

Bilaga 4. Samrådsredogörelse

Region Jämtland Härjedalen har upprättat ett remissförslag till Regional Transportplan 2026–2037. 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 2025-09-18 till 2025-11-14, totalt inkom 18 remissvar. Nedan sammanfattas samt bemöts inkomna remissyttranden.

1. Bergs kommun

1.1.1 Yttrande:

Bergs kommun anser att den föreslagna regionala transportplanen 2026–2037 i begränsad utsträckning möter kommunens behov och att resursfördelningen både nationellt och inom länet riskerar att förstärka redan existerande obalanser. Kommunen framhåller att Jämtlands län tilldelas en alltför liten ekonomisk ram i förhållande till sitt omfattande länsväg nät och stora geografiska yta.

Kommunen menar också att planens föreslagna åtgärder är ojämnt fördelade inom länet och i alltför liten grad riktas mot Bergs kommun. Särskilt lyfts att viktiga gång- och cykelvägsobjekt saknas, trots att dessa tidigare identifierats som angelägna: längs väg 321 genom Myrviken, längs väg 316 genom Klövsjö och längs väg 321 genom Vigge. Bergs kommun anser att dessa bör inkluderas i planens senare del, där visst ekonomiskt utrymme finns, för att uppnå en mer rättvis geografisk fördelning.

Vidare framhåller kommunen behovet av trafikhöjande åtgärder i Handsjöbyn, Klövsjö, Vigge och Hackås. Dessa orter pekas ut i planförslaget, men Bergs kommun betonar att åtgärderna måste genomföras under den senare delen av planperioden (2030–2037) när större ekonomiska ramar förväntas. Kommunen välkomnar därför Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) för Handsjöbyn och uppmanar regionen att använda samma metodik i andra liknande orter.

Bergs kommun kommenterar även regionens arbete med nya vägledande principer för fördelning av investeringspottar. Kommunen anser att dessa principer måste säkerställa att mindre kommuner med stora avstånd och gles bebyggelse tilldelas resurser på ett likvärdigt sätt, annars riskerar skillnaderna i trafiksäkerhet och tillgänglighet att öka. Slutligen uttrycker kommunen stöd för att regionen avser ta fram ett nytt strategiskt dokument för hållbar tillgänglighet och långsiktiga prioriteringar. Bergs kommun vill delta aktivt i det arbetet och betonar att strategin måste inkludera glesbygdens särskilda förutsättningar samt de återkommande trafiksäkerhetsutmaningar som finns i mindre orter med randbebyggelse.

Bergs kommun framhåller i sitt tilläggsyttrande att väg 531 (Flatruetvägen) mellan Ljungdalen och Funäsdalen utgör en strategiskt viktig regional förbindelse. Vägen har stor betydelse för bofasta, rennäringen, räddningstjänsten och den omfattande besöksnäringen under både vinter- och sommarsäsong.

Kommunen anser att vägförbättrande åtgärder bör prioriteras inom planperioden 2026–2037. Kommunen pekar särskilt på behovet av förstärkt bärighet, förbättrad dränering samt riktade trafiksäkerhetsåtgärder på de mest utsatta vägavsnitten. Dessa förbättringar bedöms vara nödvändiga för att säkerställa vägens funktion och långsiktiga hållbarhet, särskilt eftersom fortsatt försämring riskerar att negativt påverka såväl regional tillgänglighet som lokal utveckling.

Kommunen föreslår därför att Trafikverket, tillsammans med Region Jämtland Härjedalen och berörda kommuner, påbörjar planeringen för successiva vägförbättringar i linje med de rekommendationer som lämnas i åtgärdsvalsstudien för väg 311/531.

1.1.2 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Förutsättningarna för planen 2026–2037 med en framflytt av flera stora och kostnadsdrivande objekt som inte kunde byggas under tidigare fyraårsperiod, till följd av den stora nedskrivningen Jämtland erhöll, medför i kombination med fortsatt låg tilldelning till Jämtlands län att spridningen av investeringar tyvärr blir begränsad i denna plan.

Region Jämtland Härjedalen har i samband med aktuell revidering sett över medelsfördelningen mellan olika kategorier i planen och tillsammans med er kommuner och övriga aktörer beslutat att minska ner på stora kostnadsdrivande objekt till förmån för mindre trafiksäkerhetsåtgärder och statlig medfinansiering. Detta bedöms få stor effekt på spridningen av åtgärder i länet men resultatet kommer inte framgå tydligt förrän vid nästa planrevidering till följd av att tidigare nämnda stora objekt först måste färdigställas.

I slutet av planperioden finns 45 miljoner kronor avsatta för gång- och cykelinfrastruktur. Vilket eller vilka objekt som dessa medel ska investeras i kommer beslutas under kommande fyraårsperiod, inför nästa revidering av planen. Objekten som Bergs kommun nämner finns med bland de objekt som kommer studeras närmare. För att framgent ha en tydlighet i vilka kriterier som ska uppfyllas för prioritering till regionala planen avser Region Jämtland Härjedalen ta fram en länsövergripande cykelstrategi/cykelplan. Detta arbete kommer genomföras i nära samverkan med Trafikverket, kommunerna och övriga berörda aktörer och således ligga till grund för prioriteringarna in mot planen 2030-2041.

När Region Jämtland Härjedalen tar fram det planerade strategidokumentet kommer kommunerna vara en viktig part i arbetet.

Region Jämtland Härjedalen känner väl till bristerna längs väg 531. För vägarna 311 och 531 finns medel för bärighetshöjande åtgärder avsatta i bärighetsanslaget (Anslag som Trafikverket prioriterar). Mot bakgrund av detta har mindre utredningar genomförts under 2025 med utgångspunkt i åtgärdsvalsstudien för väg 311 och 531 (TRV 2018/92790). Avsikten är att Trafikverket ska starta en process för att kunna genomföra fysiska åtgärder inom planperioden. Utifrån den nya inriktningen om samfinansiering vid mindre åtgärder i regionala planen kommer Region Jämtland Härjedalen givetvis följa

Trafikverkets planering för den aktuella sträckan och vid behov även involvera kommunen.

2. Bräcke kommun

1.1.3 Yttrande:

Bräcke kommun anser att den nya kategorier för åtgärdsområdena gör planen tydligare och på sikt kommer göra prioritering inom infrastruktursatsningar enklare att kommunicera och förstå.

Den största bristen för Jämtlands län, är som tidigare, en för snål tilldelning av statliga medel. Det är bra att detta är skarpt uttalat i planen och att det synliggörs gång på gång och även kopplas till länets svårigheter att vara en större del av uppfyllandet av målen för infrastruktur på olika nivåer.

1.1.4 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

3. Cykelfrämjandet

1.1.5 Yttrande:

Cykelfrämjandet har noterat att planen innehåller flera positiva initiativ för ökad cykling men också vissa förändringar från föregående plan som hade en mycket stor andel gång- och cykelvägsåtgärder. Cykelfrämjandet ställer frågan hur den ökade andelen strategiska, småskaliga och spridda åtgärder över hela länet bidrar till ett ökat cyklande i regionen.

Cykelfrämjandet saknar också en redovisning av följande:

1: Hur har fördelningen varit över tid? En redovisning av andelen medel som satsats på gång- och cykelvägsåtgärder sett över tid efterfrågas då detta tydligare än summan som investeras visar på utvecklingen.

2: Vad har styrts valen av cykelobjekt?

Cykelfrämjandet saknar tydliga kriterier för prioritering av de namngivna gc-vägsobjekten. De önskar också en tydligare beskrivning avseende omfattning av objekten, om det också innefattar passager och anslutningar över/mot övrigt vägnät bla.

3: Bidrar satsningarna till en ökad cykeltrafik?

Cykelfrämjandet efterfrågar en tydligare redovisning av hur den statliga medfinansieringen ska fördelas, hur stor andel av dessa medel som kommer prioriteras för nya kommunala gc-vägar. Det lyfts också att förhållandet mellan investeringar i gång- och cykelvägsinfrastruktur på det statliga vägnätet markant överskrider avsatta medel för åtgärder på det kommunala väget där merparten av det totala cykelnätet i landet återfinns. Avseende cykelvägsobjekt som kommunerna avser att bygga efterfrågas:

- Om objektet bidrar till de mål kommunen själv har för cykeltrafiken.
- Vilka parametrar som ligger bakom kommunensprioritering av sin önskelista.
- Om cykeln i planeringen ses som ett eget trafikslag.

Cykelfrämjandet trycker på vikten av att objekt kan jämföras och utvärderas på ett objektivt sätt.

Gällande utformning av gång- och cykelvägar rekommenderas att statliga medel endast bör användas när cykeln behandlas som ett fullvärdigt trafikslag vilket innebär att gång- och cykelvägens bredd bör anpassas efter vilken typ av cyklar och trafikanter som ska kunna mötes samtidigt och inte efter föreslagen normalbredd.

4: Ökad trafiksäkerhet

Cykelfrämjandet föreslår att medel för mindre trafiksäkerhetsåtgärder inriktas mot att minska de gång- och cykelvägspassager som idag har klassats med låg standard. Vidare föreslås att planen redovisar vilka som avses åtgärdas inom ramen för planperioden.

5: Behov av en samlad bild för länet

En cykelstrategi/cykelplan på länsnivå efterfrågas för att bland annat klarlägga hur samverkan och rollfördelningen avseende utvecklingen av nätet för gång och cykel ska utvecklas. Dokumentet bör även tydliggöra hur man vill arbeta med drift och underhåll för gc-infrastrukturen samt ta fram målbilder för vilken standard som cykelns infrastruktur ska ha.

Till följd av länets stora geografi förordas utbyggnation av sammanhängande nät från tätorter in till målpunkter i centralorten eller mellan tätorter utanför centralorten inom 1 mil.

Sammanfattning:

För att satsningarna på cykelinfrastruktur ska bidra till planens mål krävs:

- Den behövs en cykelstrategi som beskriver möjligheterna.
- Tydlig redovisning av vilka parametrar som styr urvalet av objekt.
- Fokus på stråk och kopplingar som ger störst effekt.
- Att statliga medel används där cykeln ses och behandlas som ett fullvärdigt eget trafikslag.
- Prioritering av åtgärder med störst potential för ökad cykling och förbättrad trafiksäkerhet, särskilt i tätort och vid korsningar

1.1.6 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Inledningsvis anser Region Jämtland Härjedalen att vi även i planförslaget för 2026-2037 har ett mycket stort fokus på gång- och cykelvägsåtgärder. Tittar vi på procentuella fördelningar av planen är vår bedömning att vi fortsatt är ett av de län som satsar allra mest på gång- och cykelinfrastruktur.

När nu kostnaderna för gång- och cykelvägar under senaste åren ökat markant har Region Jämtland Härjedalen, i nära dialog med länets kommuner och aktörer, beslutat att

lägga mer medel på mindre kostsamma åtgärder som fortsatt får en positiv effekt på trafiksäkerheten, både för oskyddade trafikanter och för fordonstrafiken. Det ska också tilläggas att Region Jämtland Härjedalen över tid byggt mycket gång- och cykelinfrastruktur, detta då den låga tilldelningen till länet ger begränsade möjligheter att göra större investeringar i vägnätet. Nu blir det än tydligare att Region Jämtland Härjedalen behöver en större tilldelning för att kunna fortsätta utbyggnationen av gång- och cykelvägnätet utan att för den skull ge avkall på de åtgärder som krävs för att länets fordonstrafikanter ska kunna färdas trafiksäkert längs vårt omfattande länsvägnät. Precis som Cykelfrämjandet noterat så är Jämtland ett vidsträckt län och cykelpendling är möjligt endast i begränsade delar av vårt län. Således är det av största vikt att vi även har möjlighet att höja trafiksäkerheten på vägnätet.

Cykelfrämjandet har önskat en bild av hur fördelningen till gång- och cykelobjekt har utvecklats över tid, detta till följd av en markant minskning från föregående plan till nuvarande planförslag.

Region Jämtland Härjedalen vill tydliggöra att planen för 2022–2033 starkt påverkades av det faktum att länet tilldelades 40 miljoner kronor för planperiodens första fyra år. Med vetskapen om detta valde Region Jämtland Härjedalen att marginellt omarbota planen från 2018–2031. Detta innebär att samtliga gc-objekt som fortsatt ej var åtgärdade låg kvar samtidigt som inga ytterligare (väg-)objekt lades till. Detta innebär att planen i princip innehöll bara gc-objekt trots regionens vetskap att många vägobjekt brister i trafiksäkerhet och behöver åtgärdas. Med utgångspunkt från detta känns det inte rätt att använda planen från 2018–2031 som en jämförelse för övriga planer.

För att framgent ha en tydlighet i vilka kriterier som ska uppfyllas för prioritering till regionala planen avser Region Jämtland Härjedalen ta fram en länsövergripande cykelstrategi/cykelplan. Detta arbete kommer genomföras i nära samverkan med Trafikverket, kommunerna och övriga berörda aktörer och således ligga till grund för prioriteringarna in mot planen 2030–2041.

Under fyraårsperioden 2022–2025 har Region Jämtland Härjedalen bara haft 10 mkr/år att investeras för. Detta innebär att vi bara byggde färdigt två gc-vägar under perioden, övriga objekt har nu skjutits fram för byggstart 2026–2030. I och med markanta kostnadsökningar upptar dessa objekt en stor del av den tilldelade planbudgeten. Utrymmet för statlig medfinansiering blir därför mycket begränsat. Ambitionen är dock att på sikt öka denna pott. Detta kommer då medföra att möjligheten att medfinansiera kommunala gång- och cykelvägar ökar. Utifrån kostnadsbilder och behov av gång- och cykelinfrastruktur.

Slutligen tackar Region Jämtland Härjedalen för ett bra inspel med många insikter som kommer användas vid den fortsatta planeringen av länets gång- och cykelvägsinfrastruktur.

4. Riksförbundet enskilda vägar

1.1.7 Yttrande:

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) framhåller att det enskilda vägnätet utgör en avgörande del av den regionala infrastrukturen och att länstransportplanen i sin nuvarande form inte ger detta nät tillräcklig uppmärksamhet eller finansiering. I Jämtlands län finns 293 mil enskilda vägar med statsbidrag, men bidragen har urholkats av inflation och ökade entreprenadkostnader. REV betonar att insatser på det enskilda vägnätet är samhällsekonomiskt mycket kostnadseffektiva och centrala för jord- och skogsbruk samt övrigt lokalt näringsliv.

Förbundet riktar särskild kritik mot att planen endast avsätter 16 miljoner kronor av totalt 789 miljoner till enskilda vägar under planperioden, med möjlig användning först från 2030. Detta motsvarar cirka 5 kr per meter bidragsväg, vilket REV menar är långt ifrån tillräckligt utifrån de omfattande behov som finns. Regionen bedöms därmed inte uppfylla planens mål om hållbar utveckling i hela länet och brister i att möta näringslivets transportbehov.

REV anser att det enskilda vägnätet måste inkluderas tydligare i analysen av ekonomiska förutsättningar, åtgärdsområden och prioriteringsprinciper och att kommunala vägar inte bör prioriteras över enskilda vägar givet länets struktur.

En central del av förbundets synpunkter avser BK4-reformen, där tyngre transporter upp till 74 ton kräver bättre bärighet även på enskilda vägar. Eftersom majoriteten av skogstransporter påbörjas på just enskilda vägar riskerar bristande förstärkning att leda till antingen avbrott i viktiga transportkedjor eller kraftigt ökat vägslitage och höga kostnader. REV hänvisar till utredningar som visar att slitaget från tunga fordon blir avsevärt större på klen byggda vägar. Förbundet menar därför att klen byggda enskilda vägar med statsbidrag skyndsamt behöver förstärkas för att möjliggöra BK4-transporter och därmed bidra till ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart transportsystem.

Sammanfattningsvis anser REV att planen saknar tillräckliga ambitioner att lyfta och stärka det enskilda vägnätet, trots dess centrala roll för boende och näringsliv utanför tätorter. De efterfrågar en grundlig genomlysning av behovet av regionala medel för underhåll och upprustning samt en tydlig förstärkning av satsningarna på enskilda vägar inom ramen för länstransportplanen.

1.1.8 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

För aktuell plan 2026-2037 tilldelas Region Jämtland Härjedalen 789 mkr. Dessa medel ska räcka för standardhöjande åtgärder längs vårt 540 mil långa länsvägnät och således också för de 293 mil enskild väg som får statsbidrag för underhållsåtgärder. Det är där vi har problemet, tilldelningen till Jämtlands län är långt ifrån tillräcklig för att kunna komma till rätta med brister vare sig det handlar om länsvägnät eller det enskilda vägnätet.

Förutsättningarna för planen 2026–2037 med en framflytt av flera stora och kostnadsdrivande objekt som inte kunde byggas under tidigare fyraårsperiod, till följd av den stora nedskrivningen Jämtland erhöll, medför i kombination med fortsatt låg tilldelning till Jämtlands län att fördelningen till samtliga delar inom den statliga medfinansieringen blir relativt låg i planförslaget. Ambitionen är att kunna öka samtliga tilldelningen till samtliga delar av den statliga medfinansieringen vid kommande planrevidering.

Region Jämtland Härjedalen ser ett behov av ökad kompetens när det kommer till vårt enskilda vägnät och brister/behov längs detsamma och för därför gärna en dialog med er kring detta.

5. Härjedalens kommun

1.1.9 Yttrande:

Härjedalens kommun betonar i sitt yttrande den avgörande betydelsen av väl fungerande infrastruktur för att säkerställa boende, företagande och tillgänglighet i hela kommunen. Kommunen lyfter särskilt behovet av ökade satsningar på drift, underhåll och bärighet på vägnätet, då både turistnäringen, skogsnäringen och energiutbyggnaden skapar ett kraftigt ökat transporttryck. Man framhåller att resurserna till länet behöver stärkas om de transportpolitiska målen om tillgänglighet och regional utveckling ska kunna nås. De långa avstånden gör Härjedalen till en egen arbetsmarknadsregion, vilket ytterligare understryker behovet av förbättrad infrastruktur för att möjliggöra ökad rörlighet.

Kommunen efterfrågar flera ändringar i den regionala transportplanen. Framför allt vill man att Inlandstråket (E45 och Inlandsbanan), som idag ligger bland de långsiktiga ambitionerna, ska prioriteras upp till en kort- och medellångsiktig inriktning. Man betonar att de interregionala transporterna Östersund–Funäsdalen och Östersund–Mora är kritiska för Härjedalen och att nattågstrafiken inte får ställas mot nödvändiga investeringar i vägnätet. Kommunen anser också att resursfördelningen i planen bör baseras på trafikintensitet och avstånd, inte enbart invånarantal.

Vidare lyfter kommunen att de planerade satsningarna på Inlandsbanan är positiva men otillräckliga. För att banan ska fungera som ett robust alternativ för gods och persontrafik — samt stärka totalförsvaret och redundansen i transportsystemet — krävs en totalupprustning av sträckan Gällivare–Mora, inklusive bärighetshöjande åtgärder och kvalitetsförbättringar. Detta bör tydligt inkluderas som ett långsiktigt behov som inte ska belasta den regionala planen.

Möjligheterna till snabba, dagliga transporter till och från Stockholm/Arlanda är en förutsättning för utveckling av kommunen och kommunens näringsliv. För att flyget ska fortsätta att utvecklas positivt krävs fortsatta statliga insatser i form av driftstöd till flygplatsen och en upphandlad flygtrafik av hög kvalitet.

Härjedalens kommun har i yttrandet lagt in en objektslista med prioriterade objekt, exempelvis lyfts järnvägsviadukten mellan Sveg och Byvallen, åtgärder enligt ÅVS i Vemdalsskalet och längs Flatruet samt trafiksäkra busshållplatser i Hede.

Sammanfattningsvis efterfrågar Härjedalens kommun att transportplanen revideras så att den bättre speglar kommunens omfattande behov av hållbar, säker och framtidssäkrad infrastruktur, med tydlig prioritering av Inlandstråket, väginvesteringar i turist- och näringslivsområden samt långsiktiga flyglösningar.

1.1.10 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Härjedalens kommun har inkommit med flera inspel som inte direkt är kopplade till Regionala Transportplanen och dess budget. Region Jämtland Härjedalen noterar önskemålen om förändringar i prioriteringarna mot Nationella planen, inspelen avseende satsningar på Inlandsbanan och flyget. Dessa synpunkter kommer i viss mån kunna hanteras i regionens yttrande på den Nationella planen. De länsövergripande prioriteringarna till Nationella planen för infrastruktur är beslutade på länsnivå, av samtliga kommuner och regionen. Eventuella revideringar av dessa kan bli aktuella först inför nästa planrevidering.

Gällande den objektslista som bifogats yttrandet kommer redovisade objekt finnas med bland de som kommer tas vidare inför prioritering och fördelning av medel för vägåtgärder och mindre trafiksäkerhetsåtgärder i senare delen av planen.

Avseende prioritering nr 1, E45 Byvallen, fattades beslut inför planen 2022-2033 att den skulle lyftas ur planen samtidigt som fortsatt dialog skulle ske med Trafikverket avseende möjligheten att finansiera åtgärden med andra medel än de regionala i och med att objektet fortsatt ligger längs en Europaväg. Beslutet togs gemensamt av Härjedalens kommun och Region Jämtland Härjedalen.

Inför nästkommande planrevidering har Region Jämtland Härjedalen önskat trafikmätningar på berörd sträcka före och efter öppning av den nya sträckningen Rengsjön – Älvros, detta för att säkerställa att det finns ett bra underlag inför fortsatt dialog kring objektet.

6. Krokoms kommun

1.1.11 Yttrande:

Krokoms kommun uttrycker ett övergripande stöd för remissens inriktning och välkomnar särskilt förslaget att minska andelen större investeringar till förmån för mer småskaliga och flexibla åtgärder. Kommunen ser införandet av kategoriserade potter som en central förbättring jämfört med tidigare planperiod, där huvuddelen av medlen varit bundna till namngivna objekt, vilket kraftigt begränsat möjligheten att genomföra mindre men angelägna insatser.

Samtidigt framhåller kommunen att den regionala ramen är klart otillräcklig för att möta länets behov. I och med den låga tilldelningen riskerar både trafiksäkerhet, företagsetableringar och inflyttning att påverkas negativt. Trots ökningar i den nationella planen finns en oro att bristande fördelningsnycklar kan leda till fortsatt underfinansiering i regionen, detta samtidigt som de infrastrukturella utmaningarna på alla nivåer i landet växer.

Kommunen framhåller också vikten av en mer robust infrastruktur för att möta klimatförändringar och ett förändrat säkerhetspolitiskt läge. Ökade skyfall och höga flöden har redan orsakat skador på vägnätet, där grusvägarna i länet är särskilt sårbara. Försämrade vägyta medför ökade trafiksäkerhetsrisker och drabbar både yrkesförare och fordonsflotta. Behovet av att asfaltera fler sträckor och stärka det förebyggande och avhjälpande underhållet är därför betydande och kommer att påverka de regionala medlen om inte ytterligare resurser tillförs.

När det gäller gång-, cykel- och mopedtrafik betonar kommunen att dessa stråk är avgörande för att nå målen om minskad miljöpåverkan och ett fossilbränslefritt 2030 samt för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Samtidigt är dessa åtgärder mycket kostnadsdrivande. För att möjliggöra utbyggnad även i mindre tätbefolkade delar av länet efterlyser kommunen gemensamma initiativ mellan regionen, Trafikverket och kommunerna för att sänka kostnaderna och öka flexibiliteten i utformningen, exempelvis genom enklare och funktionsmässigt tillräckliga lösningar som breddade trottoarer, bygdevägar eller enhetlig skyltning. Kommunen hänvisar särskilt till ÅVS-studien för byar med randbebyggelse som grund för prioritering av åtgärder. För kollektivtrafiken lyfter kommunen behovet av en helhetssyn i utvecklingen av bytespunkter och hållplatser, inklusive tillgänglighetsanpassning av både infrastruktur och fordon. Resenärer måste kunna nå hållplatser tryggt och säkert året runt, vilket kräver bredare vägrenar, tydlig länsgemensam skyltning samt riktlinjer för när väderskydd bör tillhandahållas. Kommunen menar att dagens varierande standard riskerar att minska kollektivtrafikens attraktivitet och föreslår gemensamma riktlinjer för att sänka kostnader och höja likvärdigheten.

Vidare konstaterar kommunen att antalet viltolyckor i länet är högt och att kompletterande åtgärder utöver viltstängsel behövs, framför allt omfattande siktröjning längs vägnätet. Detta skulle minska olyckor och relaterade samhällskostnader, även där dödsolyckor är relativt få.

Avslutningsvis betonar kommunen att väl underhållna och effektiva vägar är avgörande för både arbetspendling, godstransporter och regional utveckling. En säker och tillförlitlig infrastruktur är en grundförutsättning för att tätorter och landsbygd ska kunna fortsätta vara attraktiva och möjliggöra långsiktig befolkningstillväxt.

1.1.12 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen instämmer med Krokoms kommun att vi måste verka för att uppnå en robust infrastruktur som möter både klimatförändringar och krav från såväl näringsliv som Försvarsmakten och länets privatbilister.

Vid prioritering av åtgärder till regionala planen har Region Jämtland Härjedalen att förhålla sig till Trafikverkets riktlinjer. En av dessa tydliggör att asfaltering av grusvägar bör ske endast om vägen har ett årsmedeldygnnsflöde som överstiger 250 fordon. I Krokoms kommun finns det idag ingen sträcka som uppfyller dessa kriterier.

En samverkan mellan Trafikverket, Region Jämtland Härjedalen och länets kommuner pekas ut som en förutsättning för en länsövergripande förbättring av trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Region Jämtland Härjedalen instämmer i detta och ser det nya upplägget av planen som en bra utgångspunkt för dialog och samverkan för bästa nytta av tilldelade medel.

Avseende förslag för utveckling av kollektivtrafiken kommer dessa lyftas vidare till Kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket och även tas hänsyn till vid den planering av åtgärder som kommer ske under planperiodens inledande skede.

Precis som Krokoms kommun skrivit så är viltolyckor vanligt förekommande i länet och Region Jämtland Härjedalen kommer tillsammans med Trafikverket se över möjligheterna till siktröjning längs sträckor som har en hög andel viltolyckor.

7. Ragunda kommun

1.1.13 Yttrande:

Ragunda kommun har val att inte inkomma med något yttrande på den Regionala Transportplanen.

1.1.14 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

8. Strömsunds kommun

1.1.15 Yttrande:

Strömsunds kommun ställer sig bakom remissförslaget.

1.1.16 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

9. Åre kommun

1.1.17 Yttrande:

Åre kommun är i huvudsak positiv till förslaget till regional transportplan 2026–2037 och betonar vikten av att de namngivna objekten inom kommunen genomförs enligt plan. Kommunen lyfter särskilt gång- och cykelstråket Ullån–Duved längs väg 638, där ett genomförande av samtliga etapper är avgörande för trafiksäkerhet, attraktivitet och för att möjliggöra överflyttning från bil till aktiva färdmedel. Kommunen betonar att byggstart av etapp 2 våren 2026 måste säkerställas, att planläggningen av etapp 3 bör påbörjas tidigt i planperioden samt att etapp 1 – som saknar finansiering – behöver samplaneras och medfinansieras för att stråket ska bli sammanhängande. Ett färdigställt stråk bedöms som centralt för att uppfylla planens intentioner om tillgänglighet och hållbara transporter vid större orter.

För väg 662 Bonäshamn–Huså betonar kommunen att planerad byggstart 2027 måste hållas och att åtgärden ska genomföras fullt ut under perioden 2026–2029. Åre kommun anser även att objekt som tidigare varit namngivna, men nu lyfts ut ur planen, bör återinföras med kort beskrivning. För Åre kommun gäller detta väg 695 Hållandsvägen, där brister i standard, avvattning och tjälproblematik påverkar boende och busstrafik, samt behovet av gång- och cykelväg längs väg 643 i Undersåker, särskilt etappen Kläppen–Åkarevägen.

Kommunen efterfrågar att planen tydliggör hur medel fördelas, att etappindelningen för gång- och cykelvägen Ullån–Duved framgår samt att det klargörs vilka etapper som saknar finansiering. Åre kommun stödjer planens ambition att prioritera fler småskaliga åtgärder framför stora investeringar, då detta bedöms ge bredare nytta, minska budgetrisker och möjliggöra förbättringar i fler delar av länet. Samtidigt betonas behovet av tydliga prioriteringsprinciper och en kontinuerlig dialog med kommunerna för att säkerställa likvärdig bedömning av mindre åtgärder och god samordning med Trafikverkets underhållsplanering.

Vidare lyfter Åre kommun behovet av medel för utredningar, då sådana saknas i förslaget. Kommunen menar att vissa utredningar bör genomföras gemensamt för länets kommuner. Slutligen framhåller kommunen att fokus på att slutföra etappindelade objekt och sammanhängande gång- och cykelstråk är helt avgörande, och välkomnar möjligheten att återinföra tidigare namngivna objekt samt att tillföra nya objekt för fortsatt utredning.

1.1.18 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen har kompletterat planen med ett kapitel som berör de borttagna objekten, ”Kap 3.7 Större ändringar från föregående plan”.

Likaså har planen reviderats utifrån önskemål om tydligare redovisning av objektet ”Väg 638 Ullån – Duved”. Region Jämtland Härjedalen har fortsatt ambitionen att färdigställa stråket med åtgärder för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter även i centrala

Duved. Dialog kommer hållas med Trafikverket och Åre kommun avseende vilken typ av åtgärder som bör genomföras samt hur och när dessa kan finansieras.

För att framgent ha en tydlighet i vilka kriterier som ska uppfyllas för prioritering till regionala planen avser Region Jämtland Härjedalen ta fram en länsövergripande cykelstrategi/cykelplan. Detta arbete kommer genomföras i nära samverkan med Trafikverket, kommunerna och övriga berörda aktörer och således ligga till grund för prioriteringarna in mot planen 2030-2041.

Trafikverket genomför till den här planomgången en förändring av hantering inom anslagen. Alla utredningar, oavsett nationell/regional infrastruktur, kommer att finansieras via en central finans inom utvecklingsanslaget. En viss procent av utvecklingsmedlen för länsplaner förs därför över till ett gemensamt förvaltningsanslag. Ingen region ska påverkas negativt av detta. Regionerna har tidigare inte behövt avsätta medel i länsplanerna för utredningar och kommer inte behöva det framöver heller. Om en region ändå väljer att avsätta medel för utredningar i sin länsplan krävs att den är kopplad till en identifierad åtgärd. Region Jämtland Härjedalen har valt att inte avsätta några medel för utredning men kommer framgent att ha en större insyn i Trafikverket prioritering av prioriterade åtgärder och därmed ges möjlighet att i ett tidigt skede spela in utredningar av stor vikt för framdriften i den regionala transportplanen.

10. Östersunds kommun

1.1.19 Yttrande:

Östersunds kommun välkomnar den regionala transportplanens inriktning mot ökad andel hållbara transporter och bedömer att planen har potential att bidra till ett mer jämställt och klimatvänligt transportsystem i kommunen och länet. Kommunen konstaterar dock att planeringsramen är alltför låg. Efter avskrivningar omfattar den endast 789 miljoner kronor, vilket enligt kommunen innebär att mycket få nödvändiga investeringar kan genomföras och att flera allvarliga brister på det statliga länsvägnätet riskerar att kvarstå. Kommunen delar därför regionens bedömning att tilldelade medel vida understiger länets behov, och att detta kräver hårda prioriteringar.

Väg 604 Slandrom–Bye (gång- och cykelväg)

Kommunen ser positivt på att detta objekt fortsatt föreslås i planen och betonar att åtgärden är angelägen för att förbättra möjligheterna att gå och cykla, bland annat till Marieby skola. Samtidigt noteras att sträckan förbi skolan inte pekas ut i Trafikverkets ÅVS som prioriterad tätort för trafiksäkerhetsåtgärder. Kommunen förutsätter därför att objektet inte enbart omfattar en gång- och cykelväg utan även kompletterande trafiksäkerhetshöjande åtgärder, såsom ett övergångsställe vid skolan.

Väg 592 genom Fannbyn och utökning Målsta–Andersön

Kommunen framhåller att det är problematiskt att objektet väg 592 genom Fannbyn inte längre föreslås finansieras som namngivet objekt, trots att det varit kommunens högst

prioriterade investering och att kommunen begärt att objektet utökas till hela sträckan Målsta–avfarten till Andersön. Kommunen konstaterar att sträckan visserligen skulle kunna omfattas av de 45 miljoner som avsatts för ej namngivna gång- och cykelvägar, men påpekar att prioriteringsgrunderna i planen tydligt talar för att denna åtgärd bör prioriteras: den knyter an till ett befintligt cykelstråk, har hög cykelpotential, skapar säkra skolvägar och möjliggör arbetspendling och tillgänglighet till friluftsområdet Andersön. Kommunen betonar särskilt att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på väg 592 i dag är låg och att bristerna är påtagliga.

Kommunen framhåller också att dokumentet är otydligt kring om åtgärden avses genomföras som enbart mindre trafiksäkerhetshöjande insatser eller som fullständig utbyggnad av gång- och cykelväg. Då mindre åtgärder inte anses tillräckliga för att åtgärda bristen, efterfrågar kommunen ett tydligt förtydligande. Kommunen uttrycker oro för att finansieringsbeslutet ligger efter 2030 och därmed riskerar att påverkas av framtida prioriteringsförändringar, särskilt vid eventuella politiska skiften.

Samfinansiering av kommunala åtgärder

Kommunen är positiv till att regionen föreslår totalt 40 miljoner kronor till samfinansiering av kommunala investeringar under planperioden, särskilt då stadsmiljöavtalen avskaffats. Kommunen lyfter att en möjlig samfinansierad åtgärd kan vara gång- och cykelväg till verksamhetsområdet i Furulund, under förutsättning att pågående planarbete visar att detta är den bästa lösningen. Kommunen efterfrågar mer praktisk information om hur ansökningar och medelstillelning ska hanteras.

Behov av regional cykelstrategi

Kommunen anser att nuvarande otydliga prioriteringar för gång- och cykelvägar visar behovet av en regional cykelstrategi eller motsvarande styrdokument. Då regionen avisat att detta ska tas fram under nästa mandatperiod ser kommunen positivt på detta, men konstaterar att avsaknaden av strategin redan i denna planperiod innebär att Östersunds kommun tycks få färre finansierade åtgärder än i föregående plan – något kommunen bedömer som oacceptabelt.

1.1.20 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

I samband med byggnationen av gc-väg Slandrom-Bye kommer det utföras ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutning till skolan i Marieby. En mer detaljerad beskrivning av dessa åtgärder kommer återfinnas i objektets vägplan.

Region Jämtland Härjedalen är väl medvetna om utmaningarna och bristerna längs väg 592. Som Östersunds kommun skrivit så är den totala tilldelningen till länet alltför låg i förhållande till bristerna och behoven av åtgärder längs vårt omfattande länsvägnät varför det inte är möjligt att inrymma alla önskemål från länets kommuner i planförslaget. Region Jämtland Härjedalen har under många år jobbat för en förändring av fördelningsmodellen, ett arbete som kommer fortsätta inför kommande planrevideringar

Region Jämtland Härjedalen har mycket riktigt inriktningen att prioritera utbyggnation av befintlig gc-stråk där väg 592 finns med bland de sträckor som uppfyller det kriteriet.

För att bygga hela sträckan från befintlig gc-väg vidare genom Fannbyn krävs en nära 4.5 km lång gc-väg. Som Östersund kommun påpekat finns 45 mkr avsatta för ytterligare, ej namngivna, gc-vägsobjekt i slutet av planen. Region Jämtland Härjedalen kan idag inte säga vilket objekt som kan bli aktuellt för byggnation under planens andra halva. För att framgent ha en tydlighet i vilka kriterier som ska uppfyllas för prioritering till regionala planen avser Region Jämtland Härjedalen ta fram en länsövergripande cykelstrategi/cykelplan. Detta arbete kommer genomföras i nära samverkan med Trafikverket, kommunerna och övriga berörda aktörer och ligga till grund för prioriteringarna in mot planen 2030-2041. Beslut avseende fördelning av de 45 mkr som ligger i slutet av planen kommer således fattas efter arbetet med cykelstrategin/cykelplanen.

Utifrån tillkomsten av den nya potten "Statlig finansiering – kommunala miljö/ts-åtgärder" kommer Region Jämtland Härjedalen tillsammans med Trafikverket under 2026 informera kommunerna närmare avseende bland annat ansökningsförfarande.

11. Fannbyn Hegled

1.1.21 Yttrande:

Fannbyn Hegled uttrycker oro över att åtgärden "Gång- och cykelväg längs väg 592 genom Fannbyn" inte längre finns med i listan över objekt som föreslås finansieras i den regionala transportplanen. I yttrandet lyfts osäkerheten kring hur prioriteringen av medel inom potten "Åtgärder statlig gång- och cykelväg" kommer att gå till. Trots besked från Östersunds kommun om att sträckan fortsatt har högsta prioritet hos kommunen är det oklart hur detta vägs mot andra kommuners behov i den regionala processen.

Byalaget betonar att väg 592 genom Fannbyn är den enda förbindelsen mellan byns hushåll och att avsaknaden av vägren gör att fotgängare och cyklister tvingas använda körbanan. Detta innebär stora säkerhetsproblem, särskilt vintertid då snö och drivbildning lett till incidenter. Osäkerheten gör att många skjutsar barn och ungdomar korta sträckor istället för att de går eller cyklar, vilket minskar både rörelse och miljönytta. Även pendlare avstår från att cykla då den befintliga gång- och cykelvägen startar flera kilometer bort i Målsta. Trafiksituationen förvärras av ökad mängd A-traktorer, fler omkörningar, sommartrafik mot naturreservatet Andersön samt stressade trafikanter på väg mot färjan till Norderön.

Fannbyn Hegled lyfter även nyttan av att binda ihop sträckan vidare mot Orrviken, vilket skulle förbättra möjligheterna att ta sig till skola, idrottshall, butik och till aktiviteter vid Sunne kyrka. En sammanhängande gång- och cykelväg skulle därför ge både ökad trafiksäkerhet och förbättrade förutsättningar för hållbara resor inom området.

1.1.22 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Se svar till Östersunds kommun avseende Väg 592.

12. Länsstyrelsen

1.1.23 Yttrande:

Länsstyrelsen framhåller att den låga ekonomiska ramen kraftigt begränsar planens möjligheter att leverera nödvändiga åtgärder, och att planen därför bör redovisa vilka insatser som bortprioriterats, vilka brister som kvarstår samt vilka effekter detta får för måluppfyllelsen.

Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare och mer heltäckande beskrivning av länets förutsättningar och utvecklingsbehov, särskilt avseende brister i vägnätet, behovet av klimatanpassning och de konsekvenser som minskade resurser får för såväl näringsliv, jordbruk och grundläggande samhällsservice som för olika grupper av trafikanter. Den regionala förutsättningsdelen bör kompletteras med mer konkret underlag om exempelvis jord- och skogsbrukets beroende av ett fungerande vägnät och vilka åtgärder som krävs för att upprätthålla basfunktioner i glesa landsbygdsområden.

Vidare behöver effektbedömningen utvecklas. Länsstyrelsen konstaterar att planen endast väntas bidra marginellt till de transportpolitiska målen samt miljö- och klimatmålen, men menar att planen måste tydligare förklara *varför* utfallet blir begränsat och vilka åtgärder som skulle krävas för att nå högre måluppfyllelse. Detta inkluderar att redovisa hur klimatmålen har påverkat prioriteringarna samt hur planens åtgärder förhåller sig till länets energi- och klimatstrategi.

Länsstyrelsen ser positivt på satsningen på mindre åtgärder, särskilt inom gång- och cykelområdet, men efterfrågar att planen motiverar urval och prioritering av projekt och visar hur åtgärderna bedömts i relation till samlade behov.

Myndigheten betonar också vikten av att komplettera planen med en fördjupad redogörelse för klimatanpassning då ökade nederbörds mängder, förändrad markstabilitet och risk för skyfall redan påverkar länets transportinfrastruktur.

Avseende social hållbarhet efterlyser Länsstyrelsen en tydligare beskrivning av hur barn, unga, äldre, personer med funktionsnedsättning, socioekonomiskt utsatta grupper samt nationella minoriteter har beaktats vid prioriteringar. Eftersom barns skolvägar är prioriterade anser myndigheten att planen också bör visa hur barn och ungan involverats i processen.

Slutligen bedömer Länsstyrelsen att miljöbedömningen behöver fördjupas och kompletteras, särskilt vad gäller hur alternativa strategiska val jämförts, hur miljöeffekter bedömts och hur detta påverkat prioriteringarna. En tydligare alternativredovisning efterfrågas för att stärka planens transparens och användbarhet vid beslut.

1.1.24 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen har kompletterat planen med ett kapitel som hanterar bortvalda objekt och konsekvenser till följd av detta, se kap 3.7.

Region Jämtland Härjedalen tar med sig Länsstyrelsens inspel kring behovet av en tydligare och mer heltäckande beskrivning av länets förutsättningar och utvecklingsbehov och kommer arbeta vidare med detta material mot kommande revideringar. Del 2 av planen har till vissa delar kompletterats med tydliggörande texter kring förutsättningar och utvecklingsbehov.

Effekten av byggnationen av gång- och cykelvägar har i miljöbeskrivningen bedömts som begränsad, vilket främst beror på att åtgärderna i sig är relativt småskaliga och ofta lokalt avgränsade. De bidrar visserligen till förbättrad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet och minskad biltrafik på kortare sträckor, men påverkar inte i någon större utsträckning de övergripande transportmönstren eller de samlade utsläppen i länet. För att åtgärderna ska ge en mer betydande positiv effekt på miljömålen krävs framför allt ett större befolkningsunderlag som ge möjlighet att göra nya val. De krävs också att åtgärderna genomförs i större omfattning och i ett sammanhängande nät, där gång- och cykelvägar (både statliga och kommunala) knyts ihop mellan tätorter, arbetsplatser, skolor och kollektivtrafiknoder. En sådan helhetssatsning skulle kunna leda till ett reellt skifte i resvanor, med minskad biltrafik, förbättrad luftkvalitet och ökad folkhälsa som följd. Det är därför viktigt att tydliggöra att den begränsade effekten inte beror på åtgärdernas karaktär i sig, utan på länets befolkningsförutsättningar, åtgärdernas nuvarande omfattning och geografiska spridning.

Planen har kompletterat med ett avsnitt kring detta i kapitel 3.7.

För att framgent ha en tydlighet i vilka kriterier som ska uppfyllas för prioritering till regionala planen avser Region Jämtland Härjedalen ta fram en länsövergripande cykelstrategi/cykelplan. Detta arbete kommer genomföras i nära samverkan med Trafikverket, kommunerna och övriga berörda aktörer och således ligga till grund för prioriteringarna in mot planen 2030-2041. Planförslaget kommer inte ytterligare beskriva den process som resulterat i de urval som gjorts då dessa till stor del bygger på nu gällande plan.

Planen har kompletterats med ett avsnitt om klimatanpassning. Då detta primärt är åtgärder som finansieras med andra medel kommer ingen djupare beskrivning tillföras planen.

Under planprocessen har inte barn och unga involverats. Region Jämtland Härjedalen tar med sig denna synpunkt och funderar på hur vi kan bli bättre på att involvera dessa i kommande processer. Likaså kommer vi inför kommande revidering bedöma behovet av en separat bilaga för social hållbarhet i och med att något sådant arbete inte tidigare genomförts i länet med koppling till den regionala transportplanen.

Miljöbeskrivningen har till viss del kompletterats med utgångspunkt från Länsstyrelsens yttrande. Utifrån bedömd omfattning av planen och därtill påverkan på miljön och med hänsyn till tillgängliga resurser hos Region Jämtland Härjedalen kommer någon större omarbetning av dokumentet inte var möjlig i detta skede. Region Jämtland Härjedalen kommer se över processen för upprättande av miljöbeskrivning inför nästkommande

revidering för att kunna ta fram ett dokument som tydligare redogör för de av Länsstyrelsen efterfrågade parametrarna.

13. Sametinget

1.1.25 Yttrande:

Sametinget betonar att svenska myndigheter enligt grundlagen har ett särskilt ansvar att skydda och främja det samiska folkets möjligheter att bevara och utveckla renskötseln, som utgör en central del av den samiska kulturen. Detta innebär att transportplaneringen måste ta hänsyn till renskötselrätten och de begränsningar som krävs för att den inte ska kränkas. Sametinget framhåller särskilt att riksintresset för rennäringen enligt miljöbalken ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande. De funktionella sambanden i landskapet – såsom kärnområden, flyttvägar, passager, rastbeten och kalvningsområden – är avgörande och måste ses i ett sammanhållet landskapsperspektiv. Även åtgärder utanför riksintresseområden kan orsaka otillåtna konsekvenser, varför en bred hänsyn krävs.

Sametinget lyfter att rennäringen utgör både ett allmänt intresse enligt miljöbalken och ett enskilt intresse enligt rennäringslagen, och att renskötselrätten bygger på urminnes hävd. Vid bedömning av planens konsekvenser behöver miljökonsekvensbeskrivningen därför utgå från en helhetssyn. Den ska inkludera berörda samebyars markanvändning, funktionella samband och kumulativa effekter från tidigare, pågående och framtida exploatering. För att konsekvensbedömningar ska vara relevanta krävs kunskap om renskötselns förutsättningar på både kort och lång sikt. Sametinget betonar också att sociala och kulturella effekter samt rennäringens behov av klimatanpassning måste belysas. Planen bör dessutom kopplas till relevanta miljö kvalitetsmål, såsom Storslagen fjällmiljö, Ett rikt växt- och djurliv och Levande skogar, samt till Agenda 2030.

Vidare framhåller Sametinget att förändrade klimatförhållanden gör flexibilitet i markanvändningen ännu viktigare. En ökad konkurrens om mark och fragmenteringen av landskapet riskerar att försvåra renskötselns klimatanpassning. Transportplanen får därför inte innebära ytterligare hinder i renarnas möjligheter att nyttja olika betesmarker över året. Ett sammanhängande landskap med fungerande renbetesområden är avgörande både för samisk kultur och för fjällens ekologiska värden.

Slutligen understryker Sametinget vikten av tidiga och effektiva samråd med berörda samebyar vid all planering som berör mark och vatten. Samebyarna måste få tillräcklig information för att kunna fatta informerade beslut och ges reella möjligheter till inflytande. Sametinget påminner om att renbruksplanerna är ett viktigt verktyg som bör användas i dialogerna.

1.1.26 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Region Jämtland Härjedalen har under revideringsprocessen genomfört konsultationsmöten med både Sametinget och Svenska Samernas Riksförbund. Vid dessa

möten framkom ett antal synpunkter som innebar tidiga revideringar och kompletteringar av planen.

Region Jämtland Härjedalen har utifrån Sametingets formella yttrande ytterligare förtydligat planen (i Del 2, kapitel 2) med en beskrivning av behov av klimatanpassning till följd av de klimatförändringar som blivit allt tydligare senaste åren.

Ingen av de, i planen, föreslagna åtgärderna bidrar till ytterligare fragmentering av renbetesområden. Samtliga åtgärder kommer byggas inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde. Det planeras inte för någon nydragning av väg eller liknande åtgärd.

I planen trycker Region Jämtland Härjedalen på vikten av tidiga dialoger med berörda samebyar vid upprättande av vägplaner.

14. Samling Näringsliv

1.1.27 Yttrande:

Jämtland Härjedalen befinner sig i en stark expansionsfas med ökande befolkning, växande besöksnäring samt omfattande industriella och offentliga investeringar. Även länets strategiska betydelse har ökat genom Nato-medlemskapet. För att möta denna utveckling krävs en transportinfrastruktur som säkrar god tillgänglighet inom och till regionen. Samling Näringsliv välkomnar planförslagets inriktning men anser att flera centrala delar behöver förstärkas för att transportplanen ska kunna stödja länets långsiktiga tillväxt och behov.

En huvudpunkt är att Trafikverkets underlag i planeringsprocessen bygger på inaktuella prognoser och därför riskerar att ge en felaktig grund för prioriteringar. Samling Näringsliv efterfrågar att planeringen snarast uppdateras med moderna befolkningsdata och mer realistiska utvecklingsscenarier, särskilt med hänsyn till den gröna industrialiseringen, totalförsvaret och Norges roll.

Organisationen lyfter särskilt behovet av förbättrade restider och kapacitet på Norra stambanan. Restiderna Östersund–Stockholm bör kortas till fyra timmar och Åre–Stockholm till fem timmar, vilket förutsätter utbyggt dubbelspår på flaskhalsar i Hälsingland, fler mötesstationer och fortsatta trimningsåtgärder längs hela Gävle–Östersund–Storlien. Dessa förbättringar bedöms som avgörande för arbetsmarknadens funktion, universitetssamverkan och näringslivets konkurrenskraft.

Samtidigt betonas vikten av att Sverige anpassar sig till Norges elektrifiering av Meråkerbanan, som färdigställs 2026. För att möjliggöra sömlös trafik mellan Stockholm och Trondheim krävs att åtgärder på svensk sida genomförs i nära anslutning till den norska tidplanen, inklusive att skapa förutsättningar för trafikering av en och samma operatör över gränsen.

Samling Näringsliv efterfrågar även en revidering av modellen för statliga väganslag. De menar att dagens modell missgynnar länet eftersom den endast utgår från befolkningsmängd och inte tar hänsyn till den höga turisttrafik som präglar regionen. Detta leder till ökande underhållsskuld och försämrad trafiksäkerhet. En modell som bättre speglar faktisk trafikbelastning och näringslivets behov anses nödvändig.

Vidare framhåller organisationen flygets fortsatt avgörande roll eftersom förbättringar i väg- och järnvägsnätet ligger långt fram i tiden. Åre Östersund Airport bör prioriteras som ett nationellt nav för grönt flyg och vidareutvecklas för att stödja såväl näringsliv som totalförsvaret och besöksnäring. Satsningarna inom Green Flyway lyfts som ett utvecklingsområde av stor strategisk betydelse.

De betonar även Mittuniversitetets centrala betydelse för kompetensförsörjning och regional attraktionskraft. För att universitetet ska kunna fortsätta växa krävs goda nationella och regionala transportmöjligheter, särskilt förbättrade tågförbindelser och bibehållen flygtillgänglighet.

Slutligen understryker Samling Näringsliv att Nato-medlemskapet och totalförsvarets behov måste få tydligare genomslag i prioriteringarna. Sträckan Bräcke–Östersund lyfts fram som särskilt viktig för både militär mobilitet och civila transporter. För att regionen ska kunna ta del av EU-medel inom Military Mobility behöver relevanta objekt snabbt göras planmogna. Samling Näringsliv uppmanar därför regionen att fortsatt hålla fast vid de regionala prioriteringar som tagits fram i samverkan med länets åtta kommuner och näringslivet och att stärka planen så att den fullt ut möter länets aktuella och framtida behov

1.1.28 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Härjedalens kommun har inkommit med flera inspel som inte direkt är kopplade till Regionala Transportplanen och dess budget. Region Jämtland Härjedalen noterar önskemålen om förändringar i prioriteringarna mot Nationella planen, inspelerna avseende satsningar på Inlandsbanan och flyget. Dessa synpunkter kommer i viss mån kunna hanteras i regionens yttrande på den Nationella planen.

Region Jämtland Härjedalen kommer fortsätta sitt påverkansarbete med mål att få till en förändrad fördelningsmodell för tilldelningen till regionala planer/länsplaner.

15. Sveriges Åkeriföretag

1.1.29 Yttrande:

Sveriges Åkeriföretag understryker vikten av att den regionala transportplanen beaktar frågor med tydlig nationell påverkan, eftersom dessa är avgörande för både länets och landets transportförsörjning. Organisationens pekar ut sju områden som särskilt betydelsefulla för transportnäringens funktionalitet och för regionens utveckling.

En central fråga gäller behovet av utbyggd laddinfrastruktur, där dagens brist på elnätscapacitet utgör ett hinder för åkeriernas elektrifiering. De efterlyser att regionen tar en aktiv roll i dialogen med elnätssleverantörer, kommuner och tillståndsproucesser för att möjliggöra både effektökning vid åkerier och etablering av snabbare laddplatser längs större transportstråk.

Vidare lyfts betydelsen av korrekta och uppdaterade bärighetsklasser i Nationell vägdatas, där regionen uppmanas stöda kommunerna i att hålla informationen aktuell. Låga bärighetsklasser leder enligt organisationen till ökade kostnader, sämre trafiksäkerhet och försämad miljöprestanda.

Sveriges Åkeriföretag efterfrågar även en strategisk öppning av vägar för längre fordonskombinationer, särskilt 34,5-metersfordon, vilket anses ge betydande transporteffektivitet och miljövinster utan försämrade trafiksäkerhet. Regionen bör här inta en drivande roll i att möjliggöra dessa stråk och särskilt säkra tillgänglighet till industriområden och större godsflöden.

Sveriges Åkeriföretag framhåller också behovet av temporära uppställningsplatser för släp i anslutning till tätorter, något som i dagsläget ofta saknas och leder till böter för transportörer. Regionen föreslås ta ett samordnande ansvar mellan kommuner för att säkerställa tidsbegränsade uppställningsytor, inklusive när gods ska till större städer i andra kommuner. Behovet av fungerande vägunderhåll lyfts som kritiskt, särskilt under årets mest krävande perioder. De betonar vikten av vinterväghållning och hög beredskap för tung trafik, liksom god regional samordning.

Tillgång till rastplatser är ytterligare en fråga där bristerna är stora. Organisationen ser ett tydligt behov av fler rast- och uppställningsplatser, gärna i anslutning till industriområden för att avlasta huvudvägnätets rastplatser. De uppmanar regionen att verka tillsammans med kommunerna för en långsiktig planering av dessa funktioner.

Vid utbyggnad av gång- och cykelvägar, särskilt i industriområden, bör regionen säkerställa att parkeringsmöjligheter för tunga fordon inte försvinner utan ersätts med nya ytor.

Slutligen betonar Sveriges Åkeriföretag åkerinäringens roll i totalförsvaret och vikten av att regionerna samverkar med varandra och med Försvarsmakten för att säkerställa robust logistik vid samhällsstörningar. De menar att transportplaneringen bör ta hänsyn till denna roll och integrera de lösningar som nu utvecklas nationellt.

1.1.30 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Gällande utbyggnationen av laddinfrastrukturen driver Region Jämtland Härjedalen ett flertal projekt, bland annat förnybart 2030, som tittar på möjligheterna att öka möjligheten till laddning för tung trafik i länet. För fortsatt arbete med utvecklingen av laddinfrastruktur och annan utveckling av infrastruktursystemet ser vi positivt på projektet Strategisk planering i norr (SPIN) som kommer fokusera på att skapa en tydligare regional strategisk planering, något som idag saknas i Region Jämtland Härjedalen. Sedan beror såklart möjligheterna att bistå i olika strategiska länsövergripande frågor på hur bemanningen kommer att se ut.

Region Jämtland Härjedalen kommer kontakta Sveriges Åkeriföretag utifrån möjligheten att delta i det kommunala infrastrukturnätverket och där informera om både behovet av uppdaterade bärighetsklasser, om behov av åtgärder kopplade till framtida trafik med 34,5-metersfordon samt behovet av tidsbegränsade uppställningsytor.

Gällande rastplatser kommer Region Jämtland Härjedalen ta upp frågan med Trafikverket och återkoppla till Sveriges Åkeriföretag. Även där bedöms det lämpligt med ett möte för att klargöra för omfattningen av bristen och få en bättre förståelse för var i länet brister har identifierats.

Region Jämtland Härjedalen bevakar frågan kring infrastrukturåtgärder kopplade till totalförsvaret men har en begränsad insyn till följd av att mycket kopplat till den planeringen är sekretessbelagt. Dialog pågår dock kontinuerligt med Trafikverket, kommuner och Länsstyrelsen.

16. Swedavia

1.1.31 Yttrande:

Swedavia välkomnar att Åre Östersund Airport lyfts fram som en central del av länets transportinfrastruktur och att regionens flygplatsutredning tydliggjort flygplatsens betydelse för tillgänglighet, regional utveckling och samhällsviktiga funktioner. Swedavia betonar vikten av att transportsystemet planeras som en helhet där olika trafikslag integreras, särskilt kopplingen mellan luftfart och marktransporter. Detta är avgörande för såväl internationell och nationell tillgänglighet som för arbetsmarknad, näringsliv, besöksnäring samt samhällsberedskap och militär mobilitet.

Swedavia instämmer i prioriteringen av vägobjektet Väg 614 Häste–Ytterån, som är viktigt både för tillgängligheten till flygplatsen och för totalförsvarets behov. Samtidigt konstateras att den föreslagna planen inte innehåller fler namngivna objekt som påverkar flygplatsen, och efterfrågar därför fortsatt samverkan med regionen och berörda kommuner för att identifiera och utveckla ytterligare vägåtgärder som kan stärka flygplatsens tillgänglighet under kommande planeringsperioder.

Vidare lyfter Swedavia behovet av förbättrade möjligheter för hållbara marktransporter. I dag saknas en sammanhängande och trafiksäker cykelväg till och från Åre Östersund Airport, vilket bör åtgärdas inom ramen för regional transportplanering. Swedavia ser även positivt på att icke-namngivna åtgärder riktas mot vägar i flygplatsens upptagningsområde för att stärka trafiksäkerhet och framkomlighet.

Avslutningsvis välkomnar Swedavia regionens utredning om länets flygplatser och deras betydelse för regional utveckling och beredskap, och ser att resultaten kan bidra till framtida planeringsunderlag och prioriteringar inom transportinfrastrukturen.

1.1.32 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

I samband med upprättandet av det strategiska dokumentet för infrastrukturutveckling i Jämtlands län kommer dialog föras med kommuner och berörda aktörer. Swedavia kommer bjudas in i detta arbete och där kommer det ges möjlighet kring inspel och dialog rörande strategiskt viktigt vägnät i länet.

Region Jämtland Härjedalen noterar önskan om en sammanhängande och trafiksäker cykelväg till och från Åre Östersund Flygplats.

17. Trafikverket

1.1.33 Yttrande:

Trafikverket bedömer att den reviderade regionala transportplanen har en tydlig inriktning för perioden 2026–2037 och att den markerar en positiv rikttningsförändring jämfört med gällande plan, särskilt genom en ökad samverkan och samfinansiering med kommande underhålls- och bärighetsinsatser.

Trafikverket framhåller att planen i stort följer gällande direktiv, att fyrstegsprincipen tillämpas och att fördelningen av ekonomiska ramar redovisas på ett korrekt sätt. Planen saknar dock en beskrivning av hur samhällsekonomisk lönsamhet har vägts in vid prioriteringen av åtgärder, vilket är ett tydligt krav i regeringens direktiv. Detta behöver kompletteras för att planen ska uppfylla direktivens intentioner.

När det gäller planens genomförbarhet bedöms de första sex åren som ”framtunga” och väl förberedda, med planmogna åtgärder där vägplaner redan vunnit laga kraft. För senare delen av perioden (2032–2037) saknas namngivna objekt trots att 90 miljoner kronor är avsatta. Trafikverket bedömer att tidigare prioriterade objekt kan bli aktuella igen, men att regionen även kan behöva utreda nya objekt. Detta bör tydliggöras, särskilt om planen ska spegla en långsiktig strategisk inriktning, men att detta ställer krav på förstärkt löpande samverkan mellan parterna.

Trafikverket noterar att kalkylerna för namngivna investeringar är korrekta och godkända, men påpekar att regionen inte angett prisnivå i planens tabellredovisning, vilket ska vara 2025 års prisnivå enligt direktiv. Detta gäller även summorna för hittills upparbetat.

Trafikverket uppmärksammar även att objektet väg 614 Häste–Ytterån, som föreslås genomföras 2030–2033, är robust samhällsekonomiskt olönsamt. Regionen anger dock strategiska skäl kopplade till NATO-medlemskapet och behovet av stärkt militär mobilitet i den öst-västliga korridoren Trondheim–Östersund. Trafikverket markerar därmed att objektets prioritering avviker från strikt samhällsekonomisk grund, vilket bör tydliggöras i planen.

Planens ökning av samfinansiering lyfts som positiv, exempelvis i projektet *Väg 662 Bonäshamn–Huså* där regionala medel utgör en tredjedel av finansieringen. När det gäller trafiksäkerhet anser Trafikverket att planen till stor del uppfyller kraven på redovisning av medel till säkerhetshöjande åtgärder. Särskilt lyfts de 105 miljoner kronor som avsatts till mindre trafiksäkerhetsåtgärder, där Trafikverket förväntas ha nära dialog med regionen för att samordna insatserna med planerat underhåll. Gång- och cykelåtgärder bedöms också bidra till ökad trafiksäkerhet även om de inte redovisas under säkerhetsanslaget.

Slutligen kommenterar Trafikverket att regionen föreslår att 1 % av planramen ska användas till utredningar, men tydliggör att sådana medel framöver finansieras centralt inom Trafikverkets utvecklingsanslag. Om regionen ändå vill avsätta egna medel måste dessa kopplas till identifierade åtgärder. Myndigheten understryker att regional prioritering av utredningar fortsatt är värdefull för genomförandet av länsplanen.

1.1.34 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.

Planen har uppdaterats med ett avsnitt avseende samhällsekonomisk lönsamhet och hur detta har beaktats vid val av kalkylerade objekt.

Planen har även kompletterats med korrekt angivelse avseende prisnivå för angivna kostnader i åtgärdstabellen.

Gällande utredningar hade Region Jämtland Härjedalen tagit bort medel ur åtgärdstabellen redan till remissversionen men missat att uppdatera uppgifterna på andra platser i planen, detta är nu åtgärdat. Region Jämtland Härjedalen förtydligar att vi inte kommer avsätta några medel till utredningar.

18. Försvarsmakten

1.1.35 Yttrande:

Försvarsmakten avstår i detta fall från att yttra sig gällande länstransportplan för Jämtlands län.

1.1.36 Region Jämtland Härjedalens bemötande av yttrandet

Region Jämtland Härjedalen tackar för yttrandet.



2025-08-29

Missiv Regional transportplan för Jämtland Härjedalen 2026-2037 (Länstransportplan)

Region Jämtland Härjedalen har fått i uppdrag av regeringen att upprätta och fastställa en regional transportplan (länstransportplan) för planperioden 2026–2037.

Region Jämtland Härjedalen skickar nu ut Regionala utvecklingsnämndens remissutgåva av planförslaget och bjuder därigenom in till samråd.

Remissen är ute på samråd under perioden 18 september till 14 november 2025. Yttranden skickas i word-format eller PDF med kopierbar text via e-post till region@regionjh.se. I ämnesrad och rubrik ska anges: *RUN/360/2023 – Yttrande över Regional Transportplan för Jämtland Härjedalens 2026–2037.*

Remissversionen av den regionala transportplanen samt tillhörande bilagor finns publicerade på Region Jämtland Härjedalens webbplats [Regional transportplan | Region Jämtland Härjedalen](#)

Kontakt:

Vid frågor är ni välkommen att kontakta ansvarig tjänsteperson:
Jennie Söderberg, 063-146608, jennie.soderberg@regionjh.se

Vänliga hälsningar,

Region Jämtland Härjedalen



2(2)

Sändlista:

Länets kommuner
Trafikverket Norra Regionen
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Försvarmakten
Sametinget
Svenska Samers Riksförbund
Gaaltije
Kalls sameby
Njaerke sameby
Handelskammaren Mittsverige
Samling Näringsliv
Jämtland Härjedalen Turism
Åre Östersund Airport
Härjedalen Airport
Inlandsbanan AB
Riksförbundet enskilda vägar, Region Norr