling till arbetet och studier för män och kvinnor i alla åldrar.
- Ett högt nyttjande av modern IT-infrastruktur underlättar företagande och boende också i länets perifera delar. Kommunikationslösningarna är utformade för att ge bästa utfall vad gäller miljö, tillgänglighet, jämställdhet och trygghet.

Övergripande mål 2030

- Förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden
- Fler cykel- och gångvägar gagnar miljö och trafiksäkerhet
- Bredbandsnät med hög kapacitet når hela länet
- En god service kan erbjudas alla invånare

Övergripande insatsområden

- Jämtlands län utvecklar näringsliv, arbetsmarknad och besöksnäring genom att påvisa länets beroende av en ändamålsenlig infrastruktur i nationella prioriteringar inom området.
- Funktionella stråk, näringslivsvägar och servicestråk prioriteras i investeringsplaner och trafikförsörjningsprogram. Regional persontrafik på tåg prioriteras före vägbunden trafik utefter mittbanestråket. En strategisk fråga är att upprätthålla och utveckla snabba och goda förbindelser interregionalt och internationellt.
- En ökad globalisering med växande internationell handel ställer krav på effektiva långväga transporter med smidig tullklarering och kontakt med internationella hamnar och flygnoder.

- Kostnadseffektiva transporter, ändamålsenliga terminaler och enkel tullklarering behövs för att understödja konkurrenskraften i internationell handel. Förbättringar av såväl Mittbanan/ Meråkerbanan som E 14 ska göras för att förbättra transportmöjligheterna längs axeln Sundsvall – Östersund – Trondheim.
- Tillgång till bredband prioriteras eftersom det ger tillgång till samhällsservice, utbildning på alla nivåer och påverkar bosättningsval samt är en förutsättning för företagande och delaktighet i innovationsprocesser.
- Ett väl utbyggt bredbandsnät ger förutsättningar för näringslivsutveckling, samhällsservice, utbildning på alla nivåer och påverkar bosättningsval samt är en förutsättning för företagande och delaktighet i innovationsprocesser. Samordnings- och övergripande finansieringsfrågor hanteras regionalt.

Klimatstrategi för Jämtlands län – mål och åtgärder 2014-2020

Regionala mål och åtgärder

- Samverkan och lärande
 - Länets klimatarbete kvalitetssäkras och följs upp i samarbete med länets aktörer.
- Minskade utsläpp av växthusgaser med 50 procent i länet
 - Länets målsättning att minska utsläppen med 50 procent mellan år 1990 och 2020 är högre än den nationella målsättningen (40 procent).
- Effektivisera energianvändningen med minst 30 procent jämfört med år 1990.
 - Den nationella målsättningen om energieffektivisering med 20 procent från år 1990 till 2020 har i Jämtlands län höjts med 30 procent. Studier visar att 20 procents energieffektivisering inom fastigheter uppnås enbart genom normalt underhåll, en högre målsättning sätts därför. Transportsektorn står för 33 procent av länets energiförbrukning. Byte till mer energieffektiva fordon och effektivare transporter skulle innebära en betydande energieffektivisering inom transportsektorn. Offentlig sektor och näringsliv kan via ett systematiskt energieffektiviseringsarbete minska sin energianvändning och därmed sina kostnader. Privatpersoner kan ta hjälp av kommunala energirådgivare för att minska sin energianvändning.
- Ökad medvetenhet kring konsumtionens klimatpåverkan
 - En all större del av länets klimat- och miljöpåverkan sker utanför länet, genom import av mat och andra varor, samt genom ett ökat resande. Informationsinsatser kring detta behövs, liksom uppföljningsverktyg i form av indikatorer för att kunna se om ökad medvetenhet också innebär ändrade konsumtionsvanor och minskad klimatpåverkan utanför länets gränser.
- Öka export av förnybar energi med 25 procent jämfört mer år 2012.
 - Länet är en stor nettoexportör av förnybar energi (ca 12 TWh vattenkraft och 0,5 TWh vindkraft år 2012) och möjligheten att bidra till en minskad nationell och global klimatpåverkan är att genom stor produktion av förnybar energi bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Detta ifall den el som länet exporterar ersätter europeisk kolkraft. Minskad energiförbrukning i länet ger möjlighet att öka exporten av förnybar energi utanför länet och på så sätt kan fossil energi ersättas.

- Offentliga aktörers klimatanpassning till år 2020.
 - Offentlig verksamhet och offentligt ägda bolag har skaffat sig kunskap om vilka risker och möjligheter som finns inom organisationens ansvarsområde och geografiska område kopplat till förändrat klimat, samt bestämt rutiner för hur dessa hanteras på kort och lång sikt.
- Näringslivets klimatanpassning till år 2020.
 - Branschorganisationer för areella näringar och besöksnäringen har skaffat sig kunskap om vilka risker och möjligheter som finns inom sitt verksamhetsområde kopplat till ett förändrat klimat, samt bestämt åtgärder som skapat rutiner för hur dessa kan hanteras inom branschen på kort- och lång sikt.

Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen

Den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen ger en samstämmig bild av vad länen gemensamt ser som strategiskt för ett hållbart transportsystem. Särskilt pekas på vikten av regionförstoring, att kollektivtrafiken blir ännu mer attraktiv med bättre pendlingsmöjligheter och att transportinfrastrukturen hänger samman i Sverige men även stödjer den ökande internationaliseringen inom transportområdet.

De fyra länens gemensamma målbild kan sammanfattas enligt nedan:

- Regionen ska vidmakthålla och vidareutveckla långsiktig hållbar tillväxt med väl fungerande arbetsmarknadsregioner.
- Näringslivet ska vara fortsatt konkurrenskraftigt. Basnäringarnas bidrag till Sveriges och övriga EU:s ekonomi ska bibehållas och utvecklas. Näringslivet behöver differentieras och dess framtidsinriktning behöver stärkas genom tryggad kompetensförsörjning, forskning, utveckling och högkompetenta tjänsteföretag.
- Besöksnäringen ska attrahera människor såväl inom länet som nationellt och internationellt, samt bidra till differentierade arbetsmarknader och en i breda avseenden intressant region och god närmiljö för alla i samhället.
- Livsmiljön ska utvecklas genom bred attraktivitet, bättre hälsa och livskvalitet, samt minskad miljöpåverkan.

Systemanalysen redovisas i sammandrag i länstransportplanen.

Planens miljökonsekvenser

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

En avgränsning har gjorts för vilka miljöaspekter som kan beaktas utifrån avsnitt 4 ovan. De miljöaspekter som har beaktats avser alltså områdena Klimat, Hälsa och Landskap. För de olika objekten redovisas en bedömning av åtgärdernas påverkan i jämförelse med nollalternativ utifrån följande schabloner:

+, ++, +++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en positiv miljöpåverkan
-, --, ---	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en negativ miljöpåverkan
+/-	Åtgärden bedöms inte ge en miljöpåverkan
?	Åtgärdens konsekvenser är inte kartlagda

Med nollalternativ avses att föreslagna åtgärder i planen inte utförs. Antalet plus- eller minustecken ger en indikation av vilken miljöpåverkan som kan förutses utifrån olika aspekter. I den fortsatta fysiska planeringen kommer närmare bedömningar av åtgärdernas miljöpåverkan att kunna göras.

Åtgärd: Väg 84, Ny sträckning Älvros - Sveg

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	-	Ökad skyltad hastighet kan leda till ökade utsläpp av koldioxid
Hälsa	+	Förbättrad trafiksäkerhet och mitträckesseparering på del av sträckan
Landskap	? +/-	Sträckan kommer till del att samgå med nya sträckningen av E 45 Älvros – Rengsjön, där Trafikverket ansvarar för miljöbedömningen. Resterande del kommer att utföras inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 321 Svenstavik – Månsåsen

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+	Minskade koldioxidutsläpp genom bättre trafikrytm.
Hälsa	+, ++	Ökad trafiksäkerhet genom borttagande av backkrön och kurvrätning.
Landskap	+/-, -	Förbättringar av vägstandarden sker inom befintligt vägområde

		förutom en kurvrätning som tar ny mark i anspråk.
--	--	---

Åtgärd: Väg 323 Genomfart Hammarstrand

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärden förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Ökad trafiksäkerhet i förbättringar av genomfarten med anpassningar för oskyddade trafikanter
Landskap	+/-	Åtgärden kommer att genomföras inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 659 Sää – Vik

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+, ++	Förbättrad trafikmiljö och ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Byggnation av A-anläggning bidrar till förbättrad säkerhet i järnvägs korsning.
Landskap	+/-	Ny mark inom befintlig sträckning behöver tas i anspråk då en breddning sker från nuvarande 4 meter till 6 meters vägbredd. Påverkan bedöms som ringa.

Åtgärd: Väg 662 Husåvägen

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Förbättrad framkomlighet.
Landskap	+/-	Samtliga åtgärder utförs inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 675 Valne – Änge

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Standardförbättringar bedöms leda till en jämnare trafikrytm med troligtvis lägre utsläpp av koldioxid

Hälsa	+/-	Upprustning av vägsträckan ger en komforthöjning för trafikanterna.
Landskap	+/-	Bedömningen är att nödvändiga åtgärder kan utföras inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 711 Bräcke Albacken

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+/-	Ökad framkomlighet och kurvrätning på sträckan. Standardförbättringen underlättar för arbetspendling, skolbussar och transporter av skogsråvara.
Landskap	+/-	Bedömningen är att nödvändiga åtgärder i huvudsak kan utföras inom befintligt vägområde. Två kurvrätningar kan ge en viss påverkan på landskapsbilden.

Åtgärd: Väg 675 Kurvan i Ede Offerdal

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Trafiksäkerheten förbättras genom kurvrätning.
Landskap	-	Ny mark kommer att behövas i anspråk.

Åtgärd: Väg 796 Bro inkl. GC-väg över Indalsälven i Lit

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Framkomligheten kommer att förbättras då bron kommer att få ett körfält i vardera riktningen (idag endast ett körfält med trafiksignaler). Avdelad GC-väg förbättrar säkerheten för oskyddade trafikanter.
Landskap	+/-	Bron kommer att byggas på befintlig broplacering.

Väg 772 Stugun – Kompaniet

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
-----------	---------------	-------------

Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+/-	Åtgärden kommer att leda till ökad säkerhet för oskyddade trafikanter och bättre framkomlighet.
Landskap	-/+	Viss ny markanvändning kan komma att behövas, bedöms dock som ringa.

Åtgärd: Väg 614 Häste – Ytterån

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Framkomligheten kommer att förbättras och ökad trafiksäkerhet uppnås genom borttagande av backkrön och kurvrätning.
Landskap	+/-	Åtgärden planeras kunna ske inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 695 Hållandsvägen

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Åtgärden innebär förbättrad säkerhet och framkomlighet längs sträckan samt kommer att få en bättre funktion för oskyddade trafikanter.
Landskap	+/-	Åtgärden kommer att ske inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Gång- och cykelvägar

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	++	Minskade utsläpp av koldioxid är en förväntad effekt eftersom gång- och cykelvägar kan ta andelar av biltrafiken på korta avstånd
Hälsa	++	Färre skadade i trafiken tack vare säkrare trafikmiljö för

		oskyddade trafikanter. Den säkerhet som en upplyst GC-väg bidrar till att barn och vuxna kan känna trygghet att använda funktionen för pendling såväl till skola, arbete eller fritidsaktiviteter.
Landskap	+/-	Cykelvägar knyter samman olika bostadsområden, tätortsområden samt bystråk, vilket minskar fragmenteringen av bebyggelsen. Nya markområden kommer dock att tas i anspråk.

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.

Begränsad klimatpåverkan

Planen innehåller åtgärder som till största delen bygger på förbättring och vidareutveckling av befintlig infrastruktur. Planens påverkan på klimatet är därför begränsad. Ekonomiska styrmedel och fordonsutveckling kommer sannolikt ha betydligt större påverkan på klimatet när det gäller transportområdet under planperioden.

Hälsa

Genom planens trafiksäkerhetsåtgärder minskar riskerna för allvarliga trafikolyckor. 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 i sig medföra att fler människor blir buller störda. Ökade hastigheter liksom mitträffling ökar bullret, men de sträckor där sådana åtgärder föreslås har få boenden i närheten. För en del blir det tvärtom förbättringar. Genom statliga bidrag till kommunerna möjliggörs bullerreducerande åtgärder. Dock när det gäller satsningar på bebyggelse i stationsnära lägen varnar nu forskare för hälsorisker på grund av buller från järnvägsområdet. När det gäller flyg har gränsvärdena för buller höjts. Det innebär att nya bostadsområden kan anläggas närmare flygplatser än tidigare, vilket kan innebära hälsorisker. Dock omfattar inte denna länstransport av några av dessa förekomster.

Landskap

Påverkan på landskapet inom ramen för planens åtgärder är främst anspråkstagande av ny mark samt förstärkta barriäreffekter. I en begränsad omfattning kommer ny mark att tas i anspråk i samband med rätning av trafikfarliga kurvor samt anläggande av gång- och cykelvägar.

Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna (MKB)

För samtliga förslag i Länstransportplanen kommer en fortsatt prövning av åtgärdernas miljökonsekvenser att ske. I många fall kommer en samplanering att ske mellan Trafikverkets underhållsåtgärder och Länstransportplanens förbättringsåtgärder. Trafikverket kommer att vara utförare av de två åtgärdsdelarna.