
Kallelse till kommunstyrelsen den 28 oktober 2025 klockan 8.15

Som ledamot i kommunstyrelsen kallas du till sammanträde. **Har du förhinder ring** 0670-161 06 eller 0670-164 55 i god tid, så sekreteraren hinner kalla din ersättare.

Möjlighet att delta på länk kommer finnas. Endast friska ledamöter får delta på plats.

Sammanträdets plats

Sammanträdesrum Almen, kommunkontoret i Strömsund.

Utsändningsdag

Tisdag 21 oktober.

Program

08:15 Ekonomi:

Bokslutsprognos per aug 2025

Genomlysning av konkurrensutsättning av kommunal verksamhet

Status, vindkraftmedel från staten

Ändring av ekonomisk process 2025

09:50 Paus

10:10 Samråd om planerade naturreservat i Jämtlands län

10:20 Remiss av förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft DS i NOV?

10:30 Gruppmöten

12:00 Lunch

13:00 Information från Handelskammaren Mittsverige om Kompetenskompassen

14:00 Beslutsmötet för 2025-09-30 återupptas

15:00 Paus

15:15 Dagens beslutsmöte

Välkommen

Susanne Hansson, ordförande

Malin Åbbel Fjell, sekreterare

0670-161 06 eller malin.abbel.fjell@stromsund.se

Föredragningslista

- 1 Fastställande av föredragningslistan kommunstyrelsen
- 2 Kommunstyrelsens ordförande informerar
- 3 Bokslutsprognos per augusti 2025
- 4 Genomlysning av konkurrensutsättning av kommunal verksamhet
- 5 Status, vindkraftsmedel från staten
- 6 Ändring av ekonomisk process 2025
- 7 Borgensavgift kommunägda bolag 2026
- 8 Turismstrategi integreras i Näringspolitiskt program
- 9 Yttrande Regionala transportplan Jämtland Härjedalen 2026-2037
- 10 Anslutning till region Västernorrlands Vård- och omsorgscollege
- 11 Samråd om planerade naturreservat i Jämtlands län
- 12 Information från Handelskammaren Mittsverige om Kompetenskompassen
- 13 Revidering riktlinje för borgerlig vigsel
- 14 Raststugor Frostviken
- 15 Ansökan om ett nyttjanderättsavtal på Hoting 2:231
- 16 Strategi 2032 - Målinriktad kompetensförsörjning
- 17 Remiss av förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft
- 18 Handlingsplan gällande livsmedelsförsörjning
- 19 Val av ersättare i folkhälsorådet för tiden fram till 31 december 2026 efter Hans Elmbjer (SD)
- 20 Val av ersättare i kommunala pensionärsrådet för tiden fram till 31 december 2026 efter Hans Elmbjer (SD)
- 21 Val av ersättare i tillgänglighetsrådet för tiden fram till 31 december 2026 efter Hans Elmbjer (SD)

-
- | | |
|----|---|
| 22 | Medborgarförslag om etablering av samhälle vid Lorås med eventuell golfbana |
| 23 | Redovisning av delegationsbeslut till kommunstyrelsen 2025 |
| 24 | Delgivningar kommunstyrelsen 2025 |

Diarienummer KS.2025.636

Bokslutsprognos per 31 augusti 2025

Förvaltningens förslag till beslut i fullmäktige

1. Godkänner bokslutsprognos per 31 augusti 2025 enligt beslutsunderlag.
2. Åtgärder för kostnadsminskningar och effektiviseringar för 2025 behöver fortgå. Verksamheterna verkställer kostnadsminskningar och effektiviseringar som inte kräver politiska beslut, samt skriver fram ärenden till respektive nämnd där det behövs. Detta gäller alla verksamheter, oavsett över- eller underskottsprognos.

Sammanfattning av ärendet

Kommunledningsförvaltningen har sammanställt årets andra bokslutsprognos.

Kommunens resultatprognos per 31 augusti för helåret 2025 visar underskott med 3,9 mnkr mot resultatmålets 15,0 mnkr, en negativ budgetavvikelse med 18,9 mnkr.

Den interna budgetavvikelsen för alla verksamheterna visar ett underskott på 18,7 mnkr mot driftsramens budget på 965,0 mnkr.

De avgiftsfinansierade verksamheterna avfall, vatten och avlopp, AVA, gör en totalprognos utan budgetavvikelse. Från bokslut 2024 finns ett sammantaget överuttag på 0,8 mnkr. Vi bedömer ingen resultatpåverkan för kommunen för 2025.

Den nya producentfinansierade verksamheten förpackningsinsamling visar en prognos utan budgetavvikelse.

Investeringsprognosen uppgår till 52,8 mnkr av investeringsbudgetens 66,3 mnkr. Preliminär ombudgetering till 2026 uppgår till 14,5 mnkr.

De kommunala bolagen beräknar följande resultatprognos; Strömsunds hyresbostäder AB 1,5 mnkr och Strömsunds energi AB minus 1,7 mnkr, före bokslutsdispositioner och skatt.

Beslutsunderlag

Bokslutsprognos per 31 augusti 2025

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Niclas Liljefjäll, Veronica Hjorter Stenklyft

Diarienummer KS.2024.488

Genomlysning av konkurrensutsättning av kommunal verksamhet

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut.

1. Godkänner genomlysning av kommunens konkurrensutsättning.
2. Ingen verksamhet som strider mot lagen om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet, KOS, har framkommit.

Beskrivning av ärendet

Med anledning av motion från Simon Högberg (M) om konkurrensutsättning tog kommunfullmäktige beslut per den 12 juni 2024 §76 att bifalla motionen. Motionären presenterade ett yrkande i två delar:

- Att Strömsunds kommun utreder vilka uppdrag som kommunen har idag som kan konkurrensutsättas.
- Att Strömsunds kommun utreder om de ägnar sig åt verksamhet som snedvrider konkurrensen på en marknad där lokala företag skulle kunna utvecklas.

Under kommunstyrelsens arbetsutskott den 3 december 2024 § 213 fördes en dialog gällande utredningens omfattning och avgränsning.

Under våren 2025 intervjuade ekonomichef och ekonomistrateg alla förvaltningschefer i samband med genomgång inför kommunens budgetdialoger. Frågeställningen var både vad kommunen skulle kunna konkurrensutsätta samt vad som redan idag utförs av privata utförare. Koncernledningsgruppen har därefter tagit del av en sammanställning. För närvarande har kommunen en kooperativ förskola, Torsäng. I övrigt har kommunen ingen betydande omfattning av privata utförare.

För att kontrollera om kommunen bedriver konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet, KOS, har jurist i Östersunds kommun granskat ett flertal av kommunens verksamhetsområden. Inget som strider mot KOS framkom. De konstaterar sammanfattningsvis att all verksamhet går att upphandla på marknaden som inte är myndighetsutövning.

Omvärldsbevakning av våra närliggande kommuners årsredovisning för 2024 visar att det endast är Östersunds kommun som har betydande omfattning av privata utförare. De har till exempel särskilt boende, servicetjänster inom hemtjänst, personlig assistans, förskola, grundskola och gymnasium. Övriga kommuner har enstaka enheter med privata utförare.

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Niclas Liljefjäll, Veronica Hjorter Stenklyft

Beslut skickas till

Alla förvaltningar

Id nr: 0:20
Version: 1.0

Titel: Konkurrensprogram

Typ: Program
Fastställt: KF 2005-04-27, § 24
KS 2009-07-01, § 15

Giltighetstid: Tills vidare
Uppdateras:

Konkurrensprogram

Innehållsförteckning

1. Policy
2. Riktlinjer, antagna av kommunfullmäktige
 - 2.1 Syfte med alternativa driftsformer
 - 2.2 Begränsningar
 - 2.3 Interna bud
 - 2.4 Personalfrågor
 - 2.5 Underlätta varierande bud
 - 2.6 Mål för konkurrensutsättning
 - 2.7 Tillämpning
 - 2.8 Kvalitetssystem
 - 2.9 Definitioner
3. Handlingsplan och kompletterande riktlinjer, antagna av kommunstyrelsen

1. Policy

Strömsunds kommun vill verka för att alternativa driftsformer utgör ett naturligt inslag i kommunens mångskiftande serviceutbud.

2. Riktlinjer

2.1 Syfte med alternativa driftsformer

Med alternativa driftsformer vill kommunen medverka till att

- öka mångfald och därmed effektivitet och kvalitet i tjänsteutbudet
- sänka kostnaderna
- stärka nämnderna i beställarrollen
- stimulera näringslivsutvecklingen
- fördjupa brukarinflytandet
- förbättra kommunens attraktivitet

Till alternativa driftsformer i detta sammanhang räknas

- driftentreprenad
- bidragsfinansierad enskild verksamhet

För definitioner se avsnitt 2.9.

2.2 Begränsningar

Konkurrensprogrammet gäller för kommunens hela organisation, d.v.s. samtliga nämnder, styrelse, förvaltningar och utförande enheter. Eventuella begränsningar utöver de som lagstiftningen föreskriver anges i handlingsplanen.

2.3 Interna bud

Vid de fall interna bud förekommer skall dessa utformas utifrån antagna principer för beräkning av egna kostnader. I sådana fall skall också frågor om jäv och opartisk beredning aktualiseras särskilt.

Kommunstyrelsen avgör efter samråd med berörd nämnd om interna bud skall läggas.

2.4 Personalfrågor

När tidigare kommunala verksamheter läggs ut på entreprenad skall - som regel - förändringen betraktas som övergång av verksamhet i arbetsrättslig mening. Undantag beslutas av kommunens personalorgan - kommunstyrelsens arbetsutskott.

2.5 Underlätta varierade bud

I syfte att underlätta för befintliga eller blivande företag att lämna anbud på utförande av tjänster skall upphandlingar och erbjudanden ske med möjlighet till alternativa och lämpliga portioner.

2.6 Mål för konkurrensutsättning

För att sporra framväxten av flera driftentreprenader skall det i den av kommunfullmäktige fastställda handlingsplanen - som följer av kommunens konkurrensprogram - anges mål och ambition för omfattningen av icke-kommunala utförare inom respektive verksamhet under planperioden.

2.7 Tillämpning

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för konkurrensfrågor i kommunen och skall svara för kompletterande riktlinjer för tillämpning och tolkning av programmet. Styrelsen svarar också för att genomförande av programmet samordnas ur ekonomisk och personalpolitisk synvinkel.

Kommunstyrelsen skall utifrån programmet utforma handlingsplan för genomförande.

Inom ramen för programmets mål och begränsningar kan *nämnd* besluta om vilka verksamheter man vill skall utföras i alternativ driftsform. Det redovisas tillsammans med nämndens förslag till budget alternativt budgetanpassning.

Nämnd beslutar om val av alternativ utförare.

Inom ramen för sitt uppdrag, nämndens beslut enligt program och handlingsplan samt tilldelade ramar kan *förvaltning* – efter samråd med kommunchef - lägga ut verksamhet i alternativ driftsform.

2.8 Kvalitetssystem

Varje nämnd svarar för att inriktnings- och kvalitetsmål samt system och rutiner för kvalitetsbedömning utarbetas och antas för de verksamheter som bedrivs inom nämndens uppdrag.

Vid antagande av inriktnings- och kvalitetsmål skall nämnder i möjligaste mån samråda med berörda brukare.

2.9 Definitioner

I en kommunal *driftentreprenad* driver en utomstående producent en kommunal verksamhet åt kommunen som är huvudman. Kommunen har kvar ansvaret gentemot brukarna och beslutar om inriktning, omfattning och kvalitet.

Med *bidragsfinansierad enskild verksamhet* avses sådan enskild verksamhet som *inte* bedrivs på uppdrag av kommunen men som ändå åtnjuter kommunala bidrag. Kommunen är alltså inte huvudman. Vanligaste exemplen är friskolor, kooperativa barnstugor och föreningsdrift av anläggningar inom kultur- och fritidssektorerna.

3. Handlingsplan och kompletterande riktlinjer

Antagna av kommunstyrelsen 2009-07-01, § 15

I konkurrensprogrammet anges att "*kommunstyrelsen...ska utforma handlings- och tidplan för genomförande*".

Detta sker genom att nämnderna – utifrån det uppdrag som i kommunfullmäktiges budgetdokument ålagts dem – till kommunstyrelsen redovisar sina förslag till konkurrensutsättning.

Kommunstyrelsen sammanställer och beslutar utifrån dessa sedan vilka verksamheter som ska konkurrensutsättas. I denna plan ska styrelsen

Titel: Konkurrensprogram

Id nr: 0:20

stå för en helhetssyn där samhällseffekter och konsekvenser för kommunkoncernen beaktas. I konkurrensprogrammet anges även att "*styrelsen svararför att genomförandet av programmet samordnas ur ekonomisk och personalpolitisk synvinkel*".

Huvudregeln i tillämpning av konkurrensprogrammet är att interna bud *ska* läggas. Avsteg från denna regel beslutas av kommunstyrelsen efter begäran från berörd förvaltning och nämnd. Skäl för undantag kan vara tydliga ekonomiska eller kvalitativa fördelar med annan utförare.

Interna tjänsteköp

Det åligger förvaltningar och avdelningar att i första hand köpa behövda tjänster internt. Undantag från denna skyldighet beslutas av kommunstyrelsen. I denna bedömning ska samlade samhällseffekter och konsekvenser för kommunkoncernen beaktas.

Priset för interna tjänster beslutas av kommunstyrelsen efter förslag från kommunledningsförvaltningen som i sitt underlag infogat berörda förvaltningsenheters förutsättningar, behov och synpunkter.

Diarienummer KS.2025.560

Borgensavgift 2026 kommunägda bolag

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelse beslut.

1. Beräkning av borgensavgift för kommunägda bolag 2026 enligt bilaga 1 godkänns.
2. Prövningen enligt EU-kommissionens förordning 2023/2832 "De Minimis-förordningen" enligt bilaga 2 godkänns.
3. För 2026 tas ingen borgensavgift ut för Strömsunds energi AB eller Strömsunds hyresbostäder AB.

Sammanfattning av ärendet

Beräkning av borgensavgifter för våra två kommunägda bolag för 2026 är genomförd. Därefter har vi prövat om det finns möjlighet att inte ta ut borgensavgiften enligt EU-kommissionens förordning 2023/2832 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, en så kallad "De Minimis-förordning".

Beräknade borgensavgifter för 2026:

- Strömsunds energi AB, 0,44 procent, 616 000 kronor i borgensavgift
- Strömsund hyresbostäder AB, 0,36 procent, 253 115 kronor i borgensavgift

Prövning mot "De Minimis-förordningen" för erhållna offentliga bidrag under treårsperioden 2023–2025:

- Strömsunds energi AB, 2 053 018 kronor
- Strömsund hyresbostäder AB, 1 244 327 kronor

Båda bolagen klarar prövningen mot "De Minimis-förordningens" tröskelvärde på 300 000 euro för erhållna offentliga bidrag under

treårsperioden 2023–2025. Tröskelvärdet motsvarade cirka
3 303 600 kronor per den 1 september 2025 .

Förslaget till kommunstyrelsen är att inget av bolagen blir debiterad för
borgensavgift 2026.

Beslutsunderlag

1. Beräkning borgensavgift kommunägda bolag
2. Prövning Kommissionens förordning 2023/2832 "De minimis-förordning"

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Niclas Liljefäll, Veronica Hjorter Stenklyft

Beslut skickas till

Kommunledningsförvaltningen ekonomi

Strömsunds energi AB

Strömsunds hyresbostäder AB

Dokumentation över beräknade borgensavgifter för år 2026

	SEAB	SHB
	556220-1615	556121-3496
Aktuell skuld, kr (IB 2026)	140 000 000	71 300 000
Kapitalbindning, år	4,40	1,57
Bedömd rating	BBB	A/BBB
Spread september 2025	0,40%	0,32%
Påslag alt. finansieringskostnad	0,04%	0,04%
Borgensavgift, %	0,44%	0,36%
Borgensavgift, kr	616 000	253 115

SEAB

Nyckeltal med branschvärde ¹⁾	2401-2412	2301-2312	2201-2212	2101-2112	2001
Soliditet %	44,0 ¹⁾	9,0	15,9	34,6	40,1
Konsolideringsgrad %	47,7 ¹⁾	11,5	19,4	41,3	48,0
Kassalikviditet %	121,9 ¹⁾	31,7	70,4	105,0	79,5
Avkastning tot kap %	4,2 ¹⁾	-4,7	-4,2	-0,5	2,3
Cash fl/tot skuld %	12,6 ¹⁾	-3,2	-3,7	5,8	12,9
Riskbuffert %	2,5 ¹⁾	-7,4	-6,1	-1,2	1,9

1) Branschvärde 2024 = Medianen för bolag med 5-19 anställda i bransch 35000 d v s Försörjning av el, gas, v och kyla

SHB

Nyckeltal med branschvärde ¹⁾	2401-2412	2301-2312	2201-2212	2101-2112	2001
Soliditet %	19,0 ¹⁾	37,5	37,1	39,9	40,4
Konsolideringsgrad %	19,2 ¹⁾	37,9	37,5	40,4	41,2
Kassalikviditet %	86,3 ¹⁾	56,4	52,7	59,2	69,9
Avkastning tot kap %	2,9 ¹⁾	2,2	-3,8	1,4	-4,9
Cash fl/tot skuld %	3,2 ¹⁾	5,7	1,7	4,2	7,6
Riskbuffert %	-0,0 ¹⁾	-0,2	-5,9	0,3	-5,8

1) Branschvärde 2024 = Medianen för bolag med 5-19 anställda i bransch 68201 d v s Uthyrning och förvaltning av bostäder

Referensdata Kommuninvest per september 2025



Räntedifferenser (spreadar) mellan avkastningskurvorna för ratingkategori AA, A och BBB, löptider 1-10 år, i procentenheter. För båda spreadarna (BBB - A och A - AA) visas noteringar för specifika löptider och en notering för genomsnittet av alla löptider.

	Löptid (år)										
(Procentenheter)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Genomsnitt alla löptider
Spread BBB - A	0,23	0,26	0,26	0,25	0,24	0,24	0,25	0,26	0,28	0,30	
Spread A - AA	0,15	0,11	0,16	0,15	0,17	0,19	0,23	0,26	0,30	0,33	

Analys och Rapporter > Analys Rapport

Analys 2025-09-01 SEK STRÖMSUNDS ENERGI ABs portfölj 14

Nyckeltal

140,00M SEK

Utestående Skuld

-

Utestående Nominellt, Der

406,54k SEK

Upplöpen Ränta

4,40 År

Kapitalbindning

Analys och Rapporter > Analys Rapport

Analys 2025-09-01 SEK STRÖMSUNDS HYRESBOSTÄDER A 11

Nyckeltal

71 300,00k SEK

Utestående Skuld

-

Utestående Nominellt, Der

166,92k SEK

Upplöpen Ränta

1,57 År

Kapitalbindning

Erhållna bidrag under perioden 2023-01-01--2025-12-31

Strömsunds energi AB		
Typ av bidrag	Belopp	Datum
Reginalt stöd SKV	21 300	2023
Lönebidrag 7 mån	126 372	2024-07-31
Lönebidrag	96 515	2024-12-31
Lönebidrag tom sept	173 687	2025-09-26
Lönebidrag okt-dec	57 894	2025
Total	475 768	

1.) Skattning av värdet av ej uttagen borgensavgift 2023-2025					
År	IB skuld	kap.bindn år	borg.avg %	skattad borg.avg	
2023	60 500 000	3,21	0,54%	326 700	
2024	129 500 000	5,06	0,49%	634 550	
2025	140 000 000	3,90	0,44%	616 000	
				1 577 250	
Inkl skattad ej uttagen borgensavgift retroaktivt				2 053 018	
(ev tillkommande bidrag hösten 2025 bevakas)					

Understiger tröskelvärdet 300 000 EUR med god marginal (motsvarar cirka 3,3 mnkr per 250901)

Strömsunds hyresbostäder AB		
Typ av bidrag	Belopp	Datum
Lönebidrag	10 346	2023-07-31
Lönebidrag	10 346	2023-08-17
Lönebidrag	10 346	2023-09-12
Lönebidrag	10 346	2023-10-12
Lönebidrag	10 346	2023-11-30
Länstyrelsen, bidrag b)	124 312	2023-11-03
Länstyrelsen, bidrag b)	152 375	2023-11-03
Länstyrelsen, bidrag b)	157 438	2023-02-24
Länstyrelsen, bidrag b)	90 805	2023-02-24
Regionalt stöd SKV	73 032	2023
Regionalt stöd SKV	85 200	2024
Regionalt stöd SKV	85 200	2025
Total	820 092	

2.) Skattning av värdet av utökad borgensavgift 2023-2025						
År	IB skuld	kap.bindn år	borg.avg %	skattad borg-avg	deb borg.avg	tillägg borg.avg
2023	71 300 000	2,12	0,37%	263 810	178 250	85 560
2024	71 300 000	1,74	0,37%	263 810	178 250	85 560
2025	71 300 000	1,54	0,36%	253 115	-	253 115
				527 620	356 500	424 235
Inkl skattad ej uttagen borgensavgift retroaktivt						1 244 327
(ev tillkommande bidrag hösten 2025 bevakas)						

Understiger tröskelvärdet 300 000 EUR med god marginal (motsvarar cirka 3,3 mnkr per 250901)

Diarienummer NLU.2025.454

Turismstrategi integreras i näringspolitiskt program

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslut.

Turismstrategin för Strömsunds kommun avslutas.

Sammanfattning av ärendet

Under våren 2025 har diskussioner förts mellan Strömsund Turism och enheten för näringsliv och utveckling om att kommunens turismstrategi kan integreras i det näringspolitiska programmet som antogs av kommunfullmäktige den 11 juni 2025 § 71.

Gällande turismstrategi antogs 2016 av kommunfullmäktige KF §39/2016.

Det näringspolitiska programmet täcker in de prioriterade områden och målsättningar som tidigare låg till grund för Strömsunds kommun att ha en turismstrategi.

Beslutsunderlag

KF § 39/2016, Turismstrategi

Turismstrategi för Strömsunds kommun

KF § 71/2025, Näringspolitiskt program

Näringspolitiskt program för Strömsunds kommun

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Patrik Jemteborn

Beslut skickas till

Kommunledningsförvaltningen, Håkan Sandberg,

Diarienummer TSF.2025.536

RUN/ 360/2023 – Yttrande över Regional Transportplan för Jämtland Härjedalens 2026- 2037.

Förvaltningens förslag till beslut

Strömsunds kommun har av Region Jämtland Härjedalen beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Strömsunds kommun ställer sig bakom remissförslaget.

Sammanfattning av ärendet del 1

Regional transportplan för Jämtlands län 2026–2037 syftar till att fördela 823 miljoner kronor (789 mnkr efter avräkning) till investeringar i länets statliga transportinfrastruktur under perioden. Fokus ligger på småskaliga åtgärder för att öka spridningen av insatser, minska risken för budgetöverskridanden och möjliggöra samfinansiering med andra aktörer. Planen prioriterar gång- och cykelvägar (51 % av medlen), följt av vägåtgärder (26 %) och mindre trafiksäkerhetsåtgärder samt statlig medfinansiering (19 %).

De prioriterade åtgärdsområdena omfattar förbättringar av vägsträckor, byggnation av separerade gång- och cykelvägar, hastighetsdämpande insatser i randbebyggelse samt stöd till kommunala och enskilda vägar. Bland de namngivna projekten finns väg 662 Bonäshamn–Huså och väg 614 Häste–Ytterån, där trafiksäkerhetsåtgärder planeras. Gång- och cykelvägsprojekt inkluderar sträckor som Rödön, Stugun, Ullån–Duved och Slandrom–Bye. Under planens senare del (2032–2037) avsätts medel för ytterligare objekt, inklusive kollektivtrafikanläggningar och enskilda vägar.

Mindre Trafiksäkerhetsåtgärder Med utgångspunkt från Trafikverkets utredning "ÅVS Brister för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse", kommer fördjupade utredningar genomföras för orterna Rossön, Handsjöbyn och Hällesjö. De fördjupade utredningarna ska visa på

vilka åtgärder som är lämpliga att genomföras i respektive ort för bästa effekt på trafiksäkerheten. När ovan nämnda orter åtgärdats kommer det fortsatta arbetet utgå från de prioriteringar som kommunerna gjort, se tabell 1, och tillgängliga medel inom ramen för den aktuella potten. Trafikverket kommer, i den mån det är möjligt, samordna åtgärderna med exempelvis planerade underhållsåtgärder och val av ort kan komma att styras av detta.

Planen utgår från både nationella och regionala mål, där fokus ligger på tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och klimat. Den bidrar marginellt till funktionsmålet genom förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, och till hänsynsmålet genom ökad trafiksäkerhet och främjande av hållbara färdmedel. Miljöpåverkan bedöms vara begränsad, främst under byggskedet. Strategiska miljöbedömningar visar måttligt negativ påverkan på landskap och naturresurser, men positiva effekter på hälsa och klimat genom ökad fysisk aktivitet och minskad biltrafik.

Samhällsekonomiska analyser visar att vissa projekt, som väg 614 Häste–Ytterån, är robust olönsamma, medan andra, som gång- och cykelvägen Slandrom–Bye, har svårbedömd lönsamhet men tydliga positiva effekter på trafiksäkerhet och tillgänglighet. Planen är ett viktigt verktyg för att möta Jämtlands framtida behov inom transport, försvar, näringsliv och hållbar utveckling.

Sammanfattning av ärendet del 2

Den regionala transportplanen för Jämtlands län 2026–2037 beskriver nuläge, behov och prioriteringar för länets transportsystem. Planen omfattar väg-, järnvägs- och flyginfrastruktur samt alternativa färdmedel och syftar till att skapa ett tillgängligt, säkert och hållbart transportsystem.

Transportsystemet i länet består av ett omfattande men delvis bristfälligt vägnät (bl.a. E14 och E45), järnvägar (Mittbanan, Inlandsbanan) och två reguljära flygplatser (Åre–Östersund och Härjedalen). Underhållsbehovet är stort, särskilt på lågtrafikerade vägar. Flyget är fortsatt viktigt för tillgänglighet och näringsliv, särskilt i glesbygd.

Kollektivtrafiken är viktig för social hållbarhet och klimatmål, men utmanas av långa avstånd och gles befolkning. Satsningar på elbussar, gång- och cykelvägar samt tillgänglighetsanpassning är prioriterade.

De tre trafiksäkerhetsåtgärder Strömsunds kommun har med i remissen är V346 Rossön, V345 Vid Hjalmar Strömmerskolan, V344 Sikås,

Miljö- och klimatperspektivet är centralt. Jämtlands utsläppsprofil skiljer sig från riket, med höga utsläpp från arbetsmaskiner. En årlig utsläppsminskning på 10 % krävs enligt länets koldioxidbudget. Omställning till fossilfria transporter, elektrifiering och hållbara drivmedel är avgörande.

Näringslivets behov, särskilt inom skogsnäring, besöksnäring och rennäring, kräver robust infrastruktur. Godstransporter via järnväg och väg måste fungera året om. Inlandsbanan och kombiterminaler lyfts som strategiskt viktiga.

Regionala prioriteringar inkluderar snabbare tåg till Stockholm (4 timmar), utveckling av Mittstråket och Inlandsstråket, samt förbättrad flygtrafik. Fokus ligger även på trafiksäkerhet, tillgänglighet och klimatanpassning.

Målkonflikter identifieras mellan tillgänglighet och klimatmål, innovativa lösningar och begränsade resurser, samt mellan nybyggnation och biologisk mångfald. Långa avstånd och brist på kollektivtrafik riskerar socialt utanförskap.

Framtidsperspektivet betonar behovet av flexibilitet inför förändrade resmönster, klimatförändringar och säkerhetspolitiska krav. Infrastrukturens roll i totalförsvaret lyfts, särskilt den öst–västliga korridoren Trondheim–Östersund–Ånge.

Beslutsunderlag

- Massiv Regional transportplan för Jämtland Härjedalen 2026-2037 (Länstransportplanen)
- Remissutgåva Regionala transportplan för Jämtlands län 2026-2037, del 1
- Remissutgåva Regionala transportplan för Jämtlands län 2026-2037, del 2

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Teknik o service förvaltningen, Mikael Ehre

Beslut skickas till

Teknik och serviceförvaltningen, Mikael Ehre

Kontaktuppgifter

Strömsunds kommun

Box 500

833 24 Strömsund

0670-161 00

kommun@stromsund.se

www.stromsund.se

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

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

Remissutgåva Regional transportplan för Jämtland län 2026-2037, del 2

Beslutad 2025-09-16, av: Regionala utvecklingsnämnden

Remissutgåva Regional transportplan för Jämtland län 2026-2037, del 2
Dnr RUN/360/2023

Handläggare
Jennie Söderberg
Samhällsutveckling

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

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

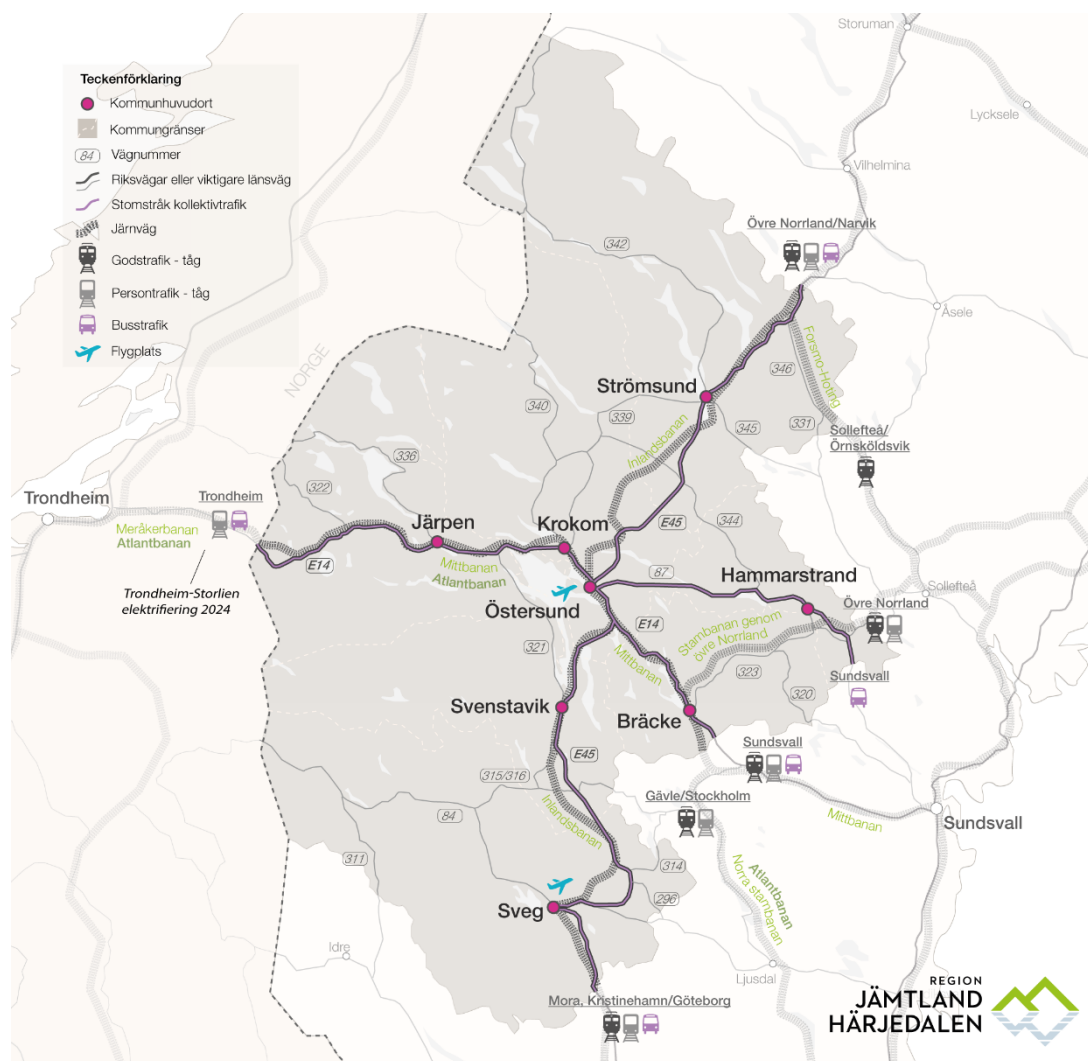
5.1	Besöksnäring och påverkan på Jämtlands koldioxidbudget	25
5.2	God tillgänglighet och påverkan på miljö och klimat samt trafiksäkerheten.....	25
5.3	Innovativa lösningar och begränsad tilldelning av medel.....	25
5.4	Alternativa färdmedel och långa avstånd.....	26
5.5	Nybyggnation och miljöpåverkan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

Jämtlands län – transportsystem och förutsättningar för utveckling

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

1 Beskrivning av transportsystemet

Nedan redovisas länets viktiga infrastrukturstråk samt länets flygplatser.



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

1.1 Vägnätet

De nationella stamvägarna är Sveriges nationellt övergripande prioriterade vägnät. De är rekommenderade huvudvägar både för långväga tunga transporter och långväga persontransporter. De nationella stamvägarna genom Jämtland är:

- E14 Sundsvall – Östersund - Trondheim
- E45 Göteborg–Mora- Sveg–Karesuando

Övriga statliga vägar i Jämtland är så kallade övriga riksvägar och länsvägar. Det statliga vägnätet i Jämtland omfattar totalt ca 600 mil väg, varav ca 60 mil är Europavägar. Det kan noteras att av det statliga vägnätet i länet om cirka 600 mil är ungefär en tredjedel eller 200 mil grusvägar. Den största delen av länsvägnätet klassas som lågtrafikerat (trafikflöde <1000 fordon/dygn).

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

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

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

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

Under många år har underhållet längs Jämtlands läns vägnät varit otillräckligt. Det har medfört att flera sträckor har stora brister när det kommer till framkomlighet och tillgänglighet, primärt under tjällossningsperioden, men även under övriga delar av året. Det har även tagit lång tid att åtgärda de skador som uppstått till följd av brist på medel för vidmakthållande. Med utgångspunkt från detta är det mycket positivt att Regeringen valt att prioritera tilldelningen av medel till vidmakthållande av vägnätet i den nationella planen. Utöver behovet av underhåll finns även ett stort behov av investeringar från övriga potter i den Nationella planen samt från den regionala transportplanen då stora delar av vägnätet fortsatt har bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet.

1.2 Järnvägsnätet

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

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

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



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

1.3 Flygplatser av betydelse

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

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

Resultatet från analysen kan sammanfattas i följande punkter:

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

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

Åre – Östersund airport

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

Härjedalen Airport

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

1.4 Persontransporter

Det kollektiva resandet

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

Jämtland har en god kollektivtrafik även om förutsättningarna att tillhandahålla trafik i områden med vikande befolkning inte är på samma sätt möjlig som i tätbefolkade områden.

Utveckling av kollektivtrafiken sker främst i områden med ökat bostadsbyggande och en särskild satsning på el-bussar har genomförts med Östersunds kommun.



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

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

Gång, cykel och moped

Även om Jämtlands län har befolkning bosatt i alla delar av länet har vi en koncentration av befolkning främst i och i anslutning till Östersund och längs med våra Europavägar E14 och E45 samt i ett antal större orter/samhällen runt om i länet.

Att en stor del av befolkning är samlad på en relativt begränsade ytor skapar goda möjligheter för skol- och arbetspendling med exempelvis cykel, moped eller till fots. Det är därför av stor vikt att vi kan erbjuda våra medborgare ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät i anslutning till större orter där vi har flera arbetsplatser, skolor och annan samhällsservice. De gång- och cykelvägar som planeras inom ramen för den regionala transportplanen kan utöver gående och cyklisterna även nyttjas av mopeder klass II (högsta hastighet 25 km/tim), rullskidåkare, sparkåkare m.fl.

En överflyttning från fordonstrafik till alternativa färdmedel bidrar till uppfyllelsen av miljömålen. Ett attraktivt utbud av gång- och cykelvägar skapar goda möjligheter till en sådan överflyttning, framför allt för resor kortare än 5 km. Med dagens utveckling av elcyklar/mopeder ökar dessutom det möjliga avståndet och resor upp mot 15-20 km kan med relativ enkelhet genomföras med cykel/moped i stället för med bil.

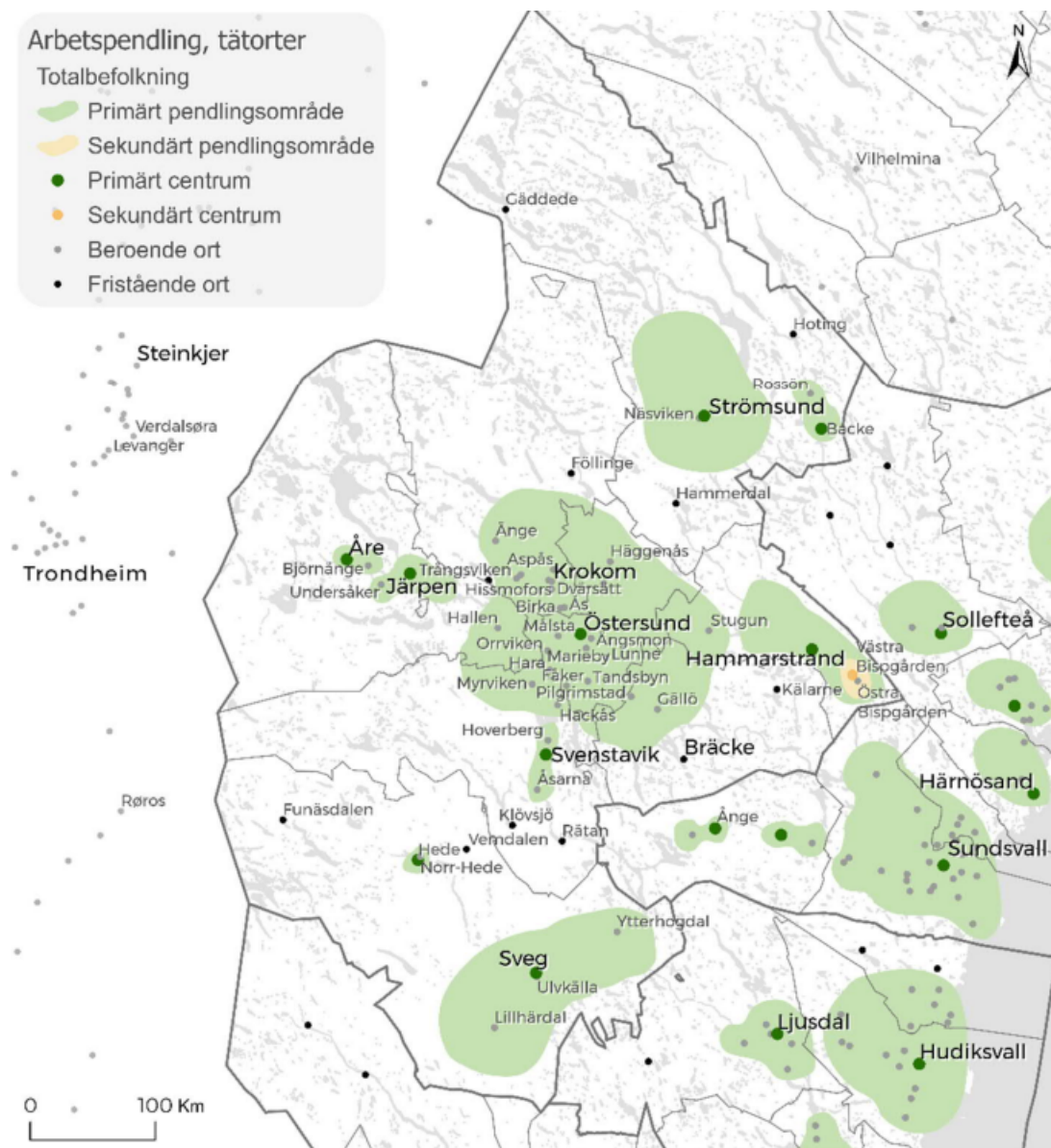
Till följd av låg medelstillestånd och höga kostnader för byggnation av gång- och cykelvägar kommer fokus i denna plan att ligga på utbyggnation av stråk snarare än på satellitlösningar i samhällen/orter.

2 Förutsättningar för regional planering

2.1 Samhällsplanering

Bostäder och pendlingsmönster

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



Figur 4 Pendlingsrelationer för orter i Jämtland. Kartan visar utpendling från orter i länet och linjerna i figuren kan därför vara dubbelriktade inom länet, men är enkelriktade över länsgräns. (Strukturanalys för Jämtlands län 2019-11-15)

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

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

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

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

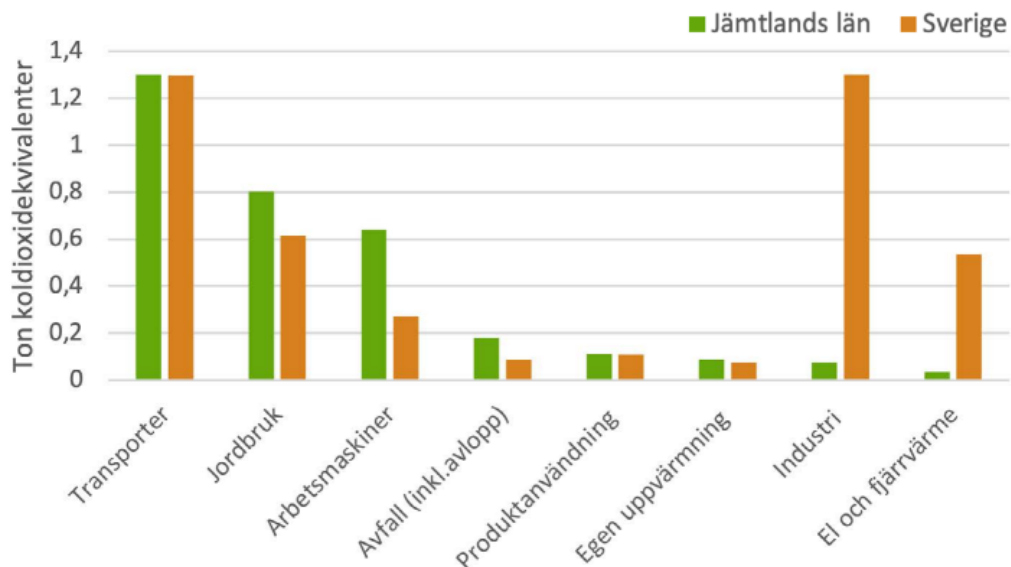
2.2 Miljö

Territoriella utsläpp

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

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

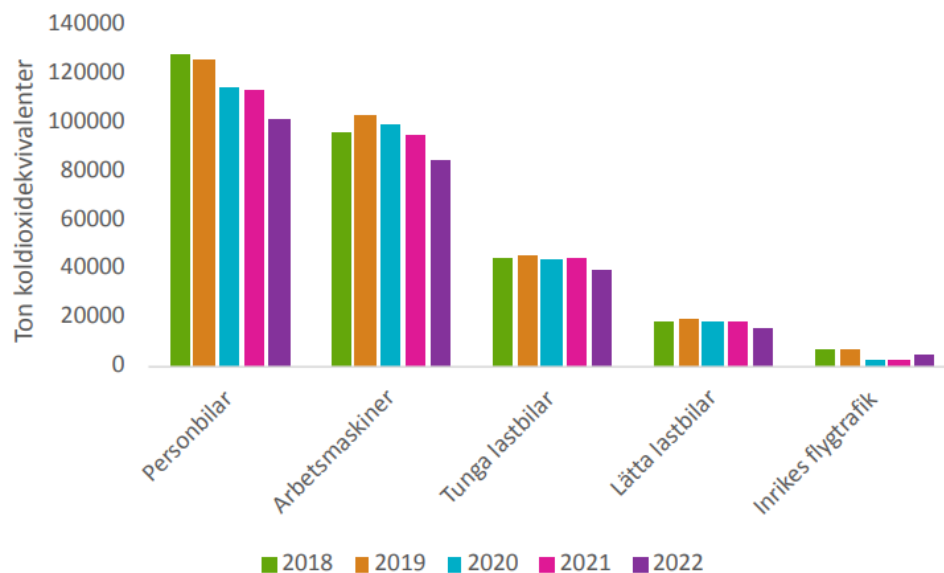
Växthusgasutsläpp per capita i Jämtlands län och Sverige år 2022.



Källa: Källa SMHI – Nationella emissionsdatabasen³

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

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



Källa: Nationella emissionsdatabasen⁴

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

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

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

2.3 Trafiksäkerhet och olycksfrekvens

Olyckor

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

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

En vanlig olyckstyp i Jämtland är annars viltolyckor. Lyckligtvis är antalet omkomna till följd av viltolyckor lågt men årligen sker ca 1600-1800 olyckor med vilt i länet. Framför allt sker dessa olyckor längs Europavägarna.

Trafikverket har inventerat länets vägar och upprättat en rapport där prioriterade stråk för utbyggnation av viltstängsel redovisas. Utbyggnationen har påbörjats längs väg E45 Brunflo – Fåker samt Fåker – Svenstavik.

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

2.4 Näringslivets transporter

Skogsnäring

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

Skogsnäringen genererar ca 4 000 årsarbeten under hela året inom såväl avverkningarbete, skogsvård, som vidareförädling av olika slag. Skogsnäringen är beroende av bäriga vägar för att möjliggöra effektiva transporter till och från skogsindustrierna både inom och utanför länet.

Merparten av både det allmänna och enskilda vägnätet måste därför tåla 64 tons bruttovikt under hela året. Utvecklingen går mot ännu tyngre och längre transporter och stora delar av länsvägnätet har därför uppgraderats för att klara 74 ton (BK4).

Omlastning från väg till järnväg sker i allt större utsträckning, både för att minska miljöbelastningen och för att nå kostnadseffektivitet. Vägarna från uttagsplatsen fram till omlastningsterminalerna måste hålla hög standard året om. Lika viktigt är förstås en fungerande järnvägsinfrastruktur. I Jämtland finns idag ingen större omlastningsterminal men utredningar pågår både inom Östersunds och Åre kommuner. Under 2026 kommer

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



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

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

Rennäring

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

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

Vid all infrastrukturplanering är det av stor vikt att tidigt i processen samråda med sametinget/samebyarna för att få god kännedom om viktiga flyttleder och andra behov som kan påverkas av de tänkta åtgärderna. Bland annat ska hänsyn tas till befintliga flyttleder vid byggnation av nya vägsträckningar, viltstängsel etc. Det är också viktigt att bevara gröna

korridorer, något som gynnar både rennäringen och den biologiska mångfalden. Dock är lösningar liknande ekodukter över vägpassager ofta mycket kostsamma varför det skapar en konflikt mellan god miljöanpassning och möjligheten till genomförande av projekt som kan ha stor nytta för exempelvis trafiksäkerhet.



Figur 8 Väg 535 väster om Börtnan

I samband med upprättandet av den Regionala Transportplanen hölls en konsultation med Sametinget. Synpunkter som inkom i samband med denna konsultation har inarbetats i planen med tillhörande bilagor.

Besöksnäring

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

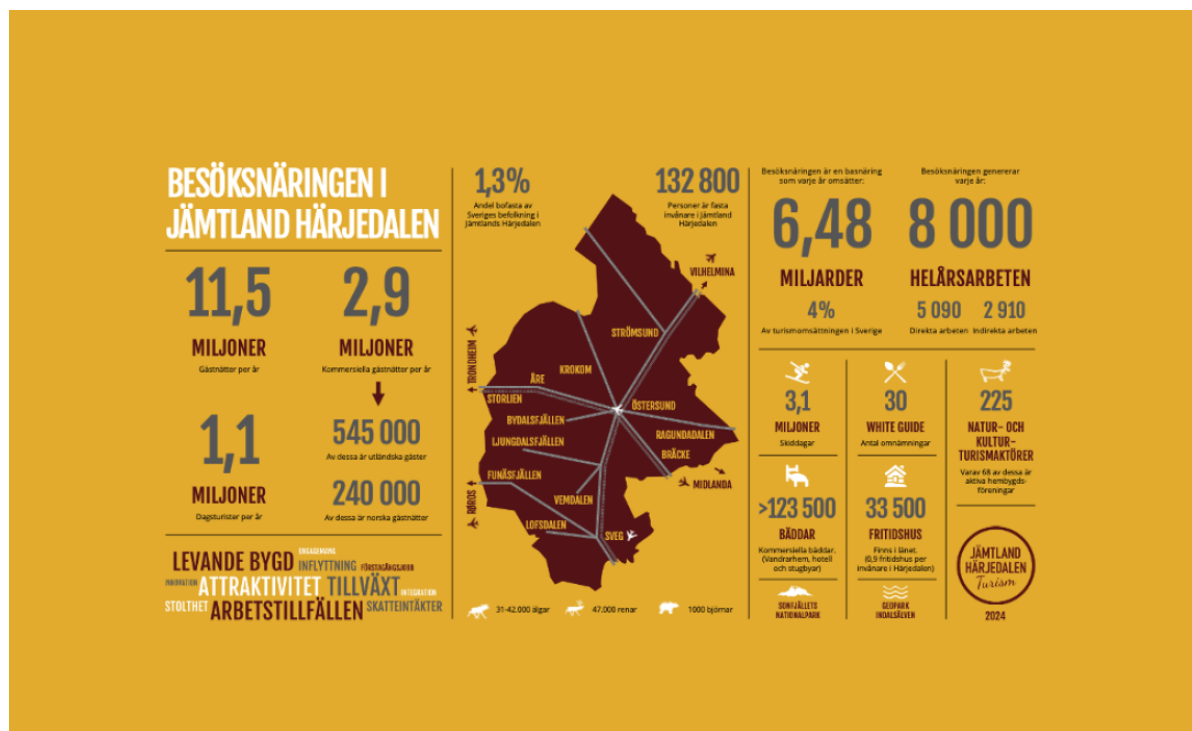
Turismen i Jämtlands län står för en betydande del av den svenska turistnäringen. Omsättningen i länet uppgick 2024 till ca 6,5 miljarder kronor. Antalet gästnätter år 2024 var ca 11,5 miljoner. Totalt genereras motsvarande ca 8000 årsarbeten av turismen.

I Jämtland finns ett tjugotal större eller mindre destinationer. De flesta av dessa är helt beroende av väl fungerande vägtransporter. Exempelvis reser över 90 procent av besökarna till västra Härjedalen med bil. Till många av destinationerna kring Åredalen och Storlienområdet finns möjlighet att resa med tåg. Turistdestinationerna arbetar aktivt för att få fler att välja tåget genom att bland annat erbjuda lösningar för transport från tågstationen

till destinationen. Det är därför viktigt att det finns kapacitet både på järnvägen och hos tågoperatörerna och det är därför också mycket angeläget att nattågstrafik bedrivs året om och inte säsongsbaserat.

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

Möjligheten till en bra flygförbindelse till länet är också viktig för turistnäringen och för övrig besöksnäring. Förutom Åre/Östersund flygplats spelar också de mindre flygplatserna i Sveg och även flygplatsen i Röros (Norge) viktiga roller för turistdestinationerna i närområdena. Trondheims stora flygplats i Vaernes fyller också en roll för den Jämtländska besöksnäringen, framför allt för besökare i Åre kommun. En roll som kan utvecklas betydligt i och med att Meråkerbanan elektrifieras och trafiken på banan utvecklas. Såväl bra flygtrafik till dessa flygplatser som bra markförbindelser till länets olika turistdestinationer är av största vikt för turistnäringen.



Figur 9 Statistik från 2024 avseende besöksnäringen (Källa: Jämtland Härjedalen Turism)



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

2.5 Tillgänglighet

Jämställt, jämlikt och tillgängligt för alla

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

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

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

Gång- och cykelvägar är betydelsefulla för möjliggörande av arbetspendling på kortare avstånd. Gång och cykelvägar som enligt Trafikverkets standard också är belysta är viktiga ur en säkerhets- och trygghetsaspekt. I ett till ytan så stort län som Jämtland är tillgången

till bra vägar viktigt för både kvinnor och män. God digital infrastruktur talar också för möjligheter till distansarbete.

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

RTI, realtidsinformation installeras i stomlinjefordon. Det ska förbättra trafikinformationen genom att information kan erhållas i mobiltelefonen. Ombord på fordonen ges hållplatsinformation audiovisuellt. Information om hållplatsens tillgänglighet kräver uppgifter om kantstenshöjd och att taktila plattor mm. kartläggs och dokumenteras i länstrafikens planeringsprogram samt att de kan redovisas i reseplaneraren.

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

Regional, interregional och internationell tillgänglighet

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

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

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

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

Slutligen är det oklart i dagsläget hur flygtrafiken kommer påverkas på lång sikt. I dagsläget har länet färre avgångar/ankomster än på många år och prisbilden på biljetter bidrar i många fall till att andra färdssätt väljs till/från Stockholm som är huvuddestinationen.

3 Regionala prioriteringar till Nationella planen

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

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

Prioriteringar på lång sikt:

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

Prioriteringar på kort och medellång sikt:

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

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

4 Delmål och insatser för en utvecklad infrastruktur

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

4.1 Snabba pålitliga tågförbindelser

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

Fortsatta satsningar ska också göras på tågtrafiken längs axeln Trondheim - Östersund - Sundsvall, både vad gäller turtäthet och restider som medger daglig pendling. Den pågående elektrifieringen av Meråkerbanan, som ska vara färdig december 2025, förbättrar markant möjligheten för godstransporter på järnväg mellan de norska hamnarna i Trondheimsregionen och vårt län vidare mot övriga delar av Sverige. Satsningarna på Meråkerbanan kan också leda till en ökad persontrafik längs sträckan och vidare norrut/söderut via stambanorna. En utbyggd trafik längs axeln kan också bidra till ökat samarbete mellan Mittuniversitetet och Universitetet i Trondheim, NTNU, och mellan sjukvården i Sundsvall, Östersund och Trondheim.

4.2 Bra flygförbindelser

Trots att ambitionen är att restiderna med tåg mellan Stockholm och Jämtlands län ska minskas har och kommer flyget ha en viktig roll besöksnäringen och övriga näringslivet i länet. För tidseffektiva resor över dagen mellan Östersund/Sveg och Stockholm är flyget ofta det enda alternativ. Flyget till Stockholm ger också möjlighet att snabbt och enkelt nå andra destinationer i och utanför landet. Ett bra utbud av turer anpassade till behoven ska finnas. Konkurrens mellan olika flygbolag ska uppmuntras.

Dagliga flygförbindelser till rimliga priser skall finnas mellan Östersund och Umeå samt Östersund och Stockholm. Från Härjedalen, där avstånden till både tåg och flygplatsen på Frösön är långa, ska det finnas dagliga flygförbindelser till Stockholm som är anpassade till resenärernas behov. Också flygplatserna i Vaernes, Röros, Sveg och Vilhelmina har viktiga roller för besöksnäringen i länet.

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

4.3 Bra standard på våra vägar

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

Länsvägnätet ska ha en bra standard året om, innebärande hög framkomlighet och god säkerhet, även under tjällossningsperioder. Länsvägarna ska också ha en sådan standard att de medger bekväma och säkra resor för boende och besökare, även till länets små och perifera orter. Nyinvesteringar på det statliga vägnätet ska i första hand ske där de påtagligt kan förbättra förutsättningarna för arbetspendling, turism och näringslivets transporter. Övriga vägnätet ska vidmakthållas i sådan omfattning att en god standard kan upprätthållas.



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

4.4 Hög trafiksäkerhet

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

4.5 Hänsyn till klimat och miljö

Infrastrukturplaneringen ska ske med hänsyn till klimat och miljö. En utveckling av infrastrukturen medför i de flesta fall en konflikt med måluppfyllelsen för klimat- och miljömålen. En tillgänglig och framkomlig infrastruktur är en grundförutsättning för länets utveckling, men all planering ska ske med hänsyn till klimat- och miljöpåverkan.

Genom tidig samverkan med Länsstyrelsen, Sametinget, Trafikverket med flera kan målkonflikter identifieras och alternativa lösningar och/eller nödvändiga åtgärder diskuteras. Likväl som länet är beroende av en väl fungerande infrastruktur behöver vi också ha en god bebyggd miljö, biologisk mångfald, levande vattendrag, ett rikt odlingslandskap och en storslagen fjällmiljö. Vid planering ska även hänsyn tas till förändringar i förutsättningar till följd av klimatpåverkan, exempelvis ökad nederbörd och ökade risker för skred och liknande.

4.6 Väl utbyggd infrastruktur för alternativa färdmedel

Kollektivtrafiken (buss och tåg) ska ge goda möjligheter till daglig pendling till arbete och studier i en stor del av länet. I övriga delar av länet ska också möjligheter finnas till dagliga resor till kommersiell och offentlig service i både respektive kommunhuvudort och Östersund. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och attraktiv för alla grupper i samhället. Speciellt ungdomars behov ska beaktas. Interregional busstrafik ska komplettera flyg- och tågförbindelser där underlaget för dessa inte medger tillräcklig turtäthet. Busstrafiken på dessa sträckor skapar också billigare alternativ för resenären. Interregional/internationell busstrafik ska också finnas mot bland annat Nordli och Röros. Kollektivtrafikens andel av resandet efter viktiga pendlingsstråk ska öka på bekostnad av biltrafiken för att minska miljö- och klimatbelastningen i samband med resor. Alternativa förnybara bränslen ska successivt införas i bussflottan.

Fler gång- och cykelvägar i länet ska bidra till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Utbyggnation av befintliga stråk och sträckor med arbets- och skolpendling ska prioriteras vid utbyggnation av nätet. För ökad attraktivitet ska gång- och cykelvägar prioriteras vid driftåtgärder, framför allt under vintertid. Ett attraktivt gång- och cykelvägnät kan bidra till minskat bilåkande på korta avstånd vilket resulterar i positiva effekter för miljön, klimatet och folkhälsan. I all planering avseende alternativa färdmedel ska hänsyn tas till möjligheten att kombinera de olika färdmedlen. Exempelvis kopplingen mellan gång- och cykelvägar och hållplatser för kollektivtrafik eller pendlarparkeringar som förenklar byte till buss eller tåg vid längre resor.

Den fysiska planeringen ska underlätta vid valet av färdmedel, det ska vara lätt att välja bort bilen för resor där alternativa färdmedel finns.

4.7 Arbete för ökad tillgång till fossilbränslefria alternativ inom transportsektorn

Jämtlands län har arbetat mot målbilden fossilbränslefritt 2030 under många år. Målbilden innebär ett län där fossila bränslen inte längre används. Det är ett ambitiöst mål som kräver ändrade resvanor, en omställning till 100 procent förnybara drivmedel, och elektrifiering av fordonsflottan. Personbilar kommer fortsatt att vara viktiga framför allt i glesbygden där gång-, cykel- och kollektivtrafik inte är ett alternativ. Därför är det viktigt att tillhandahålla strategiskt placerad infrastruktur för hållbara förnybara drivmedel och laddbara fordon, så att det går att bo och verka i hela länet.



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

Tillgången till infrastruktur för laddbara fordon vid viktiga resenoder (till exempel tåg- och busstationer), vid kontorsmiljöer, i den offentliga miljön, och vid hemmet ska fortsatt förbättras. Vi behöver också arbeta över läns- och landsgränser för att hitta lösningarna.

En ökad satsning på järnväg är viktig både för privatpersoner och godstransporter. Tillgång till hållbara förnybara drivmedel och elektrifiering är avgörande för att ställa om godstransporter och de arbetsmaskiner som används av länets alla näringar. Eftersom godstransporter och arbetsmaskiner har många olika användningsområden kan vägen till fossilfrihet se olika ut. I omställningen blir upphandling, digitalisering och energieffektivisering nödvändiga verktyg. Arbetet kring teknik- och innovationsutveckling, till exempel för vätgas- och bränslecellsteknik, kombinerade transport-, kollektivtrafik och logistiklösningar, hållbara biodrivmedel för flyg, elflyg, eldrivna arbetsmaskiner och drönare ska stimuleras.

Utsläppen från utrikes- och inrikesflyg behöver också minska om vår koldioxidbudget ska hållas. Med utgångspunkt i flygets vikt för länets utveckling är det viktigt att det finns en möjlighet att välja flyget utan att för den skull motverka uppfyllelsen av satta miljömål. Det är därför av högsta vikt att pågående utveckling och satsning på hållbara biodrivmedel för flyg fortgår och stärks.

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

4.8 Goda förutsättningar för godstransporter

Bra vägar, järnvägar och ändamålsenliga terminaler behövs för att minska transportkostnaderna och öka näringslivets konkurrenskraft. I klimatomställningen är möjligheterna till godstransporter på järnväg mycket viktiga men för Jämtlands län kommer även fortsättningsvis en stor del av godstransporterna ske längs vägnätet. Utifrån detta är det viktigt att vägnätet fortsätter anpassas för BK4.

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

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



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

Inlandsbanan har varit och är viktig för att skapa en redundans för järnvägssystemet i norra delarna av landet. Till följd av omvärldsläget och det ökade fokuset på militär mobilitet har Inlandsbanan lyfts som en strategiskt mycket viktig anläggning. Förstärkningar av Inlandsbanan bidrar även till att ytterligare öka möjligheterna för en överflytt av transporter från lastbil till tåg. Med utgångspunkt från regeringens tydliga inriktning för en högre användning av järnvägssystemet blir de satsningar som sker på Inlandsbanan än viktigare

för godstransporter i inlandet, inte minst gruv- och skogsindustrin är betjänta av en inlandsjärnväg. Inlandsbanan skulle, efter åtgärder såsom bärighetshöjning, kunna bidra med ökad kapacitet och genom att skapa en redundans för stambanorna.

4.9 Minskat resande och effektiva transporter

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

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

4.10 Tillgänglighet - Jämställdhet och jämlikhet i transportsystemet

Alla ska erbjudas en infrastruktur med en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Riktade åtgärder och attitydpåverkande insatser för ett jämställt och jämlikt transportsystem kan till exempel vara jämställd snöröjning, att nå flera samhällsgrupper med budskap om exempelvis möjligheter med kollektivtrafik, cykling, hållbara drivmedel, och laddbara fordon, samt att öka tillgängligheten för människor med funktionsnedsättning längs gång- och cykelstråk samt vid bland annat elbilsladdstationer och tankstationer för biodrivmedel. Vid planering och prioritering av åtgärder ska hänsyn även tas till barns behov och perspektiv. Infrastrukturen ska skapa goda förutsättningar för barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

5 Målkonflikter och utmaningar

Alla byggprojekt leder till klimatpåverkan i olika omfattning och påverkar koldioxidbudgeten, samtidigt måste vi utveckla infrastrukturen för att ha ett län man kan leva och bo i, gods, näringsliv och turism. Infrastruktur har en stor påverkan på människor, klimatet och vår miljö, samtidigt är den en förutsättning för utveckling av vårt län. Alla aktörer i Jämtland måste tillsammans arbeta för att nå den vision som beskrivs i regionala utvecklingsstrategin. Vi måste gemensamt arbeta för större kännedom om målkonflikterna och aktivt arbeta för en så god lösning som möjligt, för både utveckling av infrastrukturnätet och för en minskad miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn. Nedan redovisas ett antal målkonflikter som identifierats i samband med upprättandet av den regionala transportplanen. I aktuellt avsnitt presenteras målkonflikterna utan någon redovisning för hur konflikten ska hanteras. Vi ser identifieringen som ett första steg till ett mer aktivt arbete med målkonflikter inom det strategiska arbetet vid Region Jämtland Härjedalen.

5.1 Besöksnäring och påverkan på Jämtlands koldioxidbudget

En av Jämtlands läns basnäringar är turism. Goda reseförbindelser till och från länet är avgörande för branschens utveckling och tillväxt, liksom för många andra näringar i regionen. Detta i kombination med utmaningar inom tåg- och busstrafiken gör att många reser med bil och flyg. I länets koldioxidbudget räknas dessa utsläpp in. Regionala transportplanen ska arbeta för att utveckla infrastrukturnätet samtidigt som vi på länsnivå ska minska våra utsläpp från fordonstrafiken. Region Jämtland arbetar aktivt för en överflytt av resor och transporter till mer klimatvänliga alternativ men vi måste samtidigt säkerställa att även tillresande gäster med bil har god tillgänglighet till och från sin destination.

5.2 God tillgänglighet och påverkan på miljö och klimat samt trafiksäkerheten

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

5.3 Innovativa lösningar och begränsad tilldelning av medel

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

5.4 Alternativa färdmedel och långa avstånd

För en effektiv minskning av biltrafik krävs väl fungerande komplement i form av kollektivtrafik och/ eller utbyggt gång- och cykelvägnät. De långa avstånden och den glesa befolkningen i stora delar av länet skapar svårigheter för att erbjuda kollektivtrafik till invånarna och att välja buss eller tåg som transportmedel är inte alltid en möjlighet. Detta innebär att bilen i princip är enda färdmedlet för en stor del av länets befolkning. Samtidigt har vårt län en stor underhållsskuld. En omfattande del av vårt länsvägnät har under många år slitits ner snabbare än det funnits möjlighet att underhålla och uppgradera detsamma. Något som skapar vägar som i vissa fall kräver stora och starka bilar för att få en god resekörför, bilar som ofta är mindre miljö- och klimatvänliga. Även om många bilar bytts ut mot nya mer moderna så har vi fortsatt en relativt gammal fordonsflotta i länet, fordon med högre utsläpp än dagens moderna bilar. Långa avstånd och avsaknad av bil kan också leda till ett socialt utanförskap då man från många byar som saknar kollektivtrafik inte på egen hand kan transportera sig till viktiga målpunkter och nödvändig samhällsservice utan hjälp från någon annan.

5.5 Nybyggnation och miljöpåverkan

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

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

6 Framtidens infrastruktur i Jämtland län

Regionala transportplanen omfattar åren 2026-2037. Det kan tyckas att inte så mycket kan förändras på bara tolv år men ser vi bara tillbaka till 2020 kan det på mycket kort tid uppstå situationer som påverkar både hur vi arbetar, reser och vill spendera vår fritid samtidigt som kostnadsbilden för olika objekt markant kan förändras.

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

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

En annan parameter som är i högsta grad aktuell redan idag men som kan få än större påverkan på framtidens infrastruktur och transportmönster är klimatutmaningen. Transportsystemet har börjat ställa om mot ett fossiloberoende och den utvecklingen kan antas fortsätta och kanske även öka i takt under kommande planperiod. Det är viktigt att goda förutsättningar för omställningen skapas, där ingår bland annat fortsatt utbyggnationen av laddinfrastruktur i länet och ett proaktivt arbete inför vidare utvecklingen av alternativa drivmedel både för transporter längs vägnätet och för flyget. Ett annat exempel inom omställningen är den snabba utvecklingen inom elflyg och drönarverksamhet. Redan idag pågår testverksamhet inom både elflyg och flyg med drönare inom ramen för projektet "Green Flyway 2.0". Förändringarna i klimatet ställer också krav på större hänsyn vid om- och nybyggnation och skapar behov av en översyn av befintliga anläggningar och deras avvattningssystem. Ökad nederbörd och därmed ökade flöden i vattendrag, risker för ras, varmare vintrar med frekventa och stora temperaturvariationer och liknande har en stor påverkan på infrastrukturen och det är viktigt att hänsyn tas till dessa nya förutsättningar i all planering, både vid nybyggnation och vid underhåll av infrastrukturen.

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

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

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

Remissutgåva Regional transportplan för Jämtland län 2026-2037, del 1

Beslutad 2025-09-16, av: Regionala utvecklingsnämnden

Sammanfattning

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

Den föreslagna ekonomiska ramen för Region Jämtland Härjedalens regionala transportplan 2026-2037 uppgår till 823 miljoner kronor. Efter avräkning för tidigare överupparbetning kvarstår 789 miljoner kronor för planperioden.

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

Bedömningen är att detta kommer ge:

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

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

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

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

Faktorer som primärt styr utformningen av planen/prioriteringarna:

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

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

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

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

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

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

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

I tabellen nedan redovisas fördelningen av tilldelade medel:

ÅTGÄRDSOMRÅDEN	Total kostnad	Upparbetat (tom 2025)*	Summa planen	2026-2029	2030-2033	2034-2037
Vägartgärder	211		200	60	80	60
Väg 662 Bonäshamn - Huså	71	11	60	60		
Väg 614 Häste - Ytterån	50		50		50	
Vägartgärder fordonstrafik	90		90		30	60
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder	105		105	5	40	60
Gång- och cykelvägsinfrastruktur	441		405	199	106	100
Väg 609 Rödön	50	19	31	31		
Väg 87 Stugun	30	4	26	26		
Väg 638 Ullån - Duved	161	11	150	50	30	70
Väg 604 Slandrom - Bye	101	3	98	72	26	
Väg 744.1 Nyhemsvägen	15		15	15		
Väg 613 Tängvägen	40		40	5	35	
Åtgärder statlig gång- och cykelväg	45		45		15	30
Statlig medfinansiering	79		79	5	31	43
Kommunala miljö-/ts-åtgärder	40		40		15	25
Enskilda vägar	16		16		8	8
Kollektivtrafikanläggningar	23		23	5	8	10
TOTALT	Mkr		789	269	257	263

Planen skickas ut på remiss 18/9-14/11 och ska därefter revideras och tillföras en samrådsredogörelse innan den skickas in till Regeringen senast den 20/1 2026.

Remissutgåva Regional transportplan för Jämtland län 2026-2037, del 1
Dnr RUN/360/2023

Handläggare
Jennie Söderberg
Samhällsutveckling

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	1
1 INLEDNING	5
1.1 Syfte med den regionala transportplanen	5
1.2 Delaktighet och tidplan	5
1.3 Läsanvisningar	7
1.4 Planprocess och ekonomiska ramar	7
1.5 Nationell plan	8
2 MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET	10
2.1 Nationella mål och strategier	10
2.2 Regionala mål	12
3 ÅTGÄRDSPLANERING	14
3.1 Inledning	14
3.2 Ekonomiska förutsättningar för regionala transportplanen 2026–2037	14
3.3 Åtgärdsområden och prioriteringsprinciper	15
3.4 Prioriteringar under planperiodens första sex år	18
3.5 Prioriteringar under planperiodens senare sex år	23
3.6 Sammanställning åtgärdsförslag 2026-2037	25
3.7 Objekt som lyfts ur planen	26
4 SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING	27
4.1 Transportpolitiska mål	27
4.2 Regionala mål för infrastrukturen	28
4.3 Strategisk miljöbedömning - sammanfattning	29
BILAGA 1. STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING	32
BILAGA 2. GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER 2022-2025	32
BILAGA 3. SAMLADE EFFEKTBEDÖMNINGAR	32

1 Inledning

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

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

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

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

1.1 Syfte med den regionala transportplanen

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

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

1.2 Delaktighet och tidplan

Region Jämtland Härjedalen är ansvarig planupprättare för den regionala transportplanen men upprättar den i nära samverkan med Trafikverket, länets kommuner och andra berörda

aktörer och organisationer. Samverkan har under upprättande av planen skett genom kontinuerliga möten och vissa särskilda fokusmöten.

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

Bedömningen är att detta kommer ge:

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

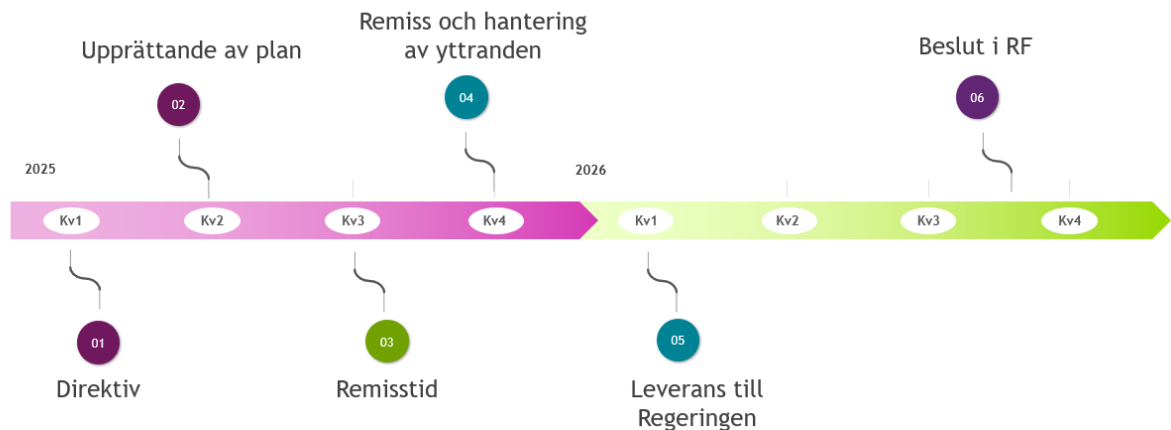
Länets kommuner har därefter, under vintern 2024/2025, prioriterat vilka brister som är viktigast att få åtgärdade inom respektive kommun. Prioriteringen ska primärt bygga på tidigare identifierade brister och behov enligt upprättade åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar av annat slag men kan också innefatta objekt som kommer kräva ytterligare utredning innan de kan lyftas in i planen för åtgärdande. Region Jämtland Härjedalen har även fört dialog med berörda myndigheter/organisationer/aktörer, genom forumet Transportutvecklingsrådet¹, och erbjudit dem möjligheten att komma med inspel inför upprättandet av planen.

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

Förslaget till Regional transportplan för 2026-2037 kommer vara ute på remiss under perioden 18 september till 14 november 2025. Yttranden som inkommer under remisstiden kommer sammanställas i en samrådsredogörelse som bifogas den slutliga planen som ska vara Regeringen tillhanda senast den 20 januari 2026.

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

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



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

1.3 Läsanvisningar

Den Regionala transportplanen redovisas i detta dokument samt i bilaga 1 – 3.

Bilaga 1. Strategisk miljöbedömning

Bilaga 2. Genomförda åtgärder 2022-2025

Bilaga 3. Samlade effektbedömningar

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

1.4 Planprocess och ekonomiska ramar

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

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

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

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

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

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

1.5 Nationell plan

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



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

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

Beskrivning av Nationella planens olika pottar

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

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

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

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

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

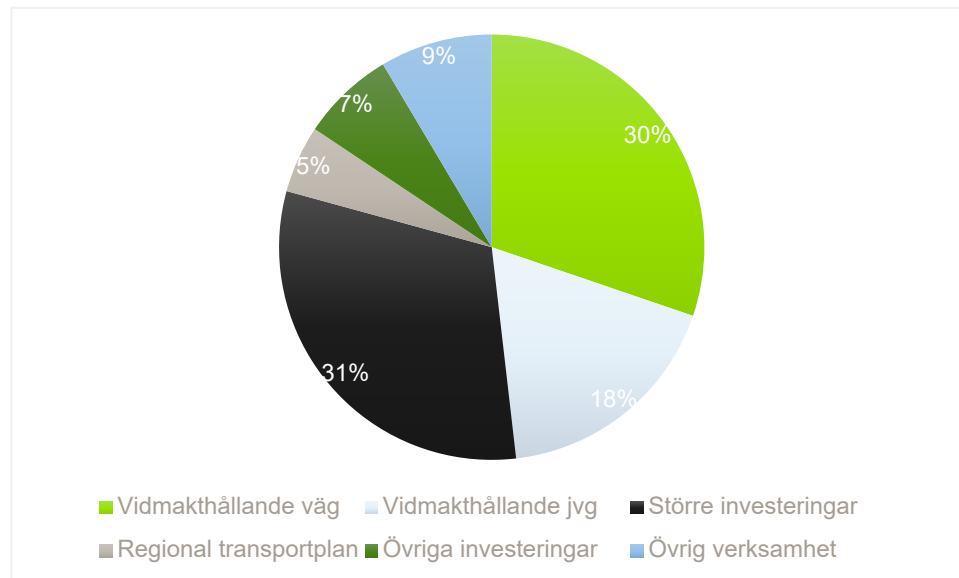
Exempel på åtgärder som kan finansieras ur potten ”**övriga investeringar**” är exempelvis gång- och cykelvägar, miljöåtgärder (viltstängsel, åtgärdande av vandringshinder mm), nya rastplatser samt åtgärder inom stationsområden osv., åtgärder där kostnaden understiger 150 miljoner kronor. Denna typ av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

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

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

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

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



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

2 Mål för transportsystemet

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

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

2.1 Nationella mål och strategier

Nationella transportpolitiska mål

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

ÖVERGRIPANDE MÅL

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

FUNKTIONSMÅL

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

HÄNSYNSMÅL

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

Etappmål under hänsynsmålet

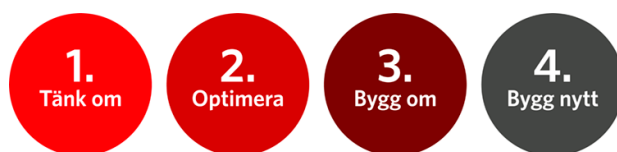
- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet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

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

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

Fyrstegsprincipen

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



Figur 4 Fyrstegsprincipen (Trafikverket)

Nationella miljömål

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

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

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

NATIONELLA MILJÖMÅLEN OCH EU:S AGENDA 2030

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

2.2 Regionala mål

Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

BAKGRUND

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

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

VISION

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

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

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

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

INFRASTRUKTUR 2050

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

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



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

Regionala mål för infrastruktur

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

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

3 Åtgärdsplanering

3.1 Inledning

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

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

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

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

3.2 Ekonomiska förutsättningar för regionala transportplanen 2026–2037

I beräkningarna för fördelning av regionala medel får Jämtland endast ca 1.4% av medlen trots att länet har ca 6% av Sveriges länsvägnät. I dialoger med kommuner och övriga aktörer i länet framkommer att många delar av vägnätet har brister i både trafiksäkerhet och tillgänglighet/framkomlighet. Bedömningen är att tilldelade medel vida understiger kostnaderna för att åtgärda de identifierade bristerna. Detta innebär att utvecklingen av länsvägnätet bromsas vilket påverkar möjligheterna till utveckling i länet liksom säkerheten för de som rör sig längs länets vägar negativt. Näringslivet påverkas såväl som

besöksturismen och inte minst länets invånare. Region Jämtland Härjedalen har under en lång period arbetat intensivt med påverkansarbete för en större tilldelning av medel till länet men tyvärr utan något resultat.

Jämtlands län har för åren 2026-2037 tilldelas 823 miljoner kronor ur potten för Regionala planer. De av Regeringen tilldelade ramarna justeras därefter av Trafikverket utifrån den totala uppbyggnaden på riksnivå för regionala medel under åren 2022-2025.

Den justerade tilldelningen för Jämtlands län är 789 miljoner kronor. Avräkningen hanteras under kommande planperiods första fyra år. För Jämtland innebär detta att tilldelningen åren 2026-2037 blir 57-60 miljoner kronor per år för att därefter öka till 69 mnkr/år från år 2030.

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

3.3 Åtgärdsområden och prioriteringsprinciper

Faktorer som primärt styr utformningen av planen/prioriteringarna:

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

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

Värgåtgärder

Åtgärdsområdet omfattar primärt lite längre vägstråk. Det kan exempelvis vara åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten längs en sträcka genom breddning av vägbana och justering/utjämning av kurvor och krön. Asfaltering av befintlig en grusväg¹ kan också innefattas i åtgärdsområdet. Beläggning av en sträcka sker ofta och med fördel efter en ombyggnation av väggroppen och därmed genom samfinansiering med bärighetsmedel.

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

Åtgärder prioriteras utifrån möjligheten att bidra till att uppnå god framkomlighet och trafiksäkerhet i det funktionellt prioriterade vägnätet¹. Åtgärder kan även prioriteras i övriga stråk som kan anses vara prioriterade ur ett regionalt perspektiv. Om möjligt ska åtgärden samordnas med planerat underhåll eller övriga vidmakthållandeåtgärder.

Gång- och cykelvägsinfrastruktur

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

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

Mindre trafiksäkerhetsåtgärder

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

Exempel på åtgärder är hastighetsdämpande åtgärder, skyltning, bygdevägsmålningar, enklare passager som kan förtydliga vägrummet för dess användare.



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

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

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

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

Statlig medfinansiering

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

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

KOMMUNALA ÅTGÄRDER

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

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

KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

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

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



Figur 7 Väg 549, busshållplats i Bodsjöbyn

ENSKILDA VÄGAR

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

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

Samfinansiering av åtgärder i nationell plan

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

3.4 Prioriteringar under planperiodens första sex år

Vägojekt

VÄG 662 BONÄSHAMN - HUSÅ

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

antal farliga kurvor och sänkor/krön kommer åtgärdas. Slutligen kommer hela sträckan beläggas med asfalt.

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



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

VÄG 614 HÄSTE – YTTERÅN

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

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

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

Gång- och cykelvägsobjekt

OBJEKT MED FASTSTÄLLDA VÄGPLANER:

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

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



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

OBJEKT MED PÅBÖRJAD VÄGPLAN:

- Väg 604, Slandrom - Bye

Objektet fanns med som namngivet i planen för 2022-2033 och förlänger ett sedan tidigare utbyggt pendlingsstråk in mot Frösön/Östersund. En byggnation av objektet innebär också att möjligheterna att gå och cykla till bland annat Marieby skola ökar markant för boende norr om skolan längs väg 604.

OBJEKT MED MÖJLIG SAMORDNINGSVINST:

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

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

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

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

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



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

ÖVRIGT PRIORITERAT OBJEKT:

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

Tängvägen är en relativt högt trafikerad och smal väg som ingår som en anslutande länk till pendlingsstråket Östersund-Ås-Krokom. Vägen fyller också en central funktion inom bygden då den kopplar samman bostadsområden med befintliga gång- och cykelvägar mot målpunkter såsom skola, kyrka, badplats och idrottsanläggningar. Krokoms kommun har långt gångna planer på nybyggnation av bostäder i anslutning till föreslagen gång- och cykelväg vilket ytterligare stärker behovet av en separering för de oskyddade trafikanterna längs den aktuella sträckan. Tängvägen har funnits med som namngivet objekt i Regionala planen/Länstransportplanen sedan 2018.



Figur 11 Väg 613 Tängvägen i Äs.

Mindre Trafiksäkerhetsåtgärder

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

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

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

Statlig medfinansiering

KOMMUNALA ÅTGÄRDER

Under planperiodens första fyra år kommer inga medel avsättas till statlig medfinansiering av kommunala miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, detta då utrymme ej finns i budgeten. Summan för kommunala åtgärder kommer successivt öka från 15 mnkr år 2030-2033 och därefter till 25 mnkr år 2034-2037. Medel kommer fördelas utifrån inkomna ansökningar och bedömd nytta utifrån ett regionalt perspektiv.

ENSKILDA VÄGAR

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

KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

Medel kommer årligen avsättas för åtgärdande av hållplatslägen och andra anläggningar kopplade mot kollektivtrafiken. Andelen medel ökar successivt under planperioden, från 5 miljoner kr/4 år till 10 miljoner kr/4 år.

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

3.5 Prioriteringar under planperiodens senare sex år

Vägojekt

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

Gång- och cykelvägojekt

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

Under planens sista sex år finns mycket begränsat med medel för byggnation av ytterligare gc-vägar, ca 45 mkr. Bedömningen är att ett gc-vägojekt, utöver tidigare redovisade, skulle kunna byggas. Förslaget är att planläggning av ett nytt objekt startas upp med möjlig byggnation under planperiodens sista fyra år. I detta skede kommer inget objekt att föreslås då utredning av objektet kan antas inledas först efter år 2030 och nästkommande revidering av regionala transportplanen.



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

Mindre Trafiksäkerhetsåtgärder

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

Statlig medfinansiering

KOMMUNALA ÅTGÄRDER

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

ENSKILDA VÄGAR

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

KOLLEKTIVTRAFIK

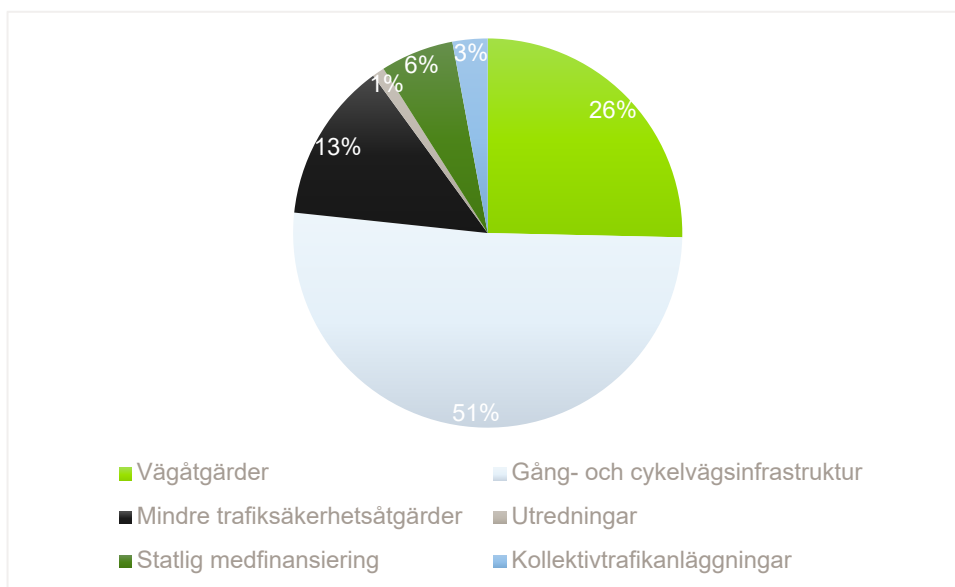
Medel kommer årligen avsättas för åtgärdande av hållplatslägen och andra anläggningar kopplade mot kollektivtrafiken. Andelen medel ökar successivt under planperioden, från 5 mkr/4 år till 10 mkr/4 år.

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

3.6 Sammanställning åtgärdsförslag 2026-2037

ÅTGÄRDSOMRÅDEN	Total kostnad	Upparbetat (tom 2025)*	Summa planen	2026-2029	2030-2033	2034-2037
Vägartgärder	211		200	60	80	60
Väg 662 Bonäshamn - Huså	71	11	60	60		
Väg 614 Häste - Ytterån	50		50		50	
Vägartgärder fordonstrafik	90		90		30	60
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder	105		105	5	40	60
Gång- och cykelvägsinfrastruktur	441		405	199	106	100
Väg 609 Rödön	50	19	31	31		
Väg 87 Stugun	30	4	26	26		
Väg 638 Ullån - Duved	161	11	150	50	30	70
Väg 604 Slandrom - Bye	101	3	98	72	26	
Väg 744.1 Nyhemsvägen	15		15	15		
Väg 613 Tångvägen	40		40	5	35	
Åtgärder statlig gång- och cykelväg	45		45		15	30
Statlig medfinansiering	79		79	5	31	43
Kommunala miljö-/ts-åtgärder	40		40		15	25
Enskilda vägar	16		16		8	8
Kollektivtrafikanläggningar	23		23	5	8	10
TOTALT	Mkr		789	269	257	263

Tabell 2 Sammanställning av medelsfördelning i Jämtlands läns Regionala transportplan 2026-2037



Figur 13 Visualisering av fördelningen mellan olika åtgärdsområden.

3.7 Objekt som lyfts ur planen

Till följd av medelstillsättning, ändrad beloppsgräns för namngivna objekt (från 50 mkr till 75 mkr) samt den ändrade inriktningen av regionala planen med färre stora objekt och fler mindre åtgärder har ett flertal objekt som fanns med i planen för 2022-2033 lyfts ut ur densamma och finns inte längre namngivna i den tabell som redovisar planerade åtgärder.

Flera av objekten som tidigare prioriterats och finns namngivna i regionala planen för 2022-2033 kan fortsatt komma att åtgärdas. För exempelvis samhällen/orter där nu gällande plan föreslår byggnation av gång- och cykelväg kan det bli aktuellt att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter med mindre åtgärder. Samtidigt kan andra objekt komma att utredas ytterligare med möjlighet att läggas in i planen igen vid kommande revidering.

Ekonomiskt utrymme har lämnats under planens sista sex år för ej utredda/beslutade objekt både inom åtgärdsområde "välgångsåtgärder" och "gång- och cykelvägsinfrastruktur". Även där kommer tidigare prioriterade objekt ses över inför beslut om vilka objekt som ska tas vidare för utredning och byggnation.

4 Samlad effektbedömning

4.1 Transportpolitiska mål

Funktionsmål – tillgänglighet

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

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

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

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

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

Hänsynsmål - säkerhet - miljö och hälsa

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

Byggnation av prioriterade vägobjekt kommer att innebära en viss påverkan på klimat och miljö men i mycket begränsad omfattning till följd av att samtliga objekt byggs inom eller i

direkt anslutning till befintligt vägområde. Den negativa miljöpåverkan bedöms främst uppstå i samband med byggtiden. Ingen av de planerade åtgärderna bedöms påverka/leda till en ökning av trafikflödet längs sträckorna. Åtgärder kommer för båda de namngivna vägoobjekten innebära en ökad trafiksäkerhet.

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

4.2 Regionala mål för infrastrukturen

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

Generell bedömning

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

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

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

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

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

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

Regionala planen bedöms bidra i marginell utsträckning till måluppfyllelsen.

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

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

Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030

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

Ökat utbud av trafiksäkra och trygga stråk för oskyddade trafikanter

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

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

Erbjuda en infrastruktur som möter näringslivets ökade transportbehov

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

4.3 Strategisk miljöbedömning - sammanfattning

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

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

Tabell 3 Sammanställning av föreslagna åtgärdsområdens bedömda påverkan på de olika fokusområdena.

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

Tabell 4. Teckenförklaring bedömd påverkan

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

Klimat

Planen innehåller åtgärder som till största delen bygger på förbättring och vidareutveckling av befintlig infrastruktur. Planen har sin tyngdpunkt på byggnation av gång- och cykelvägar, primärt utbyggnad av befintliga stråk, vilket innebär ett visst positivt bidrag då åtgärderna skapar attraktiva och tillgängliga alternativ till biltransporter framför allt vid kortare resor. Vägåtgärderna som planeras genomföras bedöms i sig inte leda till en ökad trafikering och därmed ej heller till ökad klimatpåverkan. Vid ombyggnation av vägsträckor tas hänsyn till det förändrade klimatet, exempelvis kan befintliga vägtrummor komma att bytas mot de med större dimensioner för att kunna klara av perioder med större flöden. Ingen av de föreslagna åtgärderna bedöms ge någon större positiv påverkan på klimatet. Planens påverkan på klimatet bedöms därför sammantaget vara marginella.

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

Hälsa och livskvalitet

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

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

Landskap

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

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

Hushållning av naturresurser

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

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

Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna

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

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

Bilaga 1. miljöbedömning

Strategisk

Bilaga 1. Strategisk miljöbedömning
Dnr RUN/360/2023

Handläggare
Jennie Söderberg
Samhällsutveckling

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	3
1.1	Behovet av miljöbedömning.....	4
1.2	Osäkerheter och brister	4
2	MILJÖMÅL	4
2.1	FN:s globala hållbarhetsmål	4
2.2	Nationella miljömål	5
2.3	Transportpolitiska mål.....	6
2.4	Regionala mål	7
3	AVGRÄNSNING OCH FOKUSOMRÅDEN.....	9
3.1	Avgränsning	9
3.2	Fokusområden	10
4	BEDÖMNINGSMETODIK OCH OSÄKERHETER.....	11
5	INRIKTNINGEN PÅ DEN STRATEGISKA MILJÖBEDÖMNINGEN.....	12
6	PLANENS MILJÖKONSEKVENSER.....	13
6.1	Byggtiden	13
6.2	Vägåtgärder	13
6.3	Mindre trafiksäkerhetsåtgärder och kollektivtrafikåtgärder	14
6.4	Gång- och cykelvägar	15
6.5	Förslag till skadeförebyggande åtgärder.....	16
7	PLANENS MILJÖPÅVERKAN – SAMLAD BEDÖMNING	17
7.1	Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna.....	18

1 Inledning

Region Jämtland Härjedalen har på uppdrag av regeringen upprättat ett förslag till Regional transportplan för perioden 2026-2037. Planen ska fördela den ekonomiska ramen tilldelad av regeringen på de infrastrukturinvesteringar som anses ge bäst regional nytta och bidra till att den regionala utvecklingsstrategin samt de transportpolitiska målen, inklusive klimat- och miljömålen, nås. Planen ska vara ett verktyg för att skapa attraktiva och trygga livsmiljöer i Jämtlands län. Utformningen av planen styrs av Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Transportsektorn har stor påverkan på miljön. I Jämtland står transportsektorn för ca 60 procent av koldioxidutsläppen (transporter samt arbetsmaskiner). För att uppnå de globala, nationella och regionala miljö- och klimatmålen är det av största vikt att all fysisk planering har ett fokus på åtgärder som kan bidra till att minska miljö- och klimatpåverkan.

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

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

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

Jämtlands läns regionala transportplan tilldelas 823 miljoner kronor för 12-årsperioden 2026-2037. Tilldelningen begränsar möjligheten att göra några större åtgärder i infrastrukturen varför åtgärderna främst består i byggnation av gång- och cykelvägar samt annan mer småskalig infrastruktur. De vägåtgärder som föreslås innebär inte någon byggnation i nysträckning utan trimning av befintliga vägsträckor.

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

Föreslagna vägobjekt innebär en viss negativ påverkan på miljö och klimat inom fokusområdet "landskap" och "hushållning av resurser". Detta till följd av att ny mark tas i

anspråk i varierande omfattning. Övriga fokusområden påverkas i mindre omfattning och medför till viss del positiva konsekvenser för både ”klimat” samt ”hälsa och kvalitet”. Detta då vissa objekt innebär en ökad trafiksäkerhet, bättre förutsättningar för kollektivtrafik och för oskyddade trafikanter.

1.1 Behovet av miljöbedömning

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

1.2 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 förutsättningar som länsplanen och miljöbedömningen grundar sig på inte kommer att slå in.

Kunskapen avseende förslagna objekt är också mycket begränsad, i detta skede av planeringen finns ingen information om hur objekten berör omgivande vatten, jordbruksmarker, kulturvärdet etc. vilket ytterligare påverkar osäkerheten vid bedömningarna.

2 Miljömål

2.1 FN:s globala hållbarhetsmål

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.

2.2 Nationella miljömål

Sveriges miljömålssystem innehåller tre typer av mål; ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugoåtta etappmål.

Generationsmålet

Generationsmålet innebär att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska vara uppfyllda inom en generation. Målet är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.

Miljöpolitiken ska därför inriktas mot:

- återhämtade ekosystem,
- bevarad biologisk mångfald och natur- och kulturmiljö,
- god hälsa för människor,
- resurseffektiva och giftfria kretslopp,
- god hushållning av naturresurser,
- effektiv energianvändning samt
- konsumtionsmönster som orsakar låga hälso- och miljöproblem

Miljökvalitetsmålen

De 16 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.

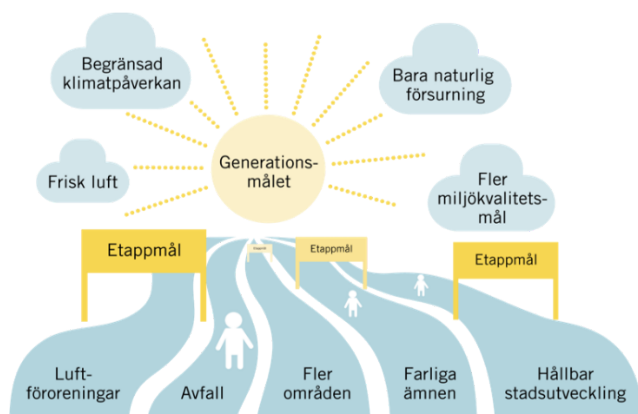
Miljökvalitetsmålen följs upp med en rapport varje år och en fördjupad utvärdering en gång per mandatperiod till regeringen. Respektive myndighet ansvarar för uppföljningen av sina miljökvalitetsmål. Naturvårdsverket sammanställer sedan uppföljningarna och lämnar en samlad redovisning till regeringen. 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.



Figur 1 Illustration över de 16 svenska miljömålen. (Källa: www.svenskamiljomal.se)

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.



Figur 2 Illustration över hur etappmålen hänger samman med generationsmål och miljökvalitetsmål. (Källa: www.sverigesmiljomal.se)

2.3 Transportpolitiska mål

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

avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

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

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

2.4 Regionala mål

Energi- och klimatstrategi för Jämtlands län

Den tidigare energi- och klimatstrategin har under 2024-2025 reviderats gemensamt av Länsstyrelsen Jämtlands län och Region Jämtland Härjedalen via samarbetet i Energi- och klimatrådet. Den nya Energi- och Klimatstrategi för Jämtlands län omfattar åren 2025-2030”.

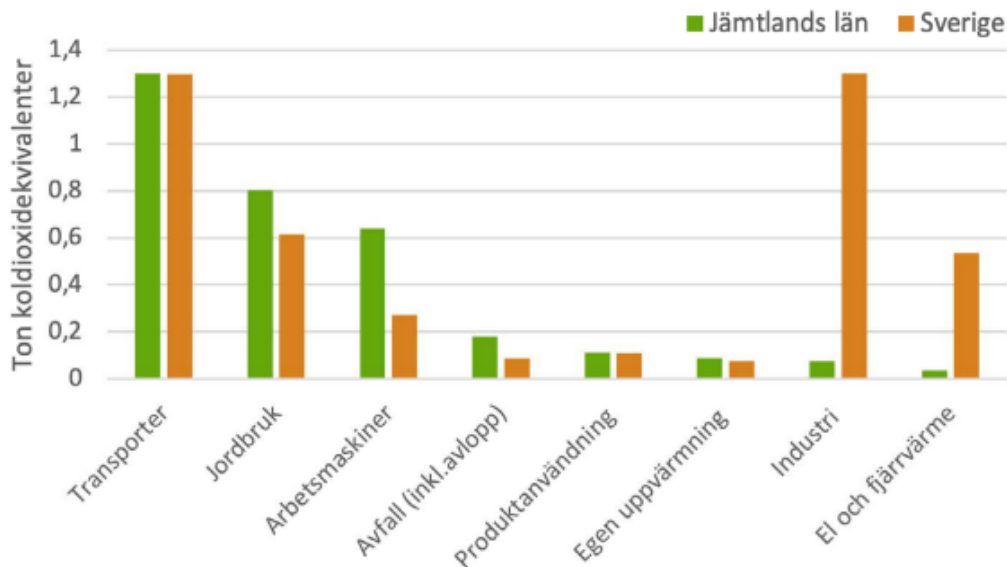
I den regionala strategin som togs fram 2018–2019 definierades en koldioxidbudget för Jämtlands län för åren 2020–2030. För att hålla länets klimatpåverkan i linje med Parisavtalets mål, behöver utsläppen i länet minska med 10 procent per år, jämfört med föregående år, under perioden 2020–2030. Denna bedömning är fortsatt aktuell även år 2025.

I klimatstrategin konstateras att den största utmaningen när det gäller att minska länets utsläpp av växthusgaser är transporterna som tillsammans med arbetsmaskiner står för cirka 60% av länsutsläppen.



Figur 3 Jämtlands läns Energi- och klimatstrategi 2025-2030 (Källa: Länsstyrelsen i Jämtland län)

Länets utsläpp skiljer sig markant från den nationella bilden. Utsläppen från transportsektorn och jordbruket ligger ungefär i nivå med rikssnittet, men Jämtlands län har betydligt större utsläpp från arbetsmaskiner. Samtidigt är utsläppen från industri, el och fjärrvärme mycket lägre än i övriga landet. Det innebär att länet har en tydlig, regionalt präglad utsläppsprofil. För att lyckas med klimatomställningen krävs att åtgärderna anpassas till denna verklighet – där fokus på transporter och arbetsmaskiner spelar en avgörande roll.



Figur 4 Växthusgasutsläpp per capita i Jämtlands län och Sverige år 2022. (Källa: Energi- och klimatstrategi 2025-2030, Jämtland län)

Transportsektorn och arbetsmaskiner står för i princip all användning av fossila bränslen i Jämtlands län. Detta gör dessa sektorer centrala för att nå klimatmålen. För att uppnå utsläppsminskningar krävs en målmedveten omställning, som innefattar ett minskat och mer effektivt transportbehov, övergång till förnybara drivmedel samt elektrifiering av både fordon och arbetsmaskiner.

Med Jämtlands läns förutsättningar – stora avstånd och en gles befolkning – måste omställningen utformas för att möta behoven både i tätorter och på landsbygden. Det är avgörande att skapa lösningar som är rättvisa och inkluderar alla invånare, företag, föreningar och organisationer i länet.

FOKUSOMRÅDEN

Jämtlands läns energi- och klimatstrategi innehåller fyra fokusområden. Fokusområdena är valda för att det finns en stor potential till minskade utsläpp eller stor potential till att bidra i såväl den regionala som nationella energi- och klimatomställningen i fokusområdet.

- **Fossilfria och effektiva transporter och arbetsmaskiner** Transporter och arbetsmaskiner står för den största andelen av de territoriella utsläppen i Jämtlands län. Detta område är därför avgörande för att nå utsläppsmålen.
- **Energiplanering och energieffektivisering** Länets energisystem är i huvudsak fossilfritt och förnybart, med en elproduktion som vida överstiger den egna användningen. Det gör länet till en nyckelspelare i Sveriges energiomställning.

- **Skog och mark som kolsänka och resurs** Länet har stora arealer skog och mark som är viktiga både för biologisk mångfald och för att binda koldioxid. Dessa naturresurser är centrala i klimatarbetet.
- **Hållbar konsumtion och resurshushållning** För att främja en hållbar omställning, behöver en hållbar konsumtion och resurshushållning stå i centrum – därför är det ett fokusområde i Jämtlands län.

Det insatsområde som primärt berör den regionala transportplanen är det kopplat till *fossilfria och effektiva transporter och arbetsmaskiner*. Bland annat lyfter man för detta insatsområde vikten av att prioritera och kombinera kollektivtrafik, cykeltrafik, gångtrafik och gröna stråk i planeringen, till exempel i den regionala transportplanen. Nämnas gör även vikten av investeringar i gång- och cykelbanor samt pendlarparkeringar vid trafikknutpunkter.

3 Avgränsning och fokusområden

3.1 Avgränsning

Avgränsning i sak

I 6 kap. 2§ miljöbalken anges vilka miljöaspekter som ska beaktas vid miljöbedömningen av en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Följande sex miljöaspekter ska beaktas:

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi,
6. eller andra delar av miljön.

Miljöeffekterna kan vara direkta eller indirekta, positiva eller negativa, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller inte kumulativa. De kan uppstå på kort, medellång eller lång sikt.

I strategisk miljöbedömningen för regionala transportplanen behandlas de miljöaspekter för vilka betydande miljöpåverkan bedöms kunna uppstå. Utifrån de sex ovan nämnda miljöaspekterna fördelas de mest relevanta på fyra olika fokusområden; klimat, landskap, hushållning av naturresurser samt hälsa och livskvalitet. Se tabell nedan:

Fokusområden	Miljöaspekt (och delaspekt)		
Klimat	Utsläpp från den förändrade trafiken, från byggande, drift och underhåll samt hur åtgärden passar in i ett transporteffektivt samhälle.		
Hälsa och livskvalitet	Hälsa Trafikbuller, trafiksäkerhet och fysisk aktivitet (cykling och gång)	Befolkning Tillgång till transportsystemet för olika befolkningsgrupper samt jämställdhet inom transportsystemet.	Luft Emissioner av kväveoxider och partiklar, exponering av luftföroreningar.
Landskap	Landskap Landskapets skala, struktur och visuella karaktär.	Naturmiljö och biologisk mångfald Riksintressen och naturreservat, barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, invasiva arter samt biologisk mångfald.	Kulturmiljö Riksintressen och kulturresevat, landskapets kulturvärden, infrastrukturens kulturvärden, forn- och kulturlämningar. Bebyggelse.
Hushållning av resurser	Mark och areella näringar Jordbrukets och skogsbrukets produktionsförmåga.	Vatten Områden för dricksvattenförsörjning och andra värdefulla vatten.	

Tabell 1. Miljöbeskrivningen redovisar planens konsekvenser enligt fokusområden och aspekter ovan.

Avgränsning i rum

Region Jämtland Härjedalen föreslår att miljöbedömningen begränsas till att primärt omfatta miljökonsekvenser inom Jämtlands län. För de miljöaspekter (främst klimatpåverkan) där konsekvenserna berör ett större geografiskt område än det egna länet kan bedömningen även hantera detta.

Avgränsning i tid

Planförslaget omfattar åtgärder för perioden 2026-2037. Vad gäller avgränsning i tid så föreslår Region Jämtland Härjedalen att strategisk miljöbedömningen använder år 2045 som jämförelse år. Avvikelse kan förekomma för olika aspekter, till exempel med anledning att väsentliga mål har varierande mål år. Om det bedöms relevant att komplettera med ett kortare eller längre tidsperspektiv kommer detta att redovisas i strategiska miljöbedömningen.

3.2 Fokusområden

Klimat

Klimatpåverkan är den enskilda aspekt som av många anses vara den mest relevant vad gäller transportsystemet och nationell plan för transportinfrastruktur inkluderat de regionala planerna. Därför är klimat ett fokusområde. Klimat i miljöbedömningar omfattar både begränsning av klimatpåverkande utsläpp och anpassning till klimatförändringar.

Landskap

Transportinfrastrukturen och trafiken har omfattande påverkan på det omgivande landskapet inklusive dess natur- och kulturvärden. Utformningen av föreslagna åtgärder i planförslaget har stor betydelse för den slutliga påverkan på landskapet.



Figur 5 I ett öppet landskap blir det extra viktigt med en god utformning av tillkommande infrastruktur.

Hälsa och livskvalitet

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

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till att omfatta den nya planperioden för åren 2026-2037 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.

Hushållning av resurser

Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen innebär, direkt och indirekt, användning av resurser. Det handlar om användning av energi och material, men också användning av eller påverkan på mark och vatten som är av värde för andra intressen och näringar eller som är skyddade.

4 Bedömningsmetodik och osäkerheter

Bedömningsmetodik

De miljöaspekter som räknas upp i kapitel 6 miljöbalken kommer vara utgångspunkt för bedömningen. Målet med tillämpningen av bedömningsgrunderna är att effekter och konsekvenser så långt det är möjligt ska kvantifieras och jämföras i nollalternativet och planalternativet.

I de fall det inte är möjligt kommer istället resonemang föras om konsekvenserna av den riktning planen pekar ut i relation till kriterierna för möjlig betydande miljöpåverkan.

Osäkerheter

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.

Något som också påverkar osäkerheten är det faktum att den regionala transportplanen kommer innehålla få namngivna objekt och en stor del småskaliga åtgärder som inte är utpekade när planen upprättas (exempelvis busshållplatser, mindre trafiksäkerhetsåtgärder etc.). I detta fall kommer typen av åtgärd att bedömas utifrån en generell plats för utförande. Merparten av dessa mindre åtgärder kommer utföras inom befintligt vägområde varför påverkan kan antas bli av mycket begränsad omfattning.

5 Inriktningen på den strategiska miljöbedömningen

I en miljöbedömning 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

Den regionala planen har direkta kopplingar till följande andra planer:

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

6 Planens miljökonsekvenser

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

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

Bedömd påverkan redovisas i en femgradig skala enligt figur nedan.

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

Tabell 2

6.1 Byggtiden

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

6.2 Vägåtgärder

Åtgärdsområdet omfattar primärt lite längre vägstråk. Det kan exempelvis vara åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten längs en sträcka genom breddning av vägbana och justering/utjämning av kurvor och krön. Asfaltering av befintlig en grusväg¹ kan också innefattas i åtgärdsområdet. Beläggning av en sträcka sker ofta och med fördel efter en ombyggnation av vägkroppen och därmed genom samfinansiering med bärighetsmedel.

Föreslagna vägobjekt innebär en viss negativ påverkan på miljö och klimat inom fokusområdet "landskap" och "hushållning av resurser". Detta till följd av att ny mark tas i anspråk i varierande omfattning. Övriga fokusområden påverkas i mindre omfattning och medför till viss del positiva konsekvenser för både "klimat" samt "hälsa och kvalitet". Detta då vissa objekt innebär en ökad trafiksäkerhet, bättre förutsättningar för kollektivtrafik och för oskyddade trafikanter.

Objekt	Klimat	Hälsa och kvalitet (hälsa, luft och befolkning)	Landskap (Landskap, kulturmiljö, naturmiljö och biologisk mångfald)	Hushållning av resurser (Mark och areella näringar, vatten, naturresurser)
Väg 662 Bonäshamn - Huså	Åtgärderna bedöms minska behovet av underhållsåtgärder till följd av att väganläggningen kommer hålla en högre standard än tidigare. Vid ombyggnationen anpassas anläggningen efter nya krav på exempelvis avvattningsutifrån klimatförändringar. Åtgärden bedöms få en måttlig positiv påverkan på fokusområde klimat.	Åtgärden bedöms inte medföra någon påverkan på människors hälsa.	Måttlig negativ påverkan på landskapet. Vägens plan och profil kan komma att ändras längs delar av sträckan, något som lokalt kan komma att påverka landskapsbilden och natur- och kulturvärden.	Åtgärder kommer utföras längs befintlig sträckning och bedöms till stor del kunna utföras inom befintligt vägområde. Viss påverkan på vatten kan uppkomma under byggtiden och uppbyggnationen av vägen kommer innebära flytt och tillförsel av nya massor. Åtgärden bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser under byggtiden och marginella konsekvenser på lång sikt.
Väg 614 Häste - Ytterån	Åtgärderna bedöms inte medföra någon påverkan på klimatet eller energianvändningen.	Trafiksäkerhet bedöms öka längs sträckan till följd av borttagande av ett antal skarpa kurvor och krön. Bedömningen är att åtgärderna ger ett måttligt positivt bidrag till fokusområdet människors hälsa.	Måttlig negativ påverkan på landskapet. Vägens plan och profil kan komma att ändras längs delar av sträckan, något som lokalt kan komma att påverka landskapsbilden och natur- och kulturvärden.	Åtgärden utförs längs befintlig sträckning. Viss omfattning av nya markanspråk då vägen föreslås justeras i plan och profil. Viss påverkan på naturresurser. Åtgärden bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser under byggtiden och marginella konsekvenser på lång sikt.

Tabell 3 Sammanställning av bedömda miljökonsekvenser för planerade vägobjekt.

6.3 Mindre trafiksäkerhetsåtgärder och kollektivtrafikåtgärder

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

Exempel på åtgärder är hastighetsdämpande åtgärder, skyltning, bygdevägs målningar, enklare passager som kan förtydliga vägrummet för dess användare.

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

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

Båda åtgärdskategorierna kommer till största del genomföras inom befintligt vägområde alternativt i direkt anslutning till vägområden. Krävs ytterligare markanspråk, för utförande av åtgärden bedöms det komma att handla om små arealer som företrädesvis kan tas i anspråk med frivillig markåtkomst. Bedömningen är också att åtgärderna i merparten av fallen ej kommer beröra kultur- och naturmiljöer eller landskapsbilden mer än i mycket marginell omfattning.

Objekt	Klimat	Hälsa och kvalitet (hälsa, luft och befolkning)	Landskap (Landskap, kulturmiljö, naturmiljö och biologisk mångfald)	Hushållning av resurser (Mark och areella näringar, vatten, naturresurser)
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder	Åtgärderna bedöms inte medföra någon påverkan på trafikintensiteten och därmed ej heller på utsläppen. Drift och underhållsbehoven kan komma att öka något beroende av vilken typ av åtgärd som utförs. Området bedöms inte komma att omfatta åtgärder för klimatsäkring av anläggningen. Sammantaget bedöms påverkan på klimatet som obefintlig till marginell.	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i orter/samhällen längs vägnätet skapar bättre förutsättningar för befolkningen att röra sig till fots/med cykel längs vägnätet något som bidrar med positiva konsekvenser till miljöaspekten. Åtgärderna bedöms inte påverka buller, luft etc. Sammantaget bedöms påverkan på miljöaspekten som måttligt positiv.	Till största del kommer åtgärder utföras inom i direkt anslutning till befintligt vägområde och får därmed ingen eller mycket begränsad påverkan på omgivande mark och landskapsbilden. Sammantaget bedöms påverkan på miljöaspekten bli obefintlig.	Till största del kommer åtgärder utföras inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde och får därmed ingen eller mycket begränsad påverkan på mark och vatten. Åtgärderna bedöms inte generera behov att tillföra massor mer än i mycket begränsad omfattning. Sammantaget bedöms påverkan på miljöaspekten bli obefintlig.
Kollektivtrafikåtgärder	Åtgärder genomförs för att förbättra tillgängligheten till den befintliga kollektivtrafiken vilket skulle kunna innebära ett ökat nyttjande av kollektivtrafik något som är positivt för klimatet. Tillförande av ytterligare vägyta/hållplatser ökar underhållsinsatserna men ökningen bedöms som ytterst marginell. Området bedöms inte komma att omfatta åtgärder för klimatsäkring av anläggningen. Sammantaget bedöms påverkan på miljöaspekten som obefintlig till marginell.	Ett mer tillgängligt och trafiksäkerhet kollektivtrafiksystem gynnar hela befolkning men främst kvinnor och barn/ungdomar som är de störst nyttjarna. Åtgärderna bidrar också på ett positivt sätt till den sociala hållbarheten. Sammantaget bedöms påverkan på miljöaspekten som måttligt positiv.	Till största del kommer åtgärder utföras inom i direkt anslutning till befintligt vägområde och får därmed ingen eller mycket begränsad påverkan på omgivande mark och landskapsbilden. Sammantaget bedöms påverkan på miljöaspekten bli obefintlig.	Till största del kommer åtgärder utföras inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde och får därmed ingen eller mycket begränsad påverkan på mark och vatten. Åtgärderna bedöms inte generera behov att tillföra massor mer än i mycket begränsad omfattning. Sammantaget bedöms påverkan på miljöaspekten bli obefintlig.

Tabell 4 Sammanställning av bedömda miljökonsekvenser för mindre trafiksäkerhetsåtgärder och kollektivtrafikåtgärder.

6.4 Gång- och cykelvägar

Då gång- och cykelvägsobjekten är mycket lika varandra utifrån utförande kommer dessa att bedömas som en åtgärd och inte som enskilda objekt. Konsekvenserna som redovisas nedan är till största del hämtade från Trafikverkets upprättade SEB (Samlad effektbedömning) för gång- och cykelvägsobjekt.

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

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

Objekt	Klimat	Hälsa och kvalitet (hälsa, luft och befolkning)	Landskap (Landskap, kulturmiljö, naturmiljö och biologisk mångfald)	Hushållning av resurser (Mark och areella näringar, vatten, naturresurser)
Gång- och cykelvägar (inkl. statlig medfinansiering till kommunala gc-vägar)	I den mån överflyttning sker från bil till cykel minskar utsläppen. Störst effekt uppnås om sammanhängande system av gång- och cykelvägar byggs. Då regionala planen prioriterat utbyggnation av stråk kan påverkan bedömas som måttligt positiv.	Åtgärden bedöms kunna bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Påverkan på individens totala fysiska aktivitet är dock osäker. Åtgärden kan även leda till viss minskning av utsläppen från trafikken på grund av överflyttning från motortrafik till cykel, men denna effekt bedöms vara försumbar. Cykelåtgärder bidrar positivt till hållbart resande för alla med tillgång till en cykel. I synnerhet ger det barn möjligheten att på egen hand transportera sig tryggt och säkert. En separerad cykelväg innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och cykeltrafikanter minskar. Åtgärderna bedöms medföra en positiv miljöpåverkan inom fokusområdet. En utbyggnation av gång- och cykelvägnätet kan uppmuntra till fysisk aktivitet både vid pendling till arbete/skola men även på fritiden. Åtgärden innebär ingen ökning av bullernivåer eller utsläpp till luft. Överflyttning från cykling i blandtrafik till separerad cykelbana leder till ökad komfort och trygghet, vilket påverkar medborgarnas resor positivt.	Eftersom åtgärden oftast genomförs i nära anslutning till befintlig infrastruktur, har den minimal inverkan på själva strukturen i landskapet. Däremot kan åtgärden orsaka störningar för biologisk mångfald samt påverka växt- och djurliv negativt. Särskilt känsliga områden, såsom vägkanter med hög artrikedom, kan drabbas av negativ påverkan, men denna effekt är beroende av förutsättningarna i varje enskilt fall. Generellt sett antas denna effekt vara försumbar då det antas att objektet anpassas för att minimera påverkan på landskapets struktur samt växt- och djurliv.	Åtgärder kommer att kräva att ny mark tas i anspråk och vid byggnation kan tillskott av massor krävas om massbalans ej uppnås inom ramen för projektet. Objekten kan komma att påverka vattenresurser. Vid upprättande av vägplan föreslås eventuella skyddsåtgärder. Åtgärden bedöms sammantaget medföra måttligt negativa konsekvenser.

Tabell 5 Sammanställning över miljöpåverkan vid byggnation av prioriterade gc-vägsobjekt.

6.5 Förslag till skadeförebyggande åtgärder

Inför byggnation av ovan redovisade åtgärder upprättar Trafikverket en vägplan om ytterligare markanspråk kommer krävas för byggnationen. Inom ramen för vägplaneprocessen genomför olika inventeringar och den planerade utformningen och dess påverkan på omgivande miljö beskrivs mer i detalj. En specifik miljöbedömning alt. miljökonsekvensbeskrivning upprättas (baserat på länsstyrelsens bedömning om "ej betydande miljöpåverkan" respektive "betydande miljöpåverkan" från aktuellt projekt).

I detta skede är det svårt att avgöra vidden av påverkan för de olika objekten och vilka åtgärder som bör vidtas för att den negativa påverkan ska bli så begränsad som möjligt.

Generellt kan dock sägas att följande åtgärder alltid bör vidtas för att minimera de negativa konsekvenserna av åtgärderna:

- Kravställning vid upphandling av entreprenad, fokus på fordonstyper/drivmedel, nyttjande av naturresurser och liknande.
- Eftersträva en utformning av anläggningen som minimerar påverkan på landskapet och eventuella natur- och kulturvärden i anslutning till planområdet.
- Tidiga samråd med berörda parter, exempelvis Sametinget och berörda samebyar, Forsvarsmakten, Länsstyrelsen och berörd kommun.

7 Planens miljöpåverkan – samlad bedömning

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

KLIMAT

Planen innehåller åtgärder som till största delen bygger på förbättring och vidareutveckling av befintlig infrastruktur. Planen har sin tyngdpunkt på byggnation av gång- och cykelvägar, primärt utbyggnad av befintliga stråk, vilket innebär ett visst positivt bidrag då åtgärderna skapar attraktiva och tillgängliga alternativ till biltransporter framför allt vid kortare resor. Vägåtgärderna som planeras genomföras bedöms i sig inte leda till en ökad trafikering och därmed ej heller till ökad klimatpåverkan. Vid ombyggnation av vägsträckor tas hänsyn till det förändrade klimatet, exempelvis kan befintliga vägtrummor komma att bytas mot de med större dimensioner för att kunna klara av perioder med större flöden. Ingen av de föreslagna åtgärderna bedöms ge någon större positiv påverkan på klimatet. Planens påverkan på klimatet bedöms därför sammantaget vara marginella.

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

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

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

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

LANDSKAP

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

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

HUSHÅLLNING AV RESURSER

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

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

7.1 Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna

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

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

Bilaga 2. Genomförda åtgärder 2022-2025

Till följd av att Region Jämtland Härjedalen hade en stor upparbetning av medel under åren 2018-2021 justerades ramarna för 2022-2025 och den totala tilldelningen till den regionala transportplanen blev 40 mkr för fyraårsperioden, alltså 10 mkr/år.

Detta innebär att planerade projekt med fastställda vägplaner fick pausas och att endast två påbörjade byggnationer kunde drivas vidare.

Vägojekt

Under åren 2022-2025 har inget vägojekt kunnat genomföras inom ramen för den regionala transportplanen till följd av brist på medel.

Gång- och cykelväsojekt

Under åren 2022-2025 har ett påbörjat gc-väsojekt färdigställt och ytterligare ett startats upp och färdigställt. Tre gc-vägar med fastställda vägplaner fick skjutas på framtiden till följd av brist på medel.

VÄG 345 STRÖMSUND - ULRIKSFORS

Gång och cykelvägen är ca 3.5 km lång, 2.5 meter bred och belyst. Den är utifrån sträckans förutsättningar byggd i en kombination av friliggande och kantstensbunden lösning. Gång- och cykelvägen binder samman tätorten Strömsund med Ulriksfors och det däremellan etablerade industriområdet. Tillkomsten av gång- och cykelvägen har skapat bättre möjligheter för arbetspendlare i området att välja bort bilen till förmån för gång/cykel.



Figur 1 Gång- och cykelväsojekt Strömsund - Ulriksfors, Strömsunds kommun.



Figur 2 Gång- och cykelvägsobjekt Strömsund – Ulriksfors, Strömsunds kommun.



Figur 3 Gång- och cykelvägsobjekt Strömsund - Ulriksfors, Strömsunds kommun.

VÄG 593 GENOM HACKÅS

Sträckan som bebyggts med gång- och cykelväg är ca 3 km lång och trafikeras av oskyddade trafikanter som rör sig mellan ortens olika målpunkter. Gång- och cykelvägen är byggd med en variation av kantstenslösning och friliggande lösning. Hela sträckan är belyst. Till följd av de geografiska förutsättningarna byter gc-vägen sida av vägen på tre platser längs sträckan.



Figur 4 Gång- och cykelväg genom Hackås, Bergs kommun.



Figur 5 Gång- och cykelväg genom Hackås, Bergs kommun.

Övrigt

Under åren 2022-2025 har de regionala medlen även använts till:

- Väg 662 Bonäshamn – Huså, upprättande av vägplan
- Väg 609, Gc-väg Rödön, upprättande av bygghandling
- Väg 87, Gc-väg Stugun, upprättande av bygghandling
- Väg 638 Gc-väg Ullån – Duved, upprättande av bygghandling
- Väg 604, Gc-väg Slandrom – Bye, uppstart av vägplan
- Väg 84, Lindsell (nytt räcke vid brant slänt)
- Väg 321 Svenstavik – Månsåsen (ledningsflytt)

- Väg 604 Gc-väg Slandrom – Vallsundsbron, (justering av vägbelysning)
- Väg 592 Gc-väg genom Hara, (justering av vägbelysning)
- Väg 323, Hammarstrand (justering av parkeringsytor)

Kostnader understigande 50 000kr redovisas ej.

Bilaga 3. Samlade effektbedömningar

Samlad effektbedömning

V 614 Häste-Ytterån, VM1877



Objektnummer: VM1877, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blom Kjell Arne, PLnrb, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-17

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Blom Kjell Arne, PLnrb

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Bilagor och referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Jämtland län och berör Krokom och Östersund kommun.

Nuläge och brister

Väg 614 går mellan korsningen med E14 i Ytterån och korsningen med väg 609 i Rödon. Samtliga trafikanter färdas i blandtrafik på vägen som har en bredd på 6 meter och saknar vägren och gång- och cykelväg, dessutom finns det flertalet kurvor, backkrön, farliga utfarter samt bitvis långa raksträckor som bjuder in till höga hastigheter. Då samtliga trafikslag delar vägrum finns risk för konflikter mellan de olika trafikanterna. Dessutom är vägsträckan utsatt för korsande rörelser av vilda djur.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar breddning på ca 15 km av väg 614 mellan Häste och Ytterån till enhetligt 8 m så långt det är möjligt (gäller ej broar), siktröjning längs hela sträckan (sidoområdesåtgärder såsom upprepning och skogsavverkning), förstärkningsåtgärder, samt bulleråtgärder (bullerplank och fönsteråtgärder). Föreslagna åtgärder fokuserar på att gynna trafiksäkerheten och bärigheten längs den aktuella sträckan.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

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

Investeringskostnad

Kostnaden är 119 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-97 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,91
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden underlättar för flera trafikantslag, men störst påverkan fås för biltrafiken med breddad väg och förbättrade siktförhållanden vilket ökar trafiksäkerheten. De resor som gynnas mest är transitresor

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

mellan Åre Östersund Airport och Åre/Duved, arbetspendling för boende på Frösön, skolpendling för elever som går på Rödöns skola, samt resor för cykelmotionörer under sommarhalvåret. Åtgärdens effekter bedöms främst ske i Jämtlands län där Östersunds och Krokums kommun bedöms gynnas mest.

Funktionsmål och hänsynsmål

Funktionsmålet påverkas positivt i form av att medborgarnas tillgänglighet, förutsättningar för att välja gång eller cykel och näringslivets tillgänglighet förbättras då trafiksäkerheten och reskomforten ökar samtidigt som restiden minskar. Hänsynsmålet påverkas positivt i form av att trafiksäkerheten förbättras, utsläppen minskar och bullernivåerna kommer kunna reduceras trots att det även finns negativa effekter relaterade till hänsynsmålet i form av masshantering, negativ påverkan på växt- och djurlivseffekt samt på forn- och kulturlämningar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Åtgärdsförslaget är ett av flera som tagits fram inom åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Tillgänglighet- och säkerhetsbrist väg 609/614 Rödön (Ärendenummer: TRV 2019/4166). Den saknar idag finansiering. Projektet ingår i den Regionala transportplanen för Jämtlands län 2022–2033. Denna samlade effektbedömning syftar till att utgöra ett beslutsunderlag för val av åtgärder samt för den Regionala transportplanen för Jämtland 2026–2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ökad vägstandard och bättre siktförhållanden leder till förbättrad reskomfort för bilförarna.		Förbättring
Reskostnad personbil	Åtgärden förväntas inte påverka reskostnaden för personbilar, då väglängden och den skyltade hastigheten blir oförändrade.	0 mnkr/år	-0,03
Restid personbil	Bredare väg och bättre sikt bedöms öka framkomligheten och förbättra restiden för personbil.	-0,23 kftim/år	1,8

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Åtgärden förväntas inte påverka godstidskostnaden då väglängden och den skyltade hastigheten blir oförändrade.	0 mnkr/år	0,02
Reskostnad lastbil	Åtgärden förväntas inte påverka reskostnaden för lastbilar då väglängden och den skyltade hastigheten blir oförändrade.	0 mnkr/år	0,01
Restid lastbil	Bredare väg och bättre sikt bedöms öka framkomligheten och därmed förbättras restiden för lastbil marginellt.	-0,04 kftim/år	0,33

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Övrig effekt	RESKOMFORT Ökad vägstandard och bättre siktförhållanden leder till förbättrad reskomfort för godstransportförarna.		Förbättring

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Antalet allvarliga olyckor på sträckan förväntas minska marginellt på grund av breddning av väg och sidoområdesåtgärder.	-0,03 LAS/år	
Döda	Åtgärden har en försumbar påverkan på antalet dödolyckor.	0 D/år	
Egendomskador	Antalet egendomsskador på sträckan förväntas minska marginellt på grund av breddning av väg och sidoområdesåtgärder.	-1,5 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Antalet ej allvarliga olyckor på sträckan förväntas minska marginellt på grund av breddning av väg och sidoområdesåtgärder.	-0,18 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Antalet mycket allvarliga olyckor på sträckan förväntas minska marginellt på grund av breddning av väg och sidoområdesåtgärder.	-0,01 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Bättre vägstandard och breddning av vägen leder till något bättre förutsättningar för gående och cyklister ur		Försumbart

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	trafiksäkerhetssynpunkt då det ges mer utrymme att nyttja vägen och får lättare att undvika fordon. Trafiksäkerhetseffekten bedöms däremot vara försumbar då de fortfarande kommer vistas i blandtrafik.		
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Åtgärden bedöms förbättra trafiksäkerheten till följd av breddning av väg och sidoområdesåtgärder.		28

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärden leder inte till några förändringar i utsläpp av avgaspartiklar. Detta kan bero att väglängden och hastigheten på sträckan blir oförändrade.	0 ton/år	0
Buller	Eventuella negativa effekter på buller mildras genom bullerskyddsåtgärder, den totala effekten bedöms som försumbar.		Försumbart
Kväveoxider	Åtgärden leder inte till några förändringar i utsläpp av kväveoxider. Detta kan bero att väglängden och hastigheten på sträckan blir oförändrade.	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Åtgärden leder inte till några förändringar i utsläpp av slitagepartiklar. Detta kan bero att väglängden och hastigheten på sträckan blir oförändrade.	0 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Det finns utpekade fornlämningar som riskerar att påverkas och hela området är utpekade som riksintresse kulturmiljövård, 3 kap 6§ MB. Tillstånd, arkeologiska undersökningar och eventuella skyddsåtgärder kommer krävas vid byggnation i nära anslutning till fornlämningar, vilket kommer påverka kostnaden negativt.		Försämring
Masshantering	Vägombyggnaden omfattar hantering av farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Vägombyggnaden omfattar hantering av invasiva arter (lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Samtidigt minimeras risken att lupiner sprids vidare då de hanteras och plockas bort. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig artrik väggkant, vilket kräver återskapande. Sammantaget bedöms påverkan vara negativ.		Försämring

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden bedöms inte påverka användning av motorbränsle och utsläpp av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-5,551115123125783E-17
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	1,8189894035458565E-15
---	------------------------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	2889	21
Reinvestering per år	50	0,69
Drift och underhåll per år	7,9	0,11

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

-

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden för personbil förbättras då bredare väg och bättre sikt bedöms öka framkomligheten medan reskostnaden för personbil inte påverkas då väglängden och den skyltade hastigheten blir oförändrade.	1,8 mnkr	> 0,02
Ökad vägstandard och bättre siktförhållanden leder till förbättrad reskomfort för bilförarna.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden bedöms förbättra restiden för lastbil marginellt då vägen breddas och sikten förbättras. Varken godstidskostnaden eller reskostnaden för lastbil påverkas då den skyltade hastigheten och väglängden förblir samma som innan åtgärden implementeras.	0,37 mnkr	> 0,00
Ökad vägstandard och bättre siktförhållanden leder till förbättrad reskomfort för godstransportörarna.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden bedöms minska antalet olyckor och därmed förbättra trafiksäkerheten till följd av breddning av väg och sidoområdesåtgärder.	28 mnkr	0,27
Bättre vägstandard och breddning av vägen leder till något bättre förutsättningar för gående och cyklister ur trafiksäkerhetssynpunkt då det ges mer utrymme att nyttja vägen och får lättare att undvika fordon. Trafiksäkerhetseffekten bedöms däremot vara försumbar då det fortfarande kommer vistas i blandtrafik.	≈ 0	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden leder inte till några förändringar i utsläpp av avgaspartiklar, kväveoxider eller slitagepartiklar. Detta kan bero att väglängden och hastigheten på sträckan blir oförändrade.	0 mnkr	0
Hälsa: Boende längs väg 614 som utsätts för vägtrafikbuller kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder för att mildra de negativa effekterna av bullre	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Sammantaget påverkas natur- och kulturmiljö på ett negativt sätt på grund av att vägen ligger i nära anslutning till fornlämningar och att vägkanten är artrik vilket kräver återskapande.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		
Övriga effekter	Nuvärde	
	mnkr	
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde	
	mnkr	
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde	
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-21 mnkr	
Sammanfattning		
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	9,3 mnkr	
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,1	

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	103 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	3,0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	106 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-97 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,91
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart

Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam
---	----------------

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

De beräknade effekterna visar en negativt nettonuvärdeskvot (NNK) i huvudanalysen på -0,91 och samtliga känslighetsanalyser ger också negativa resultat. De ej beräknade effekterna är försumbara och kan inte kompensera för det negativa beräknade värdet. Därför bedöms åtgärden som robust olönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Åtgärden bedöms vara lämplig för analys i EVA, men flera delmoment är svåra att observera, vilket kan leda till missvisande resultat. Det är viktigt att inte underskatta de effekter som inte har beräknats och det är osäkert kring hur den nuvarande bristande vägstandarden implementeras i verktyget.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden leder till att effekterna förbättras i form av ökad reskomfort för bilförarna och reducerade bullernivåer vid fastigheterna medan natur- och kulturmiljö försämras av de föreslagna åtgärderna. Sammantaget bedöms effekterna ta ut varandra.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden i detta skede saknar beroenden till andra infrastruktursatsningar

3 Fördelningsanalys

Åtgärden underlättar för flera trafikantslag, men störst påverkan fås för biltrafiken med breddad väg och förbättrade siktförhållanden vilket ökar trafiksäkerheten. De resor som gynnas mest är transitresor mellan Åre Östersund Airport och Åre/Duved, arbetspendling för boende på Frösön, skolpendling för elever som går på Rödöns skola, samt resor för cykelmotionörer under sommarhalvåret. Åtgärdens effekter bedöms främst ske i Jämtlands län där Östersunds och Krokums kommun bedöms gynnas mest.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Medborgarnas tillgänglighet förbättras något på grund av att restiden för personbil förbättras till följd av bredare väg och bättre sikt. Förutsättningarna för att välja gång eller cykel förbättras marginellt då trafiksäkerheten och reskomforten ökar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Näringslivets tillgänglighet förbättras marginellt då restiden för lastbil har en svag förbättring till följd av bredare väg och bättre sikt.

Funktionshindrades tillgänglighet

Bedöms inte påverkas.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Bedöms inte påverkas.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Trafiksäkerheten förbättras när vägen breddas förbättras och vägstandarden höjs.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärden bedöms inte påverka användningen av motorbränsle och utsläpp av koldioxid.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Bedöms inte påverkas.

Buller och vibrationer

I och med striktare riktvärden som gäller vid väsentlig ombyggnad kommer fastigheter som överskrider riktvärden efter utbyggnad att erhålla åtgärder som ger en bättre boendemiljö.

Landskap

Vägombyggnaden omfattar hantering av invasiva arter (lupiner), vilket kräver särskild metodik för att inte sprida dessa vidare. Skogsavverkning kommer att behövas till viss del och detta kan eventuellt påverka förekomsten av livsmiljöer. Hela sträckan anges ha dubbelsidig attrik väggkant, vilket kräver återskapande.

Vatten

Kunskap saknas i aktuellt skede.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i aktuellt skede.

Förorenade områden och masshantering

Vägombyggnaden omfattar hantering av farliga massor till deponi i samband med sidoområdesåtgärder.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Funktionsmålet påverkas positivt i form av att medborgarnas tillgänglighet, förutsättningar för att välja gång eller cykel och näringslivets tillgänglighet förbättras då trafiksäkerheten och reskomforten ökar samtidigt som restiden minskar. Hänsynsmålet påverkas positivt i form av att trafiksäkerheten förbättras, utsläppen minskar och bullernivåerna kommer kunna reduceras trots att det även finns negativa effekter relaterade till hänsynsmålet i form av masshantering, negativ påverkan på växt- och djurlivseffekt samt på forn- och kulturlämningar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,02025
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,26786
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	V 614 Häste-Ytterån
Objekt-id	VM1877
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jämtland
Kommun	Krokom och Östersund
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 614 går mellan korsningen med E14 i Ytterån och korsningen med väg 609 i Rödön. Samtliga trafikanter färdas i blandtrafik på vägen som har en bredd på 6 meter och saknar vägren och gång- och cykelväg, dessutom finns det flertalet kurvor, backkrön, farliga utfarter samt bitvis långa raksträckor som bjuder in till höga hastigheter. Då samtliga trafikslag delar vägrum finns risk för konflikter mellan de olika trafikanterna. Dessutom är vägsträckan utsatt för korsande rörelser av vilda djur.

Vägen fungerar som en transitväg mellan Åre Östersund Airport och Åre/Duved, arbetspendling för boende på Frösön, skolpendling för elever som går på Rödöns skola, samt används vägen under sommarhalvåret av cykelmotionärer. Väg 614 kan även användas som omledningsväg om det sker en trafikolycka på E14. Länstrafiken i Jämtland/Härjedalen har idag inga aktuella bussar i linjetrafik för sträckan Åre/Östersund Airport – Ytterån/Krokom. Den pågående kraftiga bostadsexploateringen i destinationer som Åre/Duved medför en på senare tid allt mer ökad resandefrekvens från Åre/Östersund Airport, vilket bidrar att fler individer har behov av snabba transitvägar till aktuell destination. Samtidigt är området längs Storsjön och Rödön en potentiell mycket attraktiv boendemiljö för den framtida bostadsexploateringen inom Krokoms kommun, vilket på sikt förväntas öka årsdygnstrafiken (ÅDT).

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Cirka 15 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 6 m bred, varierad hastighetsgräns 60-80 km/tim
Vägtrafik	639 f/d, 6% tung trafik (NVDB mätår 2016)

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar breddning på ca 15 km av väg 614 mellan Häste och Ytterån till enhetligt 8 m så långt det är möjligt (gäller ej broar), siktröjning längs hela sträckan (sidoområdesåtgärder såsom upprensning och skogsavverkning), förstärkningsåtgärder, samt bulleråtgärder (bullerplank och fönsteråtgärder). Föreslagna åtgärder fokuserar på att gynna trafiksäkerheten och bärigheten längs den aktuella sträckan.

Samtliga åtgärder som har föreslagits i åtgärdsvalsstudien kan dock inte implementeras i detta skede av ekonomiska skäl, vilket innebär att Trafikverkets krav för vägar och gators utformning inte kan uppfyllas fullt ut med avseende på trafiksäkerhet.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Cirka 15 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 8 m bred, varierad hastighetsgräns 60-80 km/tim
Vägtrafik	639 f/d, 6% tung trafik (NVDB mätår 2016)

Syfte och viktigaste effekt

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

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-08-29	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	119	36	119	36

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	103

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	En ökad anläggningsmassa leder till ökade drift- och underhållskostnader.	-3,0

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsförslaget är ett av flera som tagits fram inom åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Tillgänglighet- och säkerhetsbrist väg 609/614 Rödön (Ärendenummer: TRV 2019/4166). Den saknar idag finansiering. Projektet ingår i den Regionala transportplanen för Jämtlands län 2022–2033. Denna samlade effektbedömning syftar till att utgöra ett beslutsunderlag för val av åtgärder samt för den Regionala transportplanen för Jämtland 2026–2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-02

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,1
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,7
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
103 mnkr	3,0 mnkr	9,3 mnkr	-97 mnkr	-0,91

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	144	3,0	1,1	-146	-0,99
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	103	3,0	12	-94	-0,89
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	103	2,9	6,4	-99	-0,94
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	103	3,0	9,1	-97	-0,91
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	103	3,0	16	-89	-0,84
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	103	3,0	2,2	-104	-0,98
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	103	3,0	9,3	-97	-0,91
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	103	3,0	9,3	-97	-0,91
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	103	3,0	9,3	-97	-0,91

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åtgärden i detta skede saknar beroenden till andra infrastruktursatsningar

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	Arbets-PM
1c	json-filen
2a	Grov kostnadsindikation (GKI)
2b	Indexuppräkning omräkning av investeringskostnad
2c	Indexuppräkning omräkning av standardavvikelsen
3	Klimatkalkyl
4	Tidigare genomförd SEB: Systemid: 6152979d-6cc0-4c94-a6e7-d4e8ad3265b3
5	Tidigare genomförd SEB: Systemid: 9c629ad1-272a-4c2c-9124-f277059e8813

SEB Id: 307aa135-3e79-458d-ac47-ccd0f0573da7

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Objektnummer: VM1877, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blom Kjell Arne, PLnrb, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Utskriftsdatum: 2025-02-17

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Blom Kjell Arne, PLnrb

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

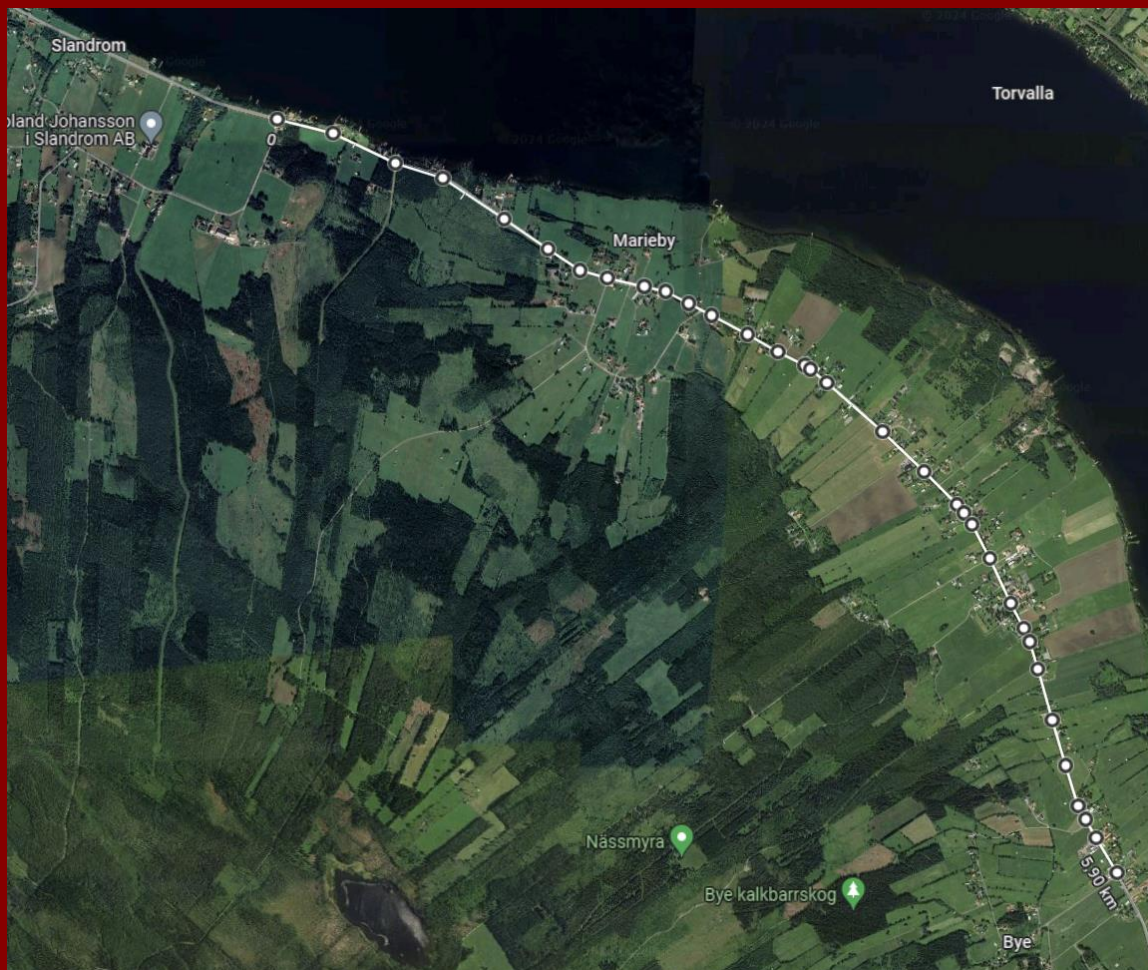
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Samlad effektbedömning

Väg 604 Slandrom - Bye, gång och cykel, R-Z22a



Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF_2025 536 Handling: 2112796



Objektnummer: R-Z22a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Gideonsson Daniel, PLnri, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-11



Samlad effektbedömning

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-23

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Gideonsson Daniel, PLnri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfrigor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" på [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Jämtland län och berör Östersund kommun.

Nuläge och brister

Utmed en sträcka på cirka 6 mellan Slandrom och Bye saknas det cykelinfrastruktur och cyklister hänvisas ut i blandtrafik på väg 604. Vägen är en trafikerad bilväg med hög hastighetsgräns vilket gör att trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter blir låg utmed sträckan. Det finns en befintlig gång- och cykelväg längs väg 604 genom Slandrom, den slutar i korsningen med väg 603. Längs sträckan finns bebyggelse och i Marieby finns en skola, och det planeras byggas mer bostäder.

Beskrivning av åtgärden

Det anläggs en ca. 6 km belyst separerad gång- och cykelväg längs väg 604. Sträckan börjar i korsningen med väg 603 (där befintlig gång- och cykelväg norrifrån slutar) och sträcker sig till korsningen med enskild väg in till Bye. Befintlig vägbelysning rivs och ersätts med ny belysning. Två nya busshållplatser byggs som fickor med kombinerad gång- och cykelyta och plats bakom för att möjliggöra väderskydd.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksituationen och öka trafiksäkerheten samt tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs väg 604.

Investeringskostnad

Kostnaden är 87 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd
---------------------------	------------

Fördelningsanalys

Åtgärden underlättar för flera trafikantslag, med störst påverkan för gång och cykel genom ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. I genomsnitt cyklar fler män medan fler kvinnor går, vilket gör att båda könen gynnas lika mycket. Barn och unga får förbättrade möjligheter att ta sig fram själva. Kollektivtrafikresenärer gynnas genom nya busshållplatser och ökad tillgänglighet. Lokala resor förbättras för boende i närområdet. Åtgärdens effekter bedöms främst ske i Jämtlands län där Östersunds kommun bedöms gynnas mest.

Funktionsmål och hänsynsmål

En ny gång- och cykelbana förväntas ha positiva effekter på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för cyklister och fotgängare. Ny anläggning leder till ökat intrång i landskapet, men effekten bedöms som försumbar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Objektet befinner sig i skede samrådsunderlag. Länsstyrelsen bedöms kunna ta beslut om betydande miljöpåverkan under våren 2025. Åtgärden är namngiven i länstransportplanen 2022-2033. Gång- och cykelvägen byggs delvis friliggande och är en fortsättning av en befintlig gång- och cykelväg som slutar i Slandrom.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Med hög standard på den nya gång- och cykelbanan, där cyklister och fotgängare separeras från motorfordon, samt två nya hållplatser längs sträckan, kommer reskomforten och tryggheten att öka både för oskyddade trafikanter och för resenärer.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Åtgärden skapar en mer tillgänglig väg till bostäder och skolan längs sträckan utmed väg 604. Nya hållplatser ger högre tillgänglighet för individer som ska resa med kollektivtrafik.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	En separerad gång- och cykelväg innebär en förbättrad trafiksäkerhet då risken för olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter minskar. Färre olyckor medför också lägre vårdkostnader.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Övrig effekt	Åtgärden kan bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet men effekten bedöms vara försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Att anlägga en ny gång- och cykelbana intill befintlig vägsträckning innebär begränsat intrång på växt- och djurliv. Intrånget bedöms vara försumbart då det inte sker någon stor exploatering av naturmark.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Då en ny gång- och cykelväg anläggs kan det förväntas ske en överflyttning från bil till gång och cykel. Åtgärdens effekt på klimatet bedöms vara försumbar.	Försumbart

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	369	2,0
Reinvestering per år	11	0,12
Drift och underhåll per år	2,8	0,19

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden i form av en ny gång- och cykelbana och nya busshållplatser utmed väg 604 kommer leda till ökad reskomfort, trygghet och tillgänglighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bedöms bli bättre då en ny separerad gång- och cykelväg anläggs.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärden främjar gång- och cykelresor och således även ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Effekten bedöms dock vara försumbar.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: En ny gång- och cykelbana intill existerande vägsträckning leder till försumbart intrång i naturmark.	≈ 0
Klimat (övrigt): Åtgärden bedöms inte påverka färdmedelsfördelningen i stor utsträckning vilket gör att det blir en försumbar effekt på klimatet.	≈ 0
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	75 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	75 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden förväntas ge betydande positiva effekter, främst genom ökad trafiksäkerhet samt förbättrade förutsättningar för framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister. Dessa effekter bedöms som stora, då fotgängare och cyklister i dagsläget tvingas färdas längs vägkanten i blandtrafik utmed väg 604. De nya hållplatserna bidrar också till förbättrad tillgång till kollektivtrafik, särskilt för unga resenärer som reser på egen hand. Negativa effekter är främst kopplade till påverkan på landskapet samt ökade krav på drift och underhåll. Sammanfattningsvis bedöms åtgärdens totala effekter vara positiva. Det råder dock viss osäkerhet kring huruvida nyttorna fullt ut motiverar anläggningskostnaden, då underlaget om antalet gående och cyklister är begränsat.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden leder till positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet och bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter att gå eller cykla till målpunkter utmed väg 604. Åtgärden innebär även förbättrade förutsättningar för kollektivtrafikresenärer.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Beroenden till andra infrastruktursatsningar saknas.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden underlättar för flera trafikantslag, med störst påverkan för gång och cykel genom ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. I genomsnitt cyklar fler män medan fler kvinnor går, vilket gör att båda könen gynnas lika mycket. Barn och unga får förbättrade möjligheter att ta sig fram själva. Kollektivtrafikresenärer gynnas genom nya busshållplatser och ökad tillgänglighet. Lokala resor förbättras för boende i närområdet. Åtgärdens effekter bedöms främst ske i Jämtlands län där Östersunds kommun bedöms gynnas mest.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

En friliggande separerad gång- och cykelväg leder till bättre förutsättningar att välja gång eller cykel istället för bil som färdmedel. Nya busshållplatser anläggs. Tillgängligheten ökar för samtliga grupper.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bedöms inte påverkas.

Funktionshindrades tillgänglighet

En ny separerad gång- och cykelväg längs väg 604 bedöms förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, eftersom de kan förflytta sig längs sträckan utan att behöva vistas i blandtrafik. Även nya busshållplatser med förbättrade anslutningar längs vägen förväntas ha en positiv effekt på tillgängligheten för denna grupp.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Barn och unga bedöms påverkas positivt av en ny gång- och cykelväg då oskyddade trafikanter separeras från motorfordon. Detta skapar bättre förutsättningar för barn och unga att transportera sig till målpunkter på egen hand.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

En trafikseparerad gång- och cykelbana leder till minskad risk för olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, och åtgärden kommer därmed bidra till ökad trafiksäkerhet.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärden kan främja ett ökat resande till fots, med cykel och kollektivtrafik, vilket bidrar till att skapa mer hållbara transportvanor. Den förväntade överflyttningen från motorfordon bedöms dock vara begränsad och effekten på de totala utsläppen därmed liten.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Effekten på luftkvaliteten och miljön bedöms vara begränsad.

Buller och vibrationer

Bedöms inte påverkas.

Landskap

Bedöms inte påverkas i betydande utsträckning.

Vatten

Bedöms inte påverkas.

Material och kemiska produkter

Bedöms inte påverkas.

Förorenade områden och masshantering

Bedöms inte påverkas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

En ny gång- och cykelbana förväntas ha positiva effekter på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för cyklister och fotgängare. Ny anläggning leder till ökat intrång i landskapet, men effekten bedöms som försumbar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 604 Slandrom - Bye, gång och cykel
Objekt-id	R-Z22a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jämtland
Kommun	Östersund
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Utmed en sträcka på cirka 6 mellan Slandrom och Bye saknas det cykelinfrastruktur och cyklister hänvisas ut i blandtrafik på väg 604. Vägen är en trafikerad bilväg med hög hastighetsgräns vilket gör att trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter blir låg utmed sträckan. Det finns en befintlig gång- och cykelväg längs väg 604 genom Slandrom, den slutar i korsningen med väg 603. Längs sträckan finns bebyggelse och i Marieby finns en skola, och det planeras byggas mer bostäder.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Cirka 6 km
Gångvägsstandard	Blandtrafik
Gångtrafik	Mätdata saknas. Antalet gående och cyklister uppskattas till cirka 130 enligt schabloner.
Cykelvägslängd	Cirka 6 km
Cykelvägsstandard	Blandtrafik
Cykeltrafik	Mätdata saknas. Antalet gående och cyklister uppskattas till cirka 130 enligt schabloner.
Väglängd	Cirka 6 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 6,5 m bred, skyltad hastighet 70 km/tim
Vägtrafik	1915 f/d, 6% tung trafik (NVDB mätår 2016)

Beskrivning av åtgärden

Det anläggs en ca. 6 km belyst separerad gång- och cykelväg längs väg 604. Sträckan börjar i korsningen med väg 603 (där befintlig gång- och cykelväg norrifrån slutar) och sträcker sig till korsningen med enskild väg in till Bye. Befintlig vägbelysning rivs och ersätts med ny belysning. Två nya busshållplatser byggs som fickor med kombinerad gång- och cykelyta och plats bakom för att möjliggöra väderskydd.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	Cirka 6 km
Gångvägsstandard	Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred och belyst.
Gångtrafik	Mätdata saknas. Antalet gående och cyklister uppskattas till cirka 130 enligt schabloner.
Cykelvägslängd	Cirka 6 km
Cykelvägsstandard	Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred och belyst.
Cykeltrafik	Mätdata saknas. Antalet gående och cyklister uppskattas till cirka 130 enligt schabloner.
Väglängd	Cirka 6 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 6,5 m bred, skyltad hastighet 70 km/tim
Vägtrafik	1915 f/d, 6% tung trafik (NVDB mätår 2016)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksituationen och öka trafiksäkerheten samt tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs väg 604.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-04-02	2024-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	91		87	

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	75

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång- och cykelväg kommer att öka anläggningsytan vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Objektet befinner sig i skede samrådsunderlag. Länsstyrelsen bedöms kunna ta beslut om betydande miljöpåverkan under våren 2025. Åtgärden är namngiven i länstransportplanen 2022-2033. Gång- och cykelvägen byggs delvis friliggande och är en fortsättning av en befintlig gång- och cykelväg som slutar i Slandrom.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Beroenden till andra infrastruktursatsningar saknas.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM
2	FKS
3	Klimatkalkyl
4	SEB skede Åtgärdsvalsstudie 2021-04-19 Systemid: ac875719-babe-4f87-8ddd-6c5cd0686b92
5	SEB skede Åtgärdsvalsstudie 2024-12-20 Systemid: 776f6582-15ae-49f4-8e12-33946bc8c01d

SEB Id för denna SEB: 2d90d8f5-2711-48b6-a281-26d6ea195656

Objektnummer: R-Z22a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Gideonsson Daniel, PLnri, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-11



Samlad effektbedömning

Ankom: 2025-09-19 Ärende: TSF 2025 536 Handling: 2112796

Utskriftsdatum: 2025-05-23

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Gideonsson Daniel, PLnri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Diarienummer HJALM.2025.535

Anslutning till region Västernorrlands Vård- och omsorgscollege

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelse beslut.

1. Strömsunds kommun ansöker om att ingå som lokalt Vård- och omsorgscollege inom region Västernorrlands regionala Vård- och omsorgscollege.
2. Den årliga avgiften inryms i befintlig budget för Hjalmar Strömerskolan.

Beskrivning av ärendet

Region Jämtland Härjedalen har sedan tidigare varit huvudman för regionalt Vård- och omsorgscollege i Jämtland Härjedalen. I samband med att Kommunförbundet Jämtland Härjedalen bildades 2023 flyttades ansvaret för Vård- och omsorgscollege till dem. En genomlysning i regionen har sedan visat att intresset för fortsatt certifiering för Vård- och omsorgscollege inte finns i medlemskommunerna förutom i Strömsunds kommun. Styrelsen för Kommunförbundet i Jämtland Härjedalen beslutade därför i maj 2025 att Kommunförbundet inte kan vara huvudman för fortsatt certifiering i Vård- och omsorgscollege.

Den lokala styrgruppen i Strömsunds kommun gör bedömningen att det är av stort värde att fortsätta ingå i Vård- och omsorgscollege. När den regionala nivån i Jämtland läggs ner behöver Strömsunds kommun därför ansöka om inträde i region Västernorrlands Vård- och omsorgscollege.

Beslutsunderlag

Bilaga - Anslutning till region Västernorrlands Vård- och omsorgscollege

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Anna Backman Wikström

Beslut skickas till

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Ralf Sjödin

Diarienummer HJALM.2025.535

Anslutning till region Västernorrlands Vård- och omsorgscollege

Bakgrund

Behovet av en hållbar kompetensförsörjning inom vård och omsorg är av stor vikt för välfärden i Sverige idag och framöver. Behovet av utbildade medarbetare växer liksom möjligheten till kompetensutveckling för redan anställda så att de har möjlighet att växa och utvecklas i sina yrkesroller. För att kunna bemöta dessa utmaningar har Strömsunds kommun varit certifierad som lokalt Vård- och omsorgscollege (VO-College) sedan 2010.

Vård- och omsorgscollege (VO-College) är en samverkansform för att utveckla utbildningar och verksamheter inom vård och omsorg. Det innebär bland annat att utbildningssamordnare och arbetslivet samverkar för att öka attraktionen för yrket och att utveckla både ungdoms- och vuxenutbildningen inom vård och omsorg. Den kvalitet som utbildningen garanterar innebär att den studerande får en efterfrågad utbildning med möjlighet till olika karriärvägar, statusen för utbildningen och yrkesområdet höjs och arbetsgivaren får möjlighet att rekrytera personal med rätt kompetens för att säkra kompetensförsörjningen inom vård och omsorg. I Strömsunds kommun har gymnasie- och vuxenutbildningen samverkat med vård- och socialförvaltningen, primärvården, Arbetsförmedlingen, Kommunal och Vårdförbundet enligt samverkansavtal.

Region Jämtland Härjedalen har sedan tidigare varit huvudman för regionalt VO-College i Jämtland Härjedalen och det är en förutsättning för att de lokala VO-Collegen ska kunna finnas. I samband med att Kommunförbundet Jämtland Härjedalen bildades 2023 flyttades ansvaret för VO-College till Kommunförbundet. Kommunförbundet fick i uppdrag av styrelsen att utreda formerna för huvudmannaskapet samt undersöka intresset för fortsatt deltagande i VO-College, regionalt och lokalt.

Genomlysningen har visat att intresset för fortsatt certifiering för VO-College inte finns i medlemskommunerna utom i Strömsunds kommun och därför har Styrelsen Kommunförbundet i Jämtland Härjedalen beslutat den 9 maj 2025 att Kommunförbundet inte kan vara huvudman för fortsatt certifiering i VO-College. Efter beslutet har det lokala VO-Collegegets styrelse i Strömsund inlett ett samarbete med VO-College Region Västernorrland för att höra om möjligheten att kunna ansluta sig till dem.

Fortsatt samverkan

Det lokala VO-College i Strömsunds kommun har sedan starten haft en välfungerande styrgrupp och strukturerad samverkan med samtliga parter som är viktiga för det systematiska kvalitetsarbetet. Samverkan har bidragit till viktig utveckling och kompetens inom många områden som att exempelvis säkra att utbildningen motsvarar de behov som efterfrågas inom verksamheterna. De senare åren har samverkan också lett till att arbetet med språkutveckling på arbetsplatserna har kommit igång och som främjar integration och inkludering. VO-Collegecertifierad handledarutbildning har också varit en garanti att eleverna på gymnasiet och vuxenutbildningen får kvalitetssäkrat lärande under sin praktik. Nationella VO-College erbjuder både skolan och arbetsgivaren värdefull vägledning, utbildning samt stödmaterial som leder till likvärdigheten inom utbildningen och branschen. Efter att VO-College Jämtland Härjedalen upphör så behövs det ett annat regionalt VO-College att ansluta sig till för att det lokala VO-College skall kunna finnas kvar för fortsatt samverkan och ett hållbart systematiskt kvalitetsarbete inom de områden som certifiering ålägger oss att arbeta med enligt nedan:

- Samverkan
- Regional och lokal organisation
- Utbildning och kompetensutveckling
- Attraktivitet och hållbarhet
- Kommunikation
- Nationella riktlinjer
- Uppföljning
- Avtal

Förväntade utvecklingskostnader

Samverkan i VO-College i Strömsund består av flera parter och utvecklingsarbetet utformas utifrån de förhållanden och behov som råder i kommunen. Både utbildningsanordnaren och arbetsgivaren har delat på en personell resurs sedan starten som har varit en garant och viktig förutsättning för måluppfyllelsen för det lokala arbetet inom certifieringen. Resursen uppskattas till 25% av en heltid. För att ingå som lokal VO-College i Region Västernorrland tillkommer en årlig collegeavgift till regionen som beräknas utifrån befolkningsantalet i respektive kommun. I den ingår kostnaden för den regionala processledaren och vissa verksamhetskostnader som beslutas av den regionala styrgruppen samt den årliga serviceavgiften på 67 000 kr till kansliet för Nationellt VO-College. I tabellen nedan visas hur collegeavgiften fördelas mellan kommunerna i Västernorrland om Strömsund kommun ingår:

Kommunala parter	Befolkningsantal	Procent	Belopp
Sundsvalls kommun	99 121	50,27	482 583
Härnösand	24 548	12,45 1	19 515
Timrå	17 481	8,87	85 109
Ånge	9 050	4,59	44 061
Kramfors	17 555	8,9	85 469
Sollefteå	18 425	9,34	89 704
Strömsund	10 995	5,58	53 531
Summa kommuner	197175	100	959 97

För 2026 kommer nya uppgifter hämtas om befolkningsantal 1 november 2025 vilket kan ändra i beloppen.

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Anna Backman Wikström

Beslut skickas till

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Ralf Sjödin

Diarienummer FUF.2025.569

Information av Handelskammaren Mittsverige om projektet Kompetenskompassen

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelse beslut.

Kommunstyrelsen har tagit del av informationen.

Beskrivning av ärendet

I projektet Kompetenskompassen arbetar Handelskammaren Mittsverige för att ge framtidens arbetskraft kunskap för att kunna ta medvetna studie- och yrkesval. Genom aktiviteter informeras ungdomar om hur arbetsmarknaden ser ut, var jobben finns och vad de behöver tänka på för att ta sig dit. De lyfter även det lokala näringslivet för att öka ungas intresse och kunskap om vilka företag och arbetsmöjligheter som finns i våra regioner.

Strömsunds kommun har genom framtids- och utvecklingsförvaltningen under de senaste sex åren deltagit i Handelskammaren Mittsveriges projekt. Till en början involverades endast våra gymnasieungdomar med de senaste åren har även grundskolans elever deltagit.

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Anna Backman Wikström

Diarienummer KS.2025.494

Revidering av riktlinjen för borgerlig vigsel

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslut.

Riktlinjen för borgerlig vigsel revideras och avgiften för borgerlig vigsel tas bort.

Beskrivning av ärendet

I kommunfullmäktige den 15 november 2023 § 173 antogs riktlinjen för borgerliga vigslar och man beslutade att införa en avgift. Eftersom vi fått information av Länsstyrelsen att vi endast kan ta avgift när vigsel hålls i våra egna lokaler, så är förslaget att avgiften tas bort helt.

Bilagor

Riktlinje för borgerlig vigsel

Beslutsunderlag

Namnge bilagor

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Carina Wiik

Beslut skickas till

Kommunledningsförvaltningen, kansli

Kommunledningsförvaltningen, Strömsund turism

Diarienummer KS.2025.494

Revidering av riktlinje för borgerlig vigsel

En borgerlig vigsel är en rättsligt bindande ceremoni utan religiösa inslag. Ni som vill kan gifta er borgerligt i Strömsunds kommun.

Inför Ceremonin

Bokning av vigsel

Vill ni gifta er borgerligt kan ni anmäla intresse via vår e-tjänst på kommunens webbplats. Ni kan även ta kontakt med någon av kommunens handläggare för att boka en tid för vigsel. Handläggarna nås på telefon 0670-164 00 eller träffas på Folkets hus, Ramselevägen 6 i Strömsund.

På kommunens webbplats finns information om vilka som är vigselförrättare i Strömsunds kommun.

Hindersprövning

För att ni ska kunna gifta er måste ni först ansöka om hinderprövning. Hinderprövning sker för att kontrollera att det inte finns några hinder för att ingå äktenskap. Prövningen görs av skatteverket. Blankett för hinderprövning laddas ner från skatteverkets webbplats.

Finns det inga hinder att ingå äktenskap kommer ni att få två blanketter:

- Intyg hinderprövning
- Intyg vigsel

De två intygen, hinderprövning och vigsel, ska ni i förväg lämna till vigselförrättaren eller till handläggarna på Folkets hus. Intygen ska vara hos kommunen senast 7 dagar före vigseln.

Utländska medborgare

Om ni båda, eller någon av er, inte är svensk medborgare eller inte är folkbokförd i Sverige gäller särskilda regler vid hinderprövning. Mer information finns hos Skatteverket.

Kostnad

En borgerlig vigsel kostar 500 kronor om minst en av er är folkbokförd i Strömsunds kommun. För er som inte är folkbokförda i kommunen kostar vigseln 1 000 kronor. Vid återbud ska detta meddelas senast 2 dagar före er bokade tid, i annat fall blir ni betalningsskyldiga.

Eventuella resekostnader kan tillkomma och utgår från vigselförrättarens hemort. Detta avtalas i förväg med aktuell vigselförrättare.

Ceremonin

Ni måste ta med er legitimation till vigseln.

Plats

I Strömsunds kommun sker vigseln ofta på kommunhuset eller på Folkets hus i Strömsund, men i överenskommelse med vigselförrättaren kan den ske på annan plats i kommunen. Akten utformas efter era önskemål i samråd med vigselförrättaren.

Vittnen

Ni behöver två vittnen som är över 18 år och som ska närvara vid vigseln. Vittnen behöver ta med sig legitimation. Om ni vill kan kommunens handläggare ordna vittnen, detta måste avtalas i förväg.

Efternamn

Senast i samband med ceremonin ska ni bestämma vilket eller vilka efternamn ni ska bära och meddela dem till Skatteverket. Detta görs via en blankett som finns att tillgå på Skatteverkets webbplats. Om ni inte ansöker om att byta efternamn behåller ni era efternamn när ni gifter dig.

Efter Ceremonin

Efter ceremonin utfärdar vigselförrättaren ett vigselbevis. Du behöver inte underrätta Skatteverket om att vigseln ägt rum, det gör vigselförrättaren eller kommunens handläggare.

Diarienummer KS.2025.604

Raststuga vid Lillfjället/Guhikieniese

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelse beslut.

Kommundirektören får i uppdrag att utreda vidare hanteringen av raststugor som kommunen ansvarar för.

Beskrivning av ärendet

Kommunen har i många år arrenderat mark av Länsstyrelsen för upplåtelse av en raststuga vid Lillfjället/Guhikieniese cirka 5 kilometer nord väst om Brattli fjällstation. Håkan Berglund har skickat in en skrivelse och uppmärksammat kommunen på att raststugan inte är beboeligt skick samt att säkerhetsutrustning och annan utrustning saknas. Raststugan är markerad på fjällkartan och därför kan fjällbesökare anta att den är i fungerande skick.

Barn-, kultur- och utbildningsförvaltningen har identifierat ytterligare fem raststugor. Ansvaret för dessa raststugor behöver utredas.

Beslutsunderlag

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Carina Wiik

Beslut skickas till

Kommundirektör

Kommunledningsförvaltningen, Carina Wiik

Diarienummer HR.2024.583

Strategi 2032 - Målinriktad kompetensförsörjning

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut.

1. Överlämna förslaget till ny grafisk profil för Strömsunds kommun till kommunfullmäktige för beslut.
2. Rekommenderar kommunfullmäktige att anta förslaget i sin helhet.

Sammanfattning av ärendet

Som en del av kommunens långsiktiga arbete för att fler ska vilja bo, leva och verka i Strömsunds kommun, har ett omfattande varumärkesarbete genomförts under året. Arbetet syftar till att stärka kommunens attraktivitet både som plats och arbetsgivare.

Under processen har möten med diskussioner och grupparbeten hållits med chefer, politiker, näringsliv och nyinflyttade. Processledning har även tagit del av andra projektresultat såsom exempelvis "Förstudie – En del av där jag bor" som ett antal feriepraktikanter genomförde under sommaren. Över 500 teckningar från grundskoleelever har dessutom samlats in som inspiration till den nya visuella identiteten.

Arbetet har bedrivits i nära samverkan över alla förvaltningar, med stöd av processtöd för varumärkesutveckling. Resultatet är ett förslag till ny grafisk profil som ska ersätta den nuvarande och utgöra en gemensam visuell grund för kommunens kommunikation framöver.

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Ingela Sonidsson

Beslut skickas till

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Patrik Jemteborn

Kommunledningsförvaltningen, Pär-Eric Hemmingsson

Diarienummer KS.2025.626

Uppdrag att ta fram en handlingsplan gällande livsmedelsförsörjning för Strömsunds kommun

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut.

Kommunstyrelsen beslutar att ge kommundirektören i uppdrag att ta fram en lokal handlingsplan baserad på följande styrkeområden:

1. Stärka lokal livsmedelsproduktion: Utöka och förstärk livsmedelsproduktionen i kommunen för att öka den civila beredskapen på landsbygden.
2. Främja företagande inom livsmedelssektorn: Skapa förutsättningar för fler företag inom livsmedelssektorn som bidrar till att stärka den lokala produktionen.
3. Stödja företagsutveckling och offentlig konsumtion: Stödja utvecklingen av livsmedelsföretag, öka användningen av lokala livsmedel i offentliga kök och fungera som motor för tillväxt inom sektorn.
4. Utbildning och kunskapsspridning: Inspirera fler att välja gröna näringar som yrkesbana samt öka medborgarnas kunskap om livsmedel genom förnyelse och vidareförande av kunskap.

Sammanfattning av ärendet

Strömsunds kommun har goda geografiska förutsättningar att utveckla sin livsmedelsproduktion och därigenom även stärka den civila beredskapen, främja företagande och öka användningen av lokala livsmedel. En lokal handlingsplan kan fungera som ett strategiskt verktyg för att samordna insatser och skapa långsiktig utveckling inom livsmedelssektorn.

Handlingsplanen redovisas till KS under kvartal två 2026.

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunstyrelsen, KS Handläggare

Diarienummer MEDB.2025.107

Svar på medborgarförslag om etablering av samhälle vid Lorås med eventuell golfbana

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktiges beslut.

1. Medborgarförslaget anses besvarat.
2. Kommunstyrelsen ställer sig positiv till utveckling av denna del av kommunen och uppdrar näringslivschefen att undersöka möjligheterna för privata initiativ enligt ställt medborgarförslag.

Beskrivning av ärendet

I februari 2025 lämnade Carl Henrik Byström in ett medborgarförslag angående framtida utveckling och bebyggelse vid byn Lorås.

Medborgarförslaget anhängiggjordes 26 februari 2025.

Förslagsgivaren menar att Lorås är strategiskt placerad för framtida utveckling och bebyggelse samt har stor potential att växa till ett livskraftigt samhälle med bostäder, service och näringsliv. Lorås ligger nära befintlig vägstruktur vilket gör orten lättillgänglig. En framtida utveckling och bebyggelse i Lorås skulle bidra positivt till inflyttning inte minst från närliggande kommuner. Nämnd utveckling skulle dessutom kunna skapa möjlighet för nya näringsverksamheter och serviceinrättningar. En etablering av en golfbana intill Lorås skulle ytterligare öka områdets attraktionskraft och locka fler invånare och besökare.

Medborgarförslaget stämmer väl överens med Strömsunds kommuns övergripande styrdokument Näringspolitiskt program där det framgår att Strömsunds kommun ska undersöka förutsättningarna för byggande av moderna bostäder som i sin tur kan skapa möjligheter för att vidga arbetsmarknadsområdet. Då Lorås ligger cirka 45 minuter från Östersund är det inom pendlingsavstånd till en växande arbetsmarknad. Lorås med omnejd ligger även strategiskt inom pendlingsavstånd till arbeten i exempelvis tätorten Strömsund, cirka 40 minuter.

Strömsunds kommun ställer sig positiv till utveckling av denna del av kommunen. En nödvändig framgångsfaktor för ett projekt av denna storlek är dock investeringar av privata intressenter.

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Patrik Jemteborn

Bilagor

Medborgarförslag

Beslut skickas till

Förslagsställare, Carl Henrik Byström

Medborgarförslag

Ärendenummer: #11544 | Inskickat av: Carl Henrik Byström (signerad) | 2025-02-14 12:22

✓1. Inlämnat av

Inlämnat av

Förnamn

Carl Henrik

Efternamn

Byström

✓2. Förslag

Rubrik på medborgarförslaget

Etablering av samhälle vid Lorås med eventuell golfbana

Ditt förslag

Beskriv ditt förslag så utförligt du kan. Ju mindre kompletteringar som behövs i efterhand ju fortare kan du få ett besked om ditt förslag.

Medborgarförslag: Etablering av samhälle vid Lorås med eventuell golfbana

Till: Strömsunds kommun

Bakgrund:

Lorås är en by belägen cirka 55 kilometer norr om Östersund och cirka drygt en mil söder om orten Hammerdal. Lorås som by är omgiven av naturskön miljö och strategiskt placerad för framtida bebyggelse och utveckling. Området har stor potential att växa till ett livskraftigt samhälle med bostäder, service och näringsliv. I takt med att Östersund expanderar ökar möjligheterna för Strömsunds kommun att attrahera nya invånare, särskilt till de södra delarna av kommunen som angränsar till Östersunds kommun och ligger inom pendlingsavstånd, cirka 45 minuter från Östersund.

Motivering:

Bostadsbrist och inflyttning: Efterfrågan på bostäder i regionen ökar, och Lorås kan bli ett attraktivt alternativ för både unga familjer och pensionärer som söker en naturnära livsstil. Dessutom kan etableringen av en eventuell ny golfbana intill Lorås ytterligare öka områdets attraktionskraft och locka fler invånare och besökare.

Ekonomisk tillväxt: Ett nytt samhälle kan bidra till ökad sysselsättning genom etablering av småföretag, serviceinrättningar, handel, lager, industri och turismrelaterad verksamhet.

Infrastruktur och kommunikationer: Lorås ligger nära befintliga vägstrukturer, vilket gör det lättillgängligt för pendlare och besökare.

Hållbar samhällsutveckling: Genom att bygga ett samhälle med fokus på hållbara bostadslösningar, förnybar energi och bevarande av naturvärden kan Lorås bli en förebild för framtida samhällsplanering.

Ankom: 2025-02-14 Ärende: MEDB:2025:107 Handling: 2093771

Förslag till beslut

Förslag:

Att Strömsunds kommun arbetar aktivt med marknadsföring och deltar på mässor runt om i landet för att locka till sig nya invånare, barnfamiljer, investerare, företag och arbetskraft.

Att Strömsunds kommun genomför en förstudie om möjligheterna att utveckla Lorås till ett samhälle.

Att kommunen undersöker intresset från potentiella invånare, investerare och företag.

Att en detaljplan tas fram för att möjliggöra bebyggelse och serviceinrättningar.

Att kommunen i samarbete med regionala aktörer arbetar för att skapa näringslivsmöjligheter och förbättrad infrastruktur.

Eventuell golfbana: En idé som bör undersökas är möjligheten att etablera en golfbana i eller runt orten Lorås. En sådan anläggning kan ge flera fördelar:

Ökad turism: Golf är en populär aktivitet som kan locka både golfentusiaster och turister till Lorås, vilket i sin tur skulle kunna öka besöksstrycket på lokala hotell, restauranger och andra turistföretag.

Skapande av arbetstillfällen: Golfbanan kan generera nya arbetstillfällen både direkt inom golfbanans drift och indirekt genom att stimulera närliggande verksamheter som hotell, restauranger, transporttjänster och annan service.

Hälsosam livsstil: Golf är en aktivitet som främjar en aktiv och hälsosam livsstil för alla åldrar, vilket kan bidra till att Lorås blir en ännu mer attraktiv plats för både nuvarande och framtida invånare.

Hållbar utveckling: Golfbanan kan byggas med fokus på hållbarhet och miljövänliga lösningar, exempelvis genom att använda förnybara energikällor, regnvatten och ekologiska metoder. Det kan också vara en plats för rekreation som integreras väl med den natursköna omgivningen.

Fastighetsvärde och attraktivitet: Närheten till en golfbana kan höja fastighetsvärdena i området och göra Lorås ännu mer attraktivt för både husköpare och företagsetableringar.

Jag som undertecknar detta medborgarförslag anser att Lorås har stor potential att bli ett attraktivt samhälle och uppmanar kommunen att vidta åtgärder för att undersöka möjligheten att etablera bostäder, service och en eventuell golfbana i området. Jag tror det finns andra som tycker detta förslag kan vara intressant och det kan vara värt att lägga upp en diskussion kring detta medborgarförslag för att knyta Strömsund närmare Östersunds tillväxt och expansion. Med dessa ord vill jag bara att ni funderar kring detta medborgarförslag och ser möjligheterna som finns i området mellan Strömsund och Östersund för framtida tillväxt.

Med vänliga hälsningar

Carl Henrik Byström

✓3. Medgivande

Jag godkänner att mitt namn får publiceras på internet tillsammans med mitt förslag.

Ja

När kommunfullmäktige behandlar mitt förslag vill jag närvara

Ja, jag vill närvara

Diarienummer KS.2025.1

Delgivningar

1. Redovisning från kommunledningsförvaltningen över kvarstående medel i kommunstyrelsens anslag för oförutsedda behov:

Budget 2025	300 000
Kvarstår	300 000
2. Redovisning från kommunledningsförvaltningen över kvarstående medel i kommunstyrelsens utvecklingspott:

Budget 2025	3 277 000
Sommarlovsaktiviteter § 83	-125 000
Kvarstår	3 152 000

1. IEF styrelsemöte protokoll 2025-08-27 signerat.pdf

2. Jämtlands räddningstjänstförbund - Anslagsbevis.pdf

2a. Jämtlands räddningstjänstförbund - protokollsutdrag §73
Delårsrapport.pdf

3. Beslut KF Berg 2025-09-25 Revidering av stadgar avseende antalet ersättare i Kommunförbundets styrelse samt val av ersättare.pdf

4a. Meddelande från Länsstyrelsen Norrbotten.pdf

4b. Inspektionsprotokoll.pdf

5. Beslut Bräcke kommun, KF § 179 2025 Budget 2026 GNUS.pdf

6. Protokoll 2025-09-23 SN § 111 Uppföljning mål per aug 2025.pdf

7. Bräcke kommun, KF § 178 - 2025 Ägardirektiv Jämtlands
Räddningstjänstförbund 2026.pdf

8. Protokoll 2025-10-03 BKUN § 100 Beslut angående Sammanträdesdagar
2026.pdf

-
- 9a. Protokoll 2025-10-03 BKUN § 85 Verksamhetsprognos KoF.pdf
 - 9b. Tjänsteskrivelse Verksamhetsprognos augusti 2025 KoF.pdf
 - 10a. Protokoll 2025-10-03 BKUN § 86.pdf
 - 10b. Nämndsbeslut Inriktningsmål augusti 2025 BKU.pdf
 - 10c. Nämndsbeslut Tjänsteskrivelse Verksamhetsprognos augusti 2025 BKU.pdf
 - 11. Beslut om ansökan vigsselförrättare, 2025-10-10.pdf
 - 12. Stämmoprotokoll Servanet 2025-04-14.pdf
 - 13. Styrelseprotokoll Servanet 2025-04-14.pdf
 - 14. Styrelseprotokoll Servanet 2025-09-18.pdf

Förslag till beslut

Delgivningarna läggs till handlingarna.

Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Malin Åbbel Fjell