

2014-05-23

Dnr RS/2013-19

Länstransportplan 2014 – 2025 för Jämtlands län

Fastställt av Regionstyrelsen 2014-06-16



Förord

Detta förslag till Länstransportplan för Jämtlands län är utformat enligt de direktiv och de ekonomiska ramar som regeringen lämnat.

De ekonomiska ramarna har fördelats efter en modell där befolkningsstorleken väger tyngst. Med en sådan fördelningsmodell tas inte tillräcklig hänsyn till vare sig det vitt förgrenade vägnätet i länet eller till den trafik som alstras av den starkast växande näringen i länet och landet, nämligen turistnäringen. Regionförbundet har både inför och under planeringsarbetet framfört behovet av andra modeller för fördelning av ramar för de regionala planerna.

Länstransportplanen har tagits fram i bred samverkan med bland annat olika delar av länets näringsliv, åkerinäringen, Länstrafiken, Länsstyrelsen, kommunerna och landstinget. Ett nära samarbete har också skett med trafikverkens regionala representanter där möjligheterna att få ut största möjliga effekt utifrån de begränsade ramar som funnits har tagits tillvara.

Genom att samnyttja medel för Länstransportplanen och medel för så kallade bärighetsåtgärder i den nationella planen har förutsättningar skapats för rejäla förbättringar av många vägar på olika håll i länet. Denna plan innehåller också en kraftfull satsning på gång- och cykelvägar, en satsning som efterfrågats av många och med positiva effekter för både miljö och hälsa. I planen ingår också satsningar för att öka det kollektiva resandet. Utifrån de ramar som stått till förfogande innehåller planen således många angelägna åtgärder för en hållbar utveckling i vårt län.

REGONFÖRBUNDET JÄMTLANDS LÄN

Robert Uitto
Regionråd

Anders Byström
Regiondirektör

Innehållsförteckning

Förord	2
Innehållsförteckning	3
Sammanfattning	4
Direktiv och ramar	5
Planering av transportinfrastruktur	6
Koppling till annan planering	6
Kollektivtrafikens roll	7
Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen	7
Regionala utgångspunkter – strategier och program	9
Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län	9
Nuläge	9
Vägarna i Jämtlands län	12
Regionförstoring	12
Förbindelser och kommunikationer	13
Turismens betydelse för Jämtlands län och Sverige	16
Transportinfrastrukturens betydelse för skogsnäringen i Jämtlands län	17
Övrig inriktning av arbetet	17
Åtgärder i Länstransportplan 2014-2025	19
Riksväg 84 X-länsgräns - Fjällnäs	19
Väg 321 delen Svenstavik – Månsåsen	20
Väg 315 Utanbergsvallarna – Rätan	21
Väg 675 Valne – Änge	21
Väg 675 Kurvan i Ede	22
Väg 711 Bräcke – Albacken	22
Väg 659 Så – Vik	23
Väg 662 Bonäshamn - Huså	24
Mittbanan och åtgärder för tågstopp i Nälden	24
Planprocesser för åtgärder på väg E 14 och E 45	25
Idag opreciserade större åtgärder i slutet av planperioden	25
Åtgärder för hastighetsanpassning av länsvägar	26
Potter allmänt	26
Enskilda vägar	26
Gång och cykelvägar i länet	27
Oförutsedda steg 1 och 2-åtgärder	28
Oförutsedda steg 3 och 4-åtgärder	28
Grusvägar eller belagda vägar	28
Samband med grannlänens planer	28
Bilaga 1	30
Bilaga 2	31
Bilaga 3	32

Sammanfattning

Regionförbundet Jämtlands län har regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till **Länstransportplan** för perioden 2014 – 2025. Planen ska ange förslag till investeringar i den statliga transportinfrastrukturen under de närmaste 12 åren inom av regeringen angivna ramar. Trafikverket har parallellt tagit fram ett förslag till **Nationell plan** för samma period avseende både investeringar i det statliga järnvägsnätet och större vägar (för Jämtlands del vägarna E 14 och E 45). Dessutom ingår drift och underhåll av all statlig transportinfrastruktur i den nationella planen.

Den totala ekonomiska ramen för länstransportplanen uppgår till 514 miljoner kronor. Av dessa satsas cirka 70 procent på utveckling av vägnätet och uppemot 30 procent på utveckling av gång- och cykelnätet. En mindre summa avsätts för utveckling av tågtrafiken och planering av förbättring av europavägarna. Investeringar i europavägarna förutsätt ske inom ramen för den nationella planen.

Samfinansiering med bärighetsanslaget föreslås för fyra vägar i länsplanen, nämligen väg 315 mellan Rätan och Utanbergsvallarna, väg 321 mellan Svenstavik och Månsåsen, väg 675 mellan Valne och Änge och väg 711 mellan Bräcke och Albacken. Det är viktigt att påpeka att bärighetsmedel kommer att användas för att förbättra standarden på ett stort antal ytterligare vägar i länet. Dessa åtgärder omfattas dock inte av denna Länstransportplan.

Utöver de ovan nämnda fyra vägarna föreslås i denna plan förbättring av väg 84 mellan länsgränsen och Fjällnäs, väg 659 mellan Så och Vik i Åre kommun, väg 663 mellan Bonäshamn och Huså, kurvan i Ede efter väg 675 och infarten till och genomfarten vid Hammarstrand.

Slutligen finns ett antal potter för att skapa möjligheter att enkelt kunna finansiera och åtgärda brister och behov som inte är kända idag, eller där tillräckligt underlag för kostnadsbedömningar ännu saknas.

De föreslagna åtgärderna bedöms ge bättre förutsättningar för såväl turistnäringen, tunga transporter som arbetspendling på många håll. Genom bland annat förbättrade möjligheter för både kollektivtrafiken efter vissa sträckor och gång- och cykeltrafik på flera håll bedöms planen bidra till både ökad trafiksäkerhet och minskad miljöbelastning.

Det måste samtidigt konstateras att behoven av åtgärder är mångdubbelt större än tillgängliga ramar. Med ekonomiska ramar som fördelats med hänsyn tagen till länets vitt förgrenade vägnät och den trafik som bedrivs på det, hade bättre förutsättningar kunnat skapas för att uppnå målen om ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Direktiv och ramar

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014 -2025. Regeringen har samtidigt uppdragit åt länsplaneupprättarna att för respektive län upprätta motsvarande länsplaner för regional transportinfrastruktur.

När det gäller den nationella planen anger regeringen att utgångspunkten är att de åtgärder som anges i nu gällande plan för perioden 2010 – 2021 ska genomföras. Den nationella planen ska omfatta drift- och underhållsåtgärder på alla vägar och järnvägar. När det gäller investeringar ingår alla järnvägar, europavägar samt de större riksvägarna i den nationella planen. Investeringar i det övriga statliga vägnätet ska ingå i de regionala planerna.

I regeringens proposition ”Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem” (prop. 2012/13:25) anges inriktningen och ramarna för planeringsperioden 2014 – 2025.

I regeringens direktiv för planeringsarbetet anges att; ”Det *övergripande målet* för arbetet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. *Funktionsmålet* ska medverka till en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. *Hänsynsmålet* ska medverka till högre säkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.”

Den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2014 - 2025 uppgår till 522 miljarder kronor. Dessa medel fördelas på följande sätt:

- 86 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 155 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar
- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet

När det gäller de ekonomiska ramarna för länsplanerna har regeringen angivit att de ska vara oförändrade fram till och med 2021 och att de preliminära ramarna för perioden 2022 – 2025 ska följa samma fördelning mellan länen som tidigare. För Jämtlands del innebär detta att ramen uppgår till cirka 43 miljoner per år eller 514 miljoner för hela planperioden i 2013 års prisnivå. Detta motsvarar en uppräknings med cirka fem procent gentemot ramen för perioden 2010 – 2021 om 477 miljoner kronor.

Av direktiven framgår bland annat att; ”Åtgärderna ska inriktas mot de viktigaste stråken för att stärka sträckor som är betydelsefulla för hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter.”

Vidare framgår det av direktiven att ”det för närvarande inte är aktuellt att genomföra ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet. Det fortsatta arbetet bör ske inom ramen för befintligt hastighetssystem, med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet.”

Planering av transportinfrastruktur

Den fysiska planeringsprocessen regleras i lagen om byggande av järnväg, väglagen, plan- och bygglagen samt i miljöbalken.

Regelverket kring den fysiska planeringen har förändrats från och med år 2013 i syfte att förenkla och snabba upp planeringprocessen. Planeringen inleds numera med en så kallad åtgärdsvalsstudie. I denna analyseras vilka typer av åtgärder som behövs. Analysen sker i fyra steg enligt nedan;

1. *Tänk om.* Kan transportbehoven minskas eller andra transportsätt användas, kan behovet av resande påverkas, kan viss trafik som i dag går på väg flyttas över till järnväg eller kan kollektivtrafiken utvecklas?
2. *Optimera.* Kan väg- eller järnvägsnätet utnyttjas effektivare, till exempel genom hastighetsanpassning, variabla hastigheter eller trafikreglering? Högre bruttovikter och längre fordon kan vara andra sätt att utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt.
3. *Bygg om.* Går det att lösa problemen genom förbättringar och mindre ombyggnader, till exempel breddning, förlängning av plattformar vid stationer, rätning av kurvor eller förstärkning?
4. *Bygg nytt.* Krävs nyinvesteringar eller större ombyggnader, till exempel en ny trafikplats, en ny mötesstation eller en helt ny väg eller järnväg?

Åtgärdsvalsstudien svarar på frågan *varför* ett väg- eller järnvägsprojekt behövs. När det gäller vägar sker den fortsatta planeringen inom ramen för en sammanhållen vägplan. Denna planering innehåller följande skeden och handlingar; *Samrådsunderlag*, *samrådshandling*, *granskningshandling* och *fastställelsehandling*. Denna nya planeringprocess ersätter tidigare förstudie, vägutredning och arbetsplan.

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

Koppling till annan planering

Utvecklingen av bebyggelsestrukturen spelar långsiktigt en mycket stor roll för möjligheterna att utveckla transportsystemet i linje med de transportpolitiska målen. Ett bibehållande av en tät stadsstruktur med möjligheter att gå, cykla eller åka kollektivt bör eftersträvas. Ny bebyggelse bör koncentreras till lägen som har god tillgång till gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik.

De växande klimatproblemen ökar behoven av en samordnad översikts- och trafikplanering som också omfattar landsbygden. Planeringsarbetet måste ta hänsyn till de samband och ömsesidiga beroende som finns mellan tätorter och landsbygd när det gäller bland annat jord- och skogsbruk, arbete, boende och friluftsliv. Ny bebyggelse på landsbygden bör lokaliseras som komplement till befintliga byar och stråk för att motverka en ytterligare utspridning av bebyggelsen och bidra till underlag för kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens roll

Kollektivtrafiken är ett av medlen för att uppnå såväl nationella mål som regionala mål om länets utveckling. Klimatutmaningen gör satsningar på kollektivtrafik särskilt angelägna. Den spridda befolkningsstrukturen i länet med på många håll minskande befolkning innebär stora svårigheter att erbjuda en god kollektivtrafik. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten bedömer det inte möjligt att nå upp till det så kallade "fördubblingsmålet" som formulerats av nationella branschorganisationer, Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket. Efter vissa stråk finns dock en potential för ett större resande med kollektivtrafiken. Det gäller bland annat stråket efter Mittbanan/E 14. I planen avsätts därför resurser i "potter" för att bland annat förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken i framför allt dessa stråk.

Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen

Under 2008 upprättade de fyra nordligaste länen en gemensam systemanalys. Någon ny systemanalys har inte gjorts inför denna planeringsperiod då analysen och slutsatserna från tidigare systemanalys bedöms ge tillräckligt underlag på en övergripande nivå även för denna planeringsomgång. Den regionala systemanalysen för de fyra länen ger en samstämmig bild av vad länen gemensamt ser som strategiskt för ett hållbart transportsystem. Särskilt pekas på vikten av regionförstoring, att kollektivtrafiken blir ännu mer attraktiv med bättre pendlingsmöjligheter och att transportinfrastrukturen hänger samman i Sverige men också stödjer den ökande internationaliseringen inom näringslivet.

I systemanalysen identifierade de fyra länen ett antal prioriterade stråk, se fig. 1 nedan:

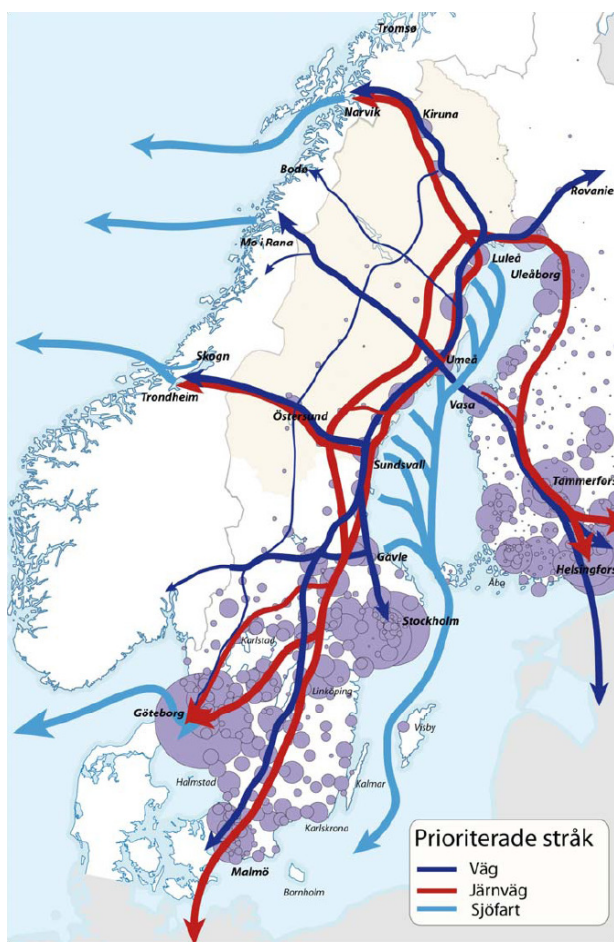


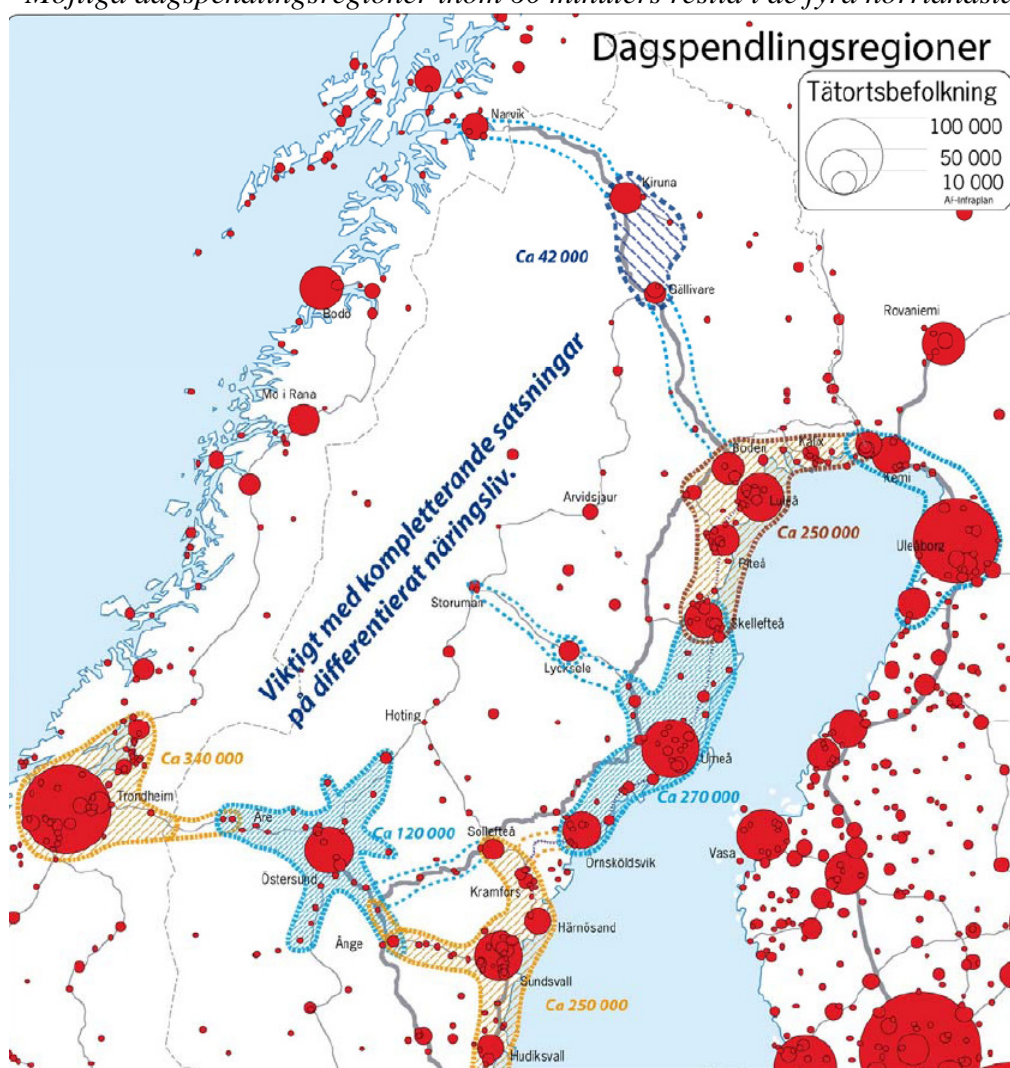
Fig. 1. Prioriterade stråk i den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen.
Källa: Regional systemanalys 2010-2020 för de fyra nordligaste länen.

Mittnordenstråket innefattande E14, Mittbanan och Meråkerbanan med vidare kopplingar till/från Finland behöver utvecklas enligt den regionala systemanalysen. Dels för att klara efterfrågade godsvolymer, dels för att tillgodose ett starkt samspel med de dynamiska områdena i Nor- och Sörtröndelag.

Den regionala systemanalysen påtalar att E4 och E14 har de största godstransporterna på vägnätet i Norrland men att betydande godsflöden även finns på E45 mellan Dorotea-Strömsund-Östersund.

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

Fig. 2. Möjliga dagspendlingsregioner inom 60 minuters restid i de fyra norrlandslänen.



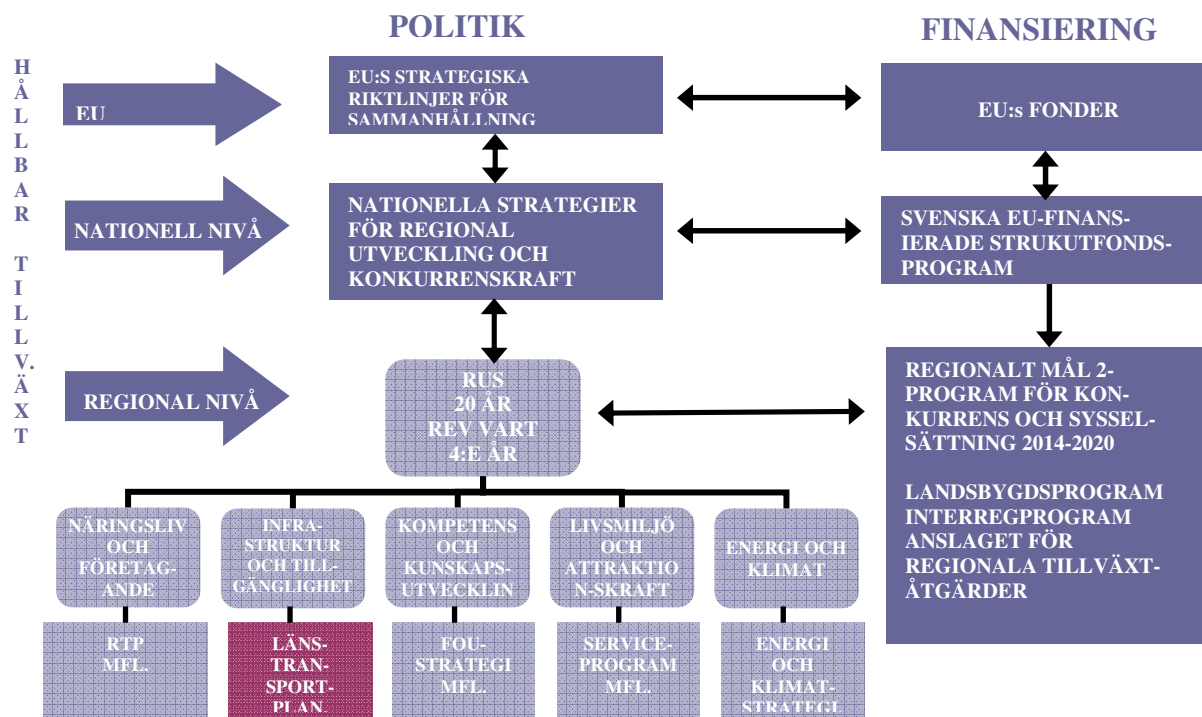
Källa: Regional systemanalys 2010-2020 för de fyra nordligaste länen.

Regionala utgångspunkter – strategier och program

Såväl europeiska som nationella strategier ligger till grund för regionernas utvecklingsplanering. Den regionala utvecklingsstrategin för Jämtlands län är en viktig utgångspunkt för Länstransportplan 2014 – 2025.

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

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



Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län

Det övergripande målet när det gäller tillgänglighet är:

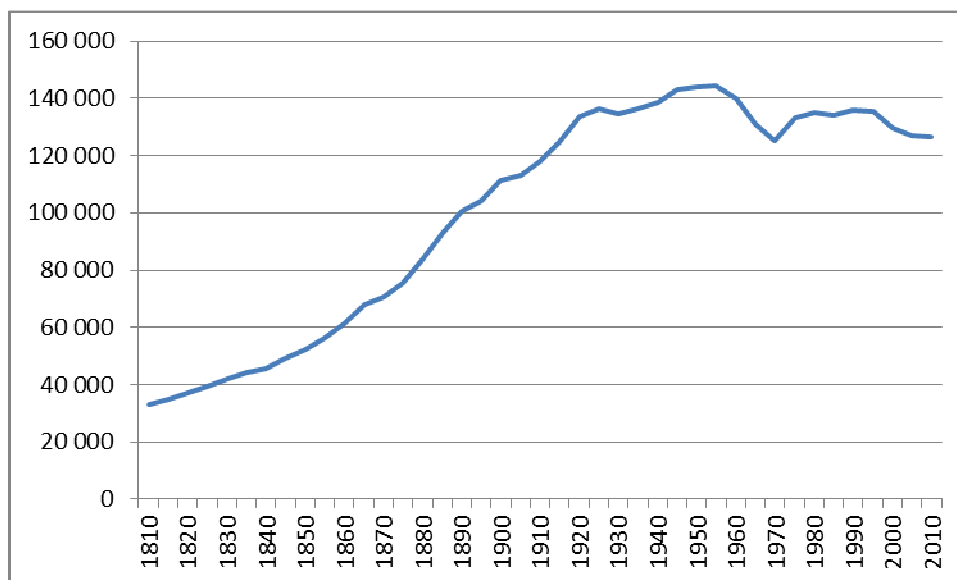
”Förbättrade kommunikationer som överbryggar de långa avstånden.”

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

Nuläge

Befolkningen i Jämtlands län var som störst under mitten av 1950-talet. Den stora befolkningsminskningen från slutet av 1950-talet till början av 1970-talet berodde framför allt på struktumvandlingen inom länets dåvarande basnäringar, jord- och skogsbruket. Efter en ökning av befolkningen under 1970-talet var invånarantalet relativt konstant fram till slutet av 1990-talet då antalet invånare i länet som helhet återigen började minska. Utvecklingen de senaste åren pekar på en stabilisering av befolkningsutvecklingen i länet som helhet. Dock fortsätter befolkningen att minska i flera av länets ytterområden medan den ökar efter stråket Östersund – Krokom – Åre.

Fig. 4. Befolkningsutvecklingen i Jämtlands län de senaste 200 åren.



Källa: SCB

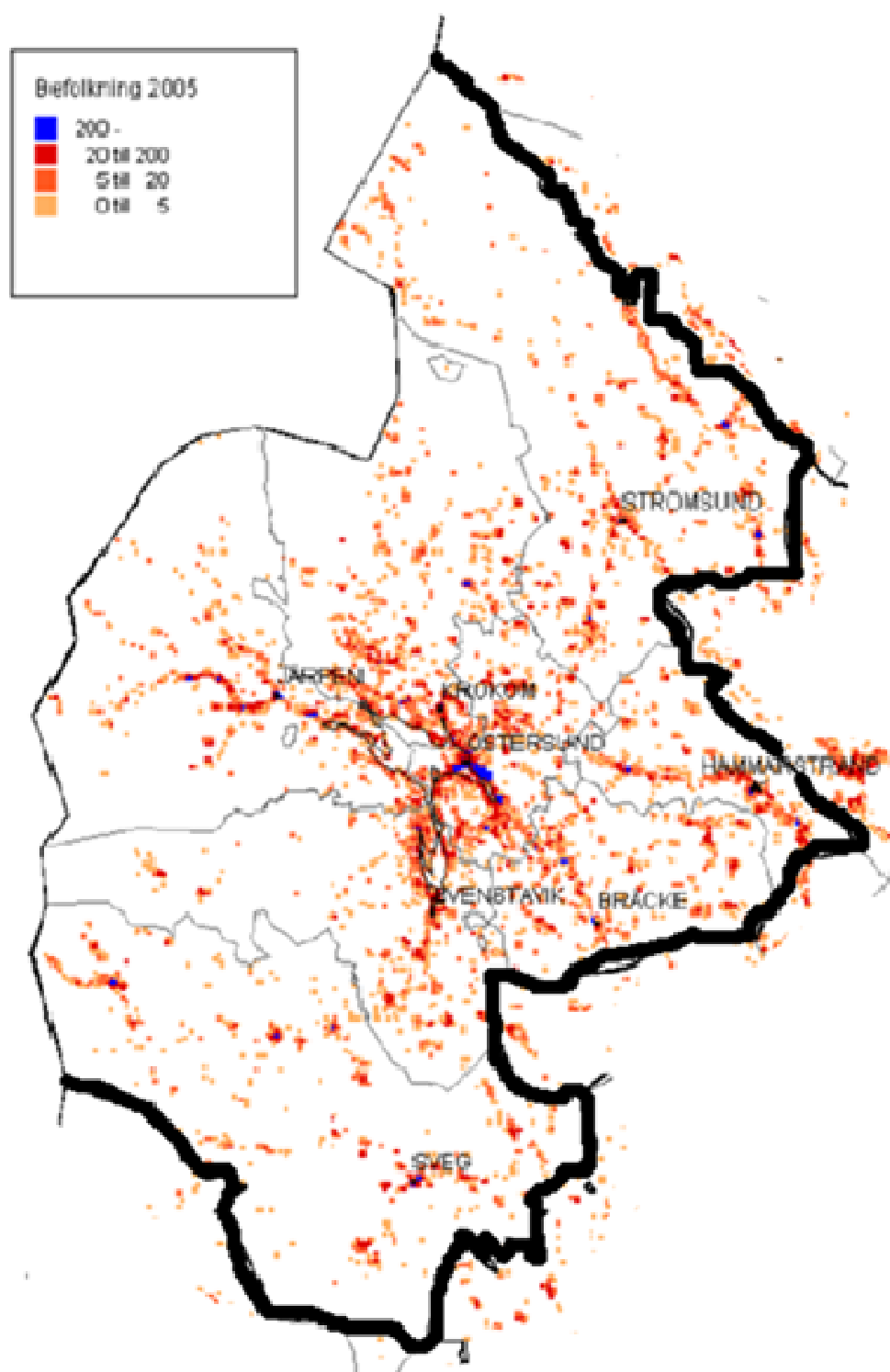
Jämtlands län är glest befolkat, faktiskt ett av Europas mest glesa med endast 2,4 invånare per km². Cirka 50 procent av länets yta utgörs av skogsmark. Jämtlands län är det till ytan tredje största länet i Sverige.

Av befolkningskartan i figur 5 nedan framgår att det bor människor i nästan alla delar av länet. Hälften av befolkningen i Jämtlands län bor i byar och i små samhällen med <1000 invånare. 15 procent av befolkningen bor i småorter med 1000 - 4000 invånare. I Östersunds stad bor var tredje länsinvånare.

Jämtlands län är det län i landet som har störst andel av befolkningen boende i glesbygdsområden enligt Glesbygdsverkets definition¹. Nära 29 procent av befolkningen bor i glesbygdsområden. Motsvarande andel för Gotland är 17 procent, Västerbotten 16 procent och Norrbotten 11 procent. Denna befolkningsstruktur ställer krav på ett vitt förgrenat och fungerande vägnät i länets alla delar året om.

¹ www.tillvaxtanalys.se

Figur 5. Befolkade kilometerrutor i Jämtland län



Vägarna i Jämtlands län

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

Det statliga vägnätet omfattar 603,6 mil vägar och delas in i två grupper dels de nationella vägarna (exempelvis E14 och E45), dels de övriga statliga vägarna.

Fig.6. Vägnätet inom Jämtlands län.

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

Källa: Vägverkets nationella vägdatabas (NVDB).

Det kan noteras att av det statliga vägnätet i länet om cirka 600 mil är ungefär en tredjedel eller 200 mil grusvägar. Frågan om beläggning av grusvägar redovisas närmare på sidan 28 i dokumentet. Av tabellen ovan framgår också att Jämtlands län har det mest omfattande statliga vägnätet bland de fyra län som ingår i Trafikverkets region mitt.

Regionförstoring

Regionförstoring i meningen att öka befolkningen inom ett område där man både kan bo och arbeta kan ske både genom positivt födelsenetto, nettoinflyttning och genom förbättrade möjligheter till pendling så att det geografiska område inom vilket man kan arbetspendla utvidgas. Befolkningsmässigt större arbetsmarknadsregioner har, generellt sett, bättre utvecklingsförutsättningar än mindre. Det beror framför allt på bättre förutsättningar till matchning på arbetsmarknaden i befolkningsmässigt större regioner. En ökad pendling innebär dock oftast ökade miljöbelastningar. En ökad pendling står också ofta i motsats till målen om ökad jämställdhet.

Ökade möjligheter till arbetspendling bör framförallt främjas efter Mittbanans sträckning. Där finns de största befolkningskoncentrationerna och där finns möjligheter till ökad pendling med järnväg vilket ger mindre miljöbelastningar än annan långväga pendling. På långa avstånd finns också större möjligheter att uppnå restidsvinster med tåg än med buss eller bil.

Arbetspendlingen mellan kommunerna i Jämtlands län framgår av figuren nedan:

Fig. 7. Arbetspendling över kommungränserna år 2011 i Jämtlands län.

Män och kvinnor									
År 2011	Arbetsställekommun								
Bostadskommun	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda	Strömsund	Åre	Östersund	SUMMA:
Berg	2561	7	73	27	2	4	26	693	3393
Bräcke	18	2018	9	19	144	7	3	531	2749
Härjedalen	44	3	4487	9	0	0	0	129	4672
Krokom	14	7	9	3834	9	77	157	2380	6487
Ragunda	5	30	1	10	1937	13	6	228	2230
Strömsund	89	5	5	28	6	4768	6	342	5249
Åre	27	2	7	143	3	5	4211	496	4894
Östersund	271	186	62	836	113	158	235	26018	27879
Summa	3029	2258	4653	4906	2214	5032	4644	30817	57553

Källa: SCB.

Om siffrorna ovan fördelas per kön kan man konstatera att cirka 60 procent av de som pendlar över kommungräns utgörs av män. I alla kommuner pendlar män i högre utsträckning över kommungräns än kvinnor, men relativt stora skillnader finns mellan kommunerna. I Strömsunds kommun utgör männen hela 67 procent av pendlarna över kommungräns, medan de i Krokoms kommun utgör 54 procent.

Förbindelser och kommunikationer

Den spridda bebyggelsestrukturen i länet kombinerat med långa avstånd gör att underlaget för kollektivtrafik är mycket svagt på de flesta håll. Dock finns vissa områden och vissa stråk med större befolkningskoncentrationer med, relativt sett, bättre underlag för kollektivtrafik.

De flesta busslinjer på landsbygden är uppbyggda efter elevernas behov av resor till och från skolan. I takt med att elevantalet minskar på många håll i länet minskar underlaget för dessa busslinjer. Då underlag inte längre finns för linjetrafik för skolelever försvinner samtidigt möjligheterna för övriga resenärer att använda busstrafiken då dessa ensamma inte utgör tillräckligt underlag för att upprätthålla trafiken.

Stråket utmed väg E14 och Mittbanan har relativt sett stora befolkningskoncentrationer med potential för en större andel kollektivresande. Ett stort antal av de boende efter stråket pendlar in mot Östersund, men pendling i den motsatta riktningen förekommer också. Inte minst har pendlingen in mot Åre ökat under senare år. Efter detta stråk bör en överföring av vägtrafik

till järnvägstrafik kunna ske, med positiva effekter för både miljö och trafiksäkerhet. Från hösten 2012 har en kraftig ökning av turutbudet på mittbanan skett. Mellan Sundsvall och Östersund har antalet dubbelturer ökat från fem till nio per dag, och mellan Östersund och Duved har utbudet ökat från två till fem per dag. En begränsning för en ökad pendling med tåg efter Mittbanan är de relativt sett långa restiderna med tåg idag. För att tåget ska kunna konkurrera med vägtrafiken på ett bättre sätt måste restiderna med tåg vara tydligt kortare än med bil eller buss.

Digitala förbindelser

En god tillgång till it-infrastruktur med bredbandskapacitet i alla delar av länet kommer att vara av avgörande betydelse för att bibehålla och öka attraktionskraften för både turism, boende och sysselsättning. Tillgång till bredband kan också bidra till ändrade livsmönster och minska behoven av resor.

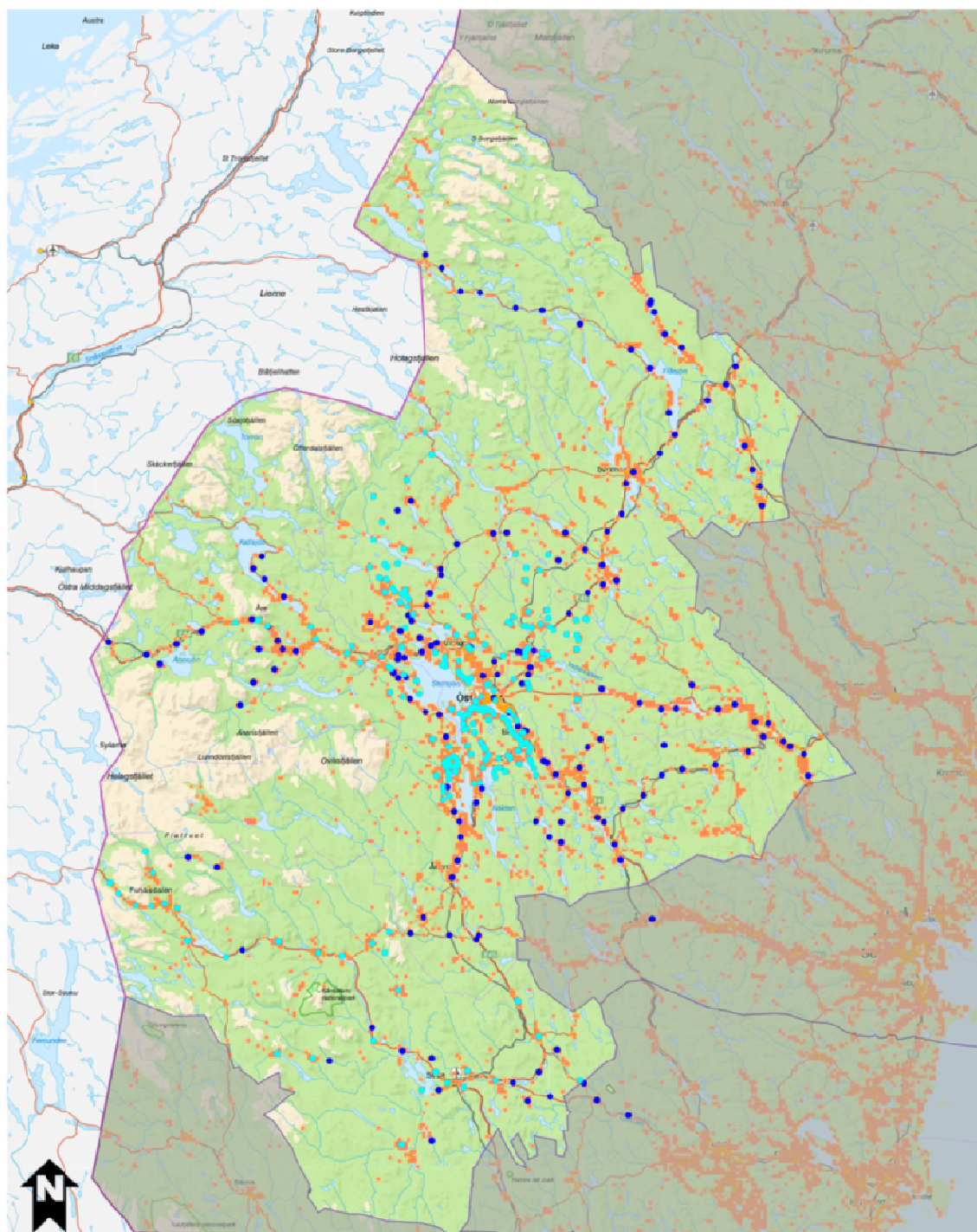
En kraftfull utbyggnad av it-infrastrukturen skedde i början av 2000-talet. Stora statliga stöd bidrog till denna utbyggnad. De kapacitetskrav som ställdes i samband med utbyggnaden angavs till minst 2 Mbit/s i bägge riktningarna. Utbyggnaden, som till stora delar byggde på användande av kopparnäten i kombination med radiolänklösningar, ledde till att en mycket hög andel av befolkningen och företagen i länet fick tillgång till bredband utifrån den tidens kapacitetskrav.

Allt fler tjänster levereras via internet och tjänster som idag inte är så kapacitetskrävande förväntas bli det i framtiden. Detta ställer krav på tillgång till bredband med betydligt högre överföringshastigheter än tidigare. I såväl den nationella som den regionala bredbandsstrategin anges målet att minst 90 procent av alla hushåll och företag ska tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020². Med dagens teknik är det bara fiber som, på längre avstånd, kan medge överföringshastigheter om minst 100 Mbit/s i bägge riktningarna. Vi står därmed inför ett tekniskifte med stora behov av utbyggnader av fiberförbindelser i hela länet. Det är viktigt att ta tillvara de möjligheter till förläggning av kanalisation för fiber som kan finnas i samband med planerade investeringar i vägnäten.

Av figur 8 nedan framgår, med blått, de platser i länet där det idag finns fiber. De områden som är markerade med orange färg är de kilometerrutor där det finns folkbokförd befolkning. Orangea områden utan blå punkter är således vad vi ofta kallar ”vita fläckar”, det vill säga områden utan tillgång till fiber. I vissa av dessa områden är underlaget så litet och avstånden så stora att det inte är troligt att en utbyggnad kommer att ske på marknadsmässiga grunder. Det finns därför ett stort behov offentliga stöd för att nå målet om att minst 90 procent av befolkningen och företagen ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020.

² Bredbandsstrategi för Jämtlands län – mot år 2020, Länsstyrelsen och Regionförbundet Jämtlands län 2013

Figur 8, orter med fiber i Jämtlands län 2011



Källa: Länsstyrelsens kartläggning

Orange färg visar kilometerrutor med folkbokförd befolkning

Mörkblå punkter visar orter med noder för fiber

Ljusblå punkter visar orter med fiber där det också finns lokala spridningsnät

Turismens betydelse för Jämtlands län och Sverige

Den totala omsättningen för turismen i Sverige har ökat med drygt 75 procent i löpande priser sedan år 2000. I fasta priser har ökningen varit drygt 47 procent. Under 2011 ökade turismens totala omsättning i Sverige med 6,4 procent till 264 miljarder kronor. Turismens exportvärde, mätt som utländska besökares konsumtion i Sverige, ökade med 9,3 procent till 98,8 miljarder kronor 2011, vilket var nästan 45 procent mer än järn- och stålexporten och mer än dubbelt så mycket som värdet av den svenska personbilsexporten.³

Turismen i Jämtlands län står för en betydande del av den svenska turistnäringen. Omsättningen för turismen ökar också i Jämtlands län och uppgick år 2012 till ca 4,1 miljarder kronor. Sysselsättningen inom näringen motsvarade cirka 5000 årsarbeten. Omsättningen bedöms fortsätta att öka och turistnäringen i Jämtlands län har satt målet att omsättning ska öka till 6 miljarder kronor år 2020 och att sysselsättningen i näringen då ska motsvara 5600 årsarbeten. Bara antalet utländska gästnätter i kommersiella bäddar bedöms öka från 565 000 år 2011 till 850 000 år 2020.⁴ Allt detta ställer naturligtvis stora krav på fungerande infrastruktur i alla former.

I Jämtlands län finns ett tjugotal större eller mindre destinationsområden. De allra flesta av dessa är helt beroende av väl fungerande vägtransporter. Exempelvis reser över 90 procent av besökarna till västra Härjedalen med egen bil. Till vissa destinationer kring Åredalen och Storlienområdet finns dock bra tågförbindelser. Turistdestinationerna där arbetar aktivt för att få fler att välja tåget före bilen. Det är därför viktigt att det finns tillräcklig kapacitet på både järnvägen och hos tågoperatörerna för att klara resandet under turistsäsong. Under vintersäsongen 2012/2013 har också persontrafik bedrivits på Inlandsbanan till Vemdalen/klövsjöområdet från såväl Malmö, Göteborg som Stockholm. Vid den lilla järnvägsstationen i Röjan har bussar mött upp för den sista delen av resan fram till slutdestinationen. På detta sätt har destinationerna i området kunnat erbjuda ett miljövänligt och bekvämt resealternativ.

Att kunna erbjuda snabba, bekväma och säkra resor till turistdestinationerna i Jämtland kommer även fortsättningsvis att vara viktiga delar i konkurrensen om gästerna. Även om en större andel av turisterna än idag kommer att välja järnväg före väg 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 i första hand vägarna E 14, E 45 och väg 84 är därför högt prioriterat. Också andra turiststråk som exempelvis väg 321 och väg 315 prioriteras högt i denna plan.

Möjligheterna till bra flygförbindelser till länets olika destinationer är naturligtvis också viktiga för turistnäringen. Förutom Åre- Östersunds flygplats spelar också de mindre flygplatserna i Sveg och Röros viktiga roller för turistdestinationerna i närområdena. Trondheims stora flygplats i Vaernes har redan idag en viktig roll för den Jämtländska turistnäringen. 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 länets turismnäring.

³ Fakta om svensk turism, Tillväxtverket juni 2012

⁴ www2.jamtland.se, 20130418

Transportinfrastrukturens betydelse för skogsnäringen i Jämtlands län

Skogsnäringen står för det största trafikarbetet när det gäller tunga transporter i Jämtlands län. Årligen avverkas ca sju miljoner ton timmer i Jämtlands län, varav ca 75 procent vidareförädlas utanför länet. Skogsnäringen genererar cirka 4000 årsarbeten under hela året inom såväl avverkningsarbete, skogsvård, transporter 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 60 tons bruttovikt under hela året. Endast mycket korta perioder av sänkning av bruttovikterna kan accepteras för att svara upp mot det krav på färsk råvara som industrin ställer. Omlastning från väg till järnväg sker i allt högre utsträckning, både för att minska miljöbelastningen och för att nå kostnadseffektivitet. Vägarna fram till omlastningsterminalerna måste hålla hög standard året om. Lika viktigt är förstås en fungerande järnvägsinfrastruktur.

En löpande utveckling sker hela tiden när det gäller transporter av skogsråvara. Bland annat sker försöksverksamheter med högre lastvikter med variabelt lufttryck i lastbilsdäcken (CTI) och längre fordon. Det är viktigt med en fortsatt utveckling inom detta område, inte minst för att näringen i vårt land ska kunna konkurrera på likvärdiga villkor med andra länder.

Övrig inriktning av arbetet

Nationella vägstråk av mycket stor betydelse för länet är E14 och E45. Motsvarande stråk på järnvägssidan är Mittbanan, Norra stambanan, Ostkustbanan och Inlandsbanan. För dessa stråk har arbetet i första hand varit inriktat på att påtala behoven och försöka få bristerna och behoven åtgärdade inom ramen för den nationella transportplanen.



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

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

De påtalade bristerna och behoven motsvarar investeringar på många miljarder. De brister som föreslås åtgärdas i denna plan utgör därmed bara en liten del av det totala behovet. Vissa brister bedöms kunna åtgärdas med så kallade bärighetsmedel inom ramen för den nationella planen, men också dessa behov är mångdubbelt större än de medel som bedöms finnas tillgängliga.

Åtgärder i Länstransportplan 2014-2025

I bilaga 1 redovisas samtliga objekt som länstransportplanen omfattar. För varje objekt redovisas beräknad total kostnad och finansiering. I bilaga tre redovisas en tidplan för respektive objekt utifrån de av Trafikverket anvisade årsvisa ramarna.

Nedan följer en närmare redovisning av vissa större åtgärdsobjekt eller potter i planen.

Riksväg 84 X-länsgräns - Fjällnäs

Beskrivning

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

Riksvägen uppfyller idag inte kraven för bibehållna hastigheter. Inriktning på insatserna ska vara att möjliggöra en skyltat hastighet om 100 km/h med hög trafiksäkerhet. Breddning av vägen behövs på vissa avsnitt, framför allt på avsnittet mellan Långå och Funäsdalen, för att möjliggöra mitträffling och därmed höjd hastighet med bibehållen trafiksäkerhet.

I Länstransportplanen avsätts 75 miljoner kronor för åtgärder för bibehållen eller höjd hastighet med hög trafiksäkerhet. I summan ingår också åtgärder vid korsningen i centrala Sveg.



Riksväg 84 X-länsgräns – Fjällnäs. Heldragen linje (svart) anger vägsträcka som föreslås bli åtgärdad.

Effekter av åtgärderna

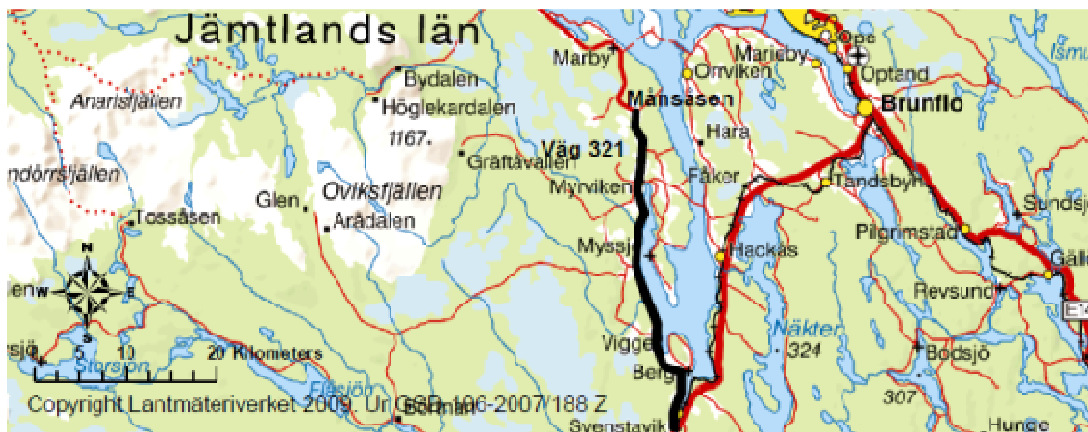
Ett genomförande av beskrivna åtgärder förväntas ge ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt bibehållen framkomlighet. Då en uppgrusning av stråket även förordas av Gävleborgs län

kommer en sammanvägd ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet att gälla för merparten av riksvägarna 84/83.

Väg 321 delen Svenstavik – Månsåsen

Beskrivning

Väg 321 är en viktig transportled för både tung trafik och turisttrafik till Bydalen och Åre/Storlienområdet. En förstudie har tagits fram för sträckan Svenstavik - Månsåsen⁵. Sträckan är i dåligt skick med bland annat skarpa kurvor och bärighetsskador under tjällossningen. Vägen trafikeras också av gående och cyklister i blandtrafik. Sträckan har ingått i Trafikverkets hastighetsöversyn 2009 och därefter fått sänkt hastighet.



Väg 321 delen Svenstavik – Månsåsen. Helden linje (svart) anger vägsträcka som föreslås bli åtgärdad.

De åtgärder som planeras inom ramen för Länstransportplanen är;

Upprustning av befintlig väg 35,5 km med bärighetshöjande åtgärder och åtgärder för att göra sidoområdet säkrare.

Kurvan vid Hoverberg rätas i ny sträckning med en belagd bredd på 6,5 meter.

Befintlig väg breddas på erforderliga sträckor för att uppnå en enhetlig belagd vägbredd på 6,5 meter.

De föreslagna åtgärderna ger förutsättning för en bibehållen högsta hastighet om 80 km/h.

Åtgärderna är kostnadsberäknade till 104⁶ miljoner kronor, där 52 miljoner föreslås finansieras med medel från Länstransportplanen och 52 miljoner med medel från bärighetsanslaget.

Därutöver tillkommer kostnader för gång- och cykelväg mellan Galhammarudden norr om Svenstavik och Hoverberg (4,5 km) om cirka 17 miljoner kronor. Gång- och cykelvägen finansieras i sin helhet från Länstransportplanen.

Effekter av åtgärderna

Ett genomförande av beskrivna åtgärder förväntas ge en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på vägsträckan och en förbättring för oskyddade trafikanter på två delsträckor av den totala sträckningen.

⁵ Förstudie Väg 321, delen E45 – Månsåsen, Trafikverket 2013-02-28

⁶ Succesiv kalkyl 2013-06-29

Väg 315 Utanbergsvallarna – Rätan

Beskrivning

Väg 315 är en viktig transportled mellan kusten och inlandet. Vägen har stor betydelse för både turist- och skognäringen. Flera av skidorterna vid och i anslutning till väg 315 expanderar kraftigt och kraven på en väl fungerande infrastruktur ökar. Väg 315 har flera sträckor med låg standard och bristande trafiksäkerhet. En förstudie har tagits fram av dåvarande Vägverket⁷. I förstudien föreslogs bland annat en dubbelsidig breddning av vägen till 7,5 meter på hela sträckan, rätning av ett antal kurvor och några mindre justeringar av vägens höjdprofil. Vidare föreslogs åtgärder för bättre avvattnings och ombyggnad av korsningarna mot väg 316 och E 45. Slutligen föreslogs en nybyggnad om cirka 1,5 kilometer förbi byn Rätansböle. Planeringsarbetet har sedan fortsatt, men är ännu inte slutfört. Inriktningen på Trafikverkets nuvarande planering är en breddning av vägen till 6,5 meter och att vägen även fortsättningsvis går genom Rätansböle. De totala kostnaderna för projektet har bedömts till ca 80 miljoner kronor av vilka 12 miljoner finansieras inom ramen för Länstransportplanen och resterande 69 miljoner föreslås finansieras med bärighetsmedel.

Väg 675 Valne – Änge

Beskrivning

Väg 675 mellan Valne och Änge är ett viktigt stråk för arbetspendling för befolkningen i Ängeområdet. Vägen har också en viktig funktion för Länstrafiken som trafikerar sträckan med linjebuss 532 för framför allt behoven av elevresor från Näliden/Valne till högstadieskolan i Änge. Mellan Valne och slakteriet i Änge är vägen en grusväg med omkring fem meters bredd. Vägens säkerhet och standard upplevs i nuläget som mycket låg till följd av tvära kurvor, problem med damning och ojämn vägbana. Ett samrådsunderlag med förslag till åtgärder av bristerna har nyligen tagits fram⁸. De föreslagna åtgärderna består i bärighetsåtgärder, breddning, förbättring av vägens sidoområden, förbättrad avvattnings och rätning av de tväraste kurvorna. I samrådsunderlaget föreslås ett nytt slitlager/ytskikt av grus. Kostnaderna för dessa åtgärder har bedömts till 29 miljoner kronor. Om vägen samtidigt beläggs bedömer Trafikverket den totala investeringskostnaden till 35 miljoner kronor. I Länstransportplanen avsätts därför 10 miljoner som kompletteras med finansiering från bärighetsanslaget med 25 miljoner för att finansiera den samlade investeringen.



Väg 675 Valne – Änge. Heldragen linje (svart) anger vägsträcka som föreslås bli åtgärdad.

⁷ Förstudie Väg 315 Utanbergsvallarna Rätan, Förslagshandling, Vägverket 2010-02-02

⁸ Samrådsunderlag väg 675 delen Valne – Änge inkl kurva i Ede, Trafikverket februari 2013

Effekter av åtgärderna

Ett genomförande av beskrivna åtgärder förväntas ge en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på vägsträckan samtidigt som Trafikverkets bärighetsåtgärder höjer vägavsnittets allmänna standard.

Väg 675 Kurvan i Ede

Beskrivning

Genom Ede är vägen cirka sju meter bred och belagd. I Ede går vägen i en mycket skarp kurva förbi ett flerbostadshus. Två mindre vägar ansluter i kurvan, vilket gör att platsen uppfattas som en fyrvägs korsning. Det innebär dålig framkomlighet och säkerhet och är ett problem i boendemiljön i och med att trafiken måste göra många starter och accelerationer i kurvan. Ett samrådsunderlag med förslag till åtgärder av bristerna har nyligen tagits fram⁹.

I samrådsunderlaget redovisas tre alternativ för att lösa problemet. Den fortsatta planeringen får avgöra vilket alternativ som väljs. I den ekonomiska planering som Länstransportplanen utgör avsätts i detta skede fem miljoner kronor motsvarande det dyraste alternativet.

Effekter av åtgärderna

Ett genomförande av beskrivna åtgärder förväntas ge både ökad trafiksäkerhet och framkomlighet efter den aktuella sträckan.

Väg 711 Bräcke – Albacken

Beskrivning

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

Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag där problemen med vägen har identifierats och förslag till lösningar presenterats.¹⁰ Samrådsunderlaget behandlar en cirka 33 km lång sträcka av vägen mellan Bräcke kyrka och Albacken (korsningen men väg 698).

Väg 711 har slitlager av grus och bredden varierar mellan cirka 5 och 6,5 meter. Längs vägen är det periodvis problem med bärigheten. Andra faktorer som medför problem för trafiksäkerhet och tillgänglighet är att vägen periodvis dammar mycket och har en ojämn vägbana. Ett antal tvära kurvor med dålig sikt är även ett trafiksäkerhetsproblem.

I samrådsunderlaget har följande projektmål formulerats;

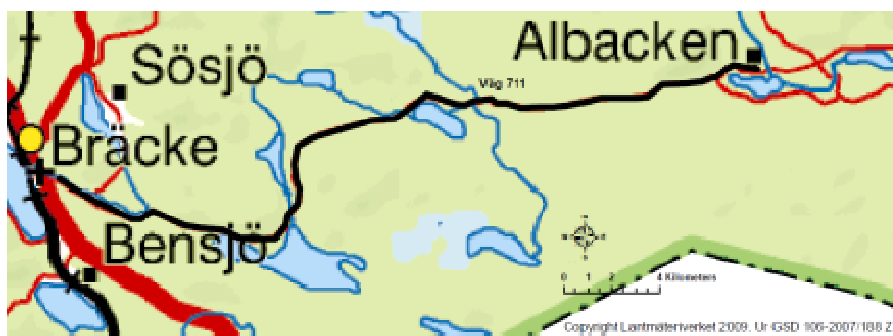
”Vägen ska kunna upplåtas för de tyngsta fordonen (ha bärighetsklass 1) året runt.”

De åtgärder som föreslås i samrådsunderlaget för att uppnå projektmålet är bärighetsåtgärder, enhetlig vägbredd, förbättring av vägens sidoområden samt förbättrad avvattning (diken och trummor). Samrådsunderlaget redovisar även förslag till åtgärder för att lösa problemen med vägens slitlager (ytskikt), ett nytt grusslitlager på hela sträckan utom vid randbebyggelse där vägen beläggs. Ett alternativ där rätning av de tvärase kurvorna och åtgärder på korsningar har även tagits fram och kostnadsberäknats.

⁹ Samrådsunderlag väg 675 delen Valne – Änge inkl kurva i Ede, Trafikverket februari 2013

¹⁰ Samrådsunderlag väg 711 delen Bräcke – Albacken, Trafikverket februari 2013

De bedömda totalkostnaderna för alternativ 1 innebarande åtgärder med grusslitlager och belagd väg vid randbebyggelse uppgår till 69 miljoner kronor. För alternativ två innefattande även kurvrätningar och åtgärder vid korsningar uppgår de bedömda totalkostnaderna till 73 miljoner kronor. Skulle hela sträckan beläggas tillkommer ca 13 miljoner kronor. De totala kostnaderna för åtgärderna enligt ovan kunde därmed bedömas till 86 miljoner. I de senaste kostnadsberäkningarna från sommaren 2013 bedömer Trafikverket de totala kostnaderna för alternativ två kompletterat med beläggning av hela sträckan till 103 miljoner kronor. Av dessa föreslås 20 miljoner finansieras via Länstransportplanen och 83 miljoner kronor via Bärighetsanslaget.



Bräcke – Albacken. Helden linje (svart) anger vägsträcka som föreslås bli åtgärdad

Effekter av åtgärderna

Ett genomförande av beskrivna åtgärder förväntas ge en ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet på vägsträckan samtidigt som Trafikverkets bärighetsåtgärder förbättrar vägvagnsnettets allmänna standard.

Väg 659 Så – Vik

Beskrivning

Väg 659 mellan Så – Vik är en mindre väg som trafikeras med linjetrafik (linje nr 157) för bland annat skolelever. Vägen är smal, 4,0 - 4,3 meter, och har en dålig standard som skapar problem med framkomligheten för bland annat busstrafiken. Särskilt stora är problemen för låggolvsbussarna. Om vägen förbättrades skulle fler turer kunna framföras efter denna väg istället för på väg E14. Antalet boende efter vägstråket ökar. Den totala väglängden är cirka 5 kilometer.

Vägen föreslås få förbättrad framkomlighet genom förstärkning, breddning av vägen upp till 6 meter där så är möjligt samt beläggning. Vidare föreslås kanalisering vid anslutningspunkterna mot E14.

Beräknad total schablonkostnad för hela investeringen är cirka 15 miljoner kronor, vilka finansieras inom ramen för Länstransportplanen.



Väg 659 Så Vik. Helden linje (svart) anger vägsträcka som föreslås bli åtgärdad.

Effekter av åtgärderna

Ett genomförande av beskrivna åtgärder förväntas ge en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på vägsträckan samtidigt som Trafikverkets bärighetsåtgärder höjer vägavsnittets allmänna standard. En ytterligare effekt av planerade åtgärder är att kollektivtrafik även kan trafikera vägsträckan.

Väg 662 Bonäshamn - Huså

Beskrivning

Väg 662 mellan Bonäshamn – Huså är en grusväg med dålig standard. Vägbredden är idag ca 5,5 meter. Vägen är sämst de sju kilometrarna mellan avtagsvägen mot Fröå och Huså. Vägen trafikeras med linjetrafik året om. Trafiken ger också möjligheter att använda bussgodis, något som är viktigt för småföretagandet i Huså. Vägen är också viktig för turistnäringen som ofta har sin högsäsong då problemen med tjällossning är som störst. Vägen föreslås få förbättrad framkomlighet genom förstärkning, breddning till minst sex meters bredd och beläggning. Beräknad total schablonkostnad uppgår till 45 miljoner kronor och finansieras inom ramen för Länstransportplanen. De åtgärder som behövs på sträckan bör preciseras i en enkel åtgärdsvalsstudie.

Effekter av åtgärderna

De åtgärder som föreslås ska leda till god framkomlighet med bibehållen eller förbättrad trafiksäkerhet året runt.

Mittbanan och åtgärder för tågstopp i Nälden

Mittbanan kommer att få en väsentligt större betydelse då dess förlängning på den norska sidan – Meråkerbanan – har elektrifierats. Det norska Stortinget har, genom sitt beslut om Nasjonal Transportplan, avsatt medel för en elektrifiering av banan. Medel har avsatts under perioden 2014 - 2023, men arbete pågår för att genom någon form av förskottering tidigarelägga denna investering. Det är av yttersta vikt att Trafikverket ges möjligheter att göra de investeringar på den svenska sidan gränsen som behövs för att stråket i sin helhet ska få avsedd funktion. Bland annat har Trafikverket uppmärksammat det stora behovet av åtgärder på banan mellan Storlien och riksgränsen mot Norge, på ett avsnitt vid ”Stora Helvetet”. Särskilda medel för detta ändamål måste avsättas i den svenska nationella planen. En upprustning och elektrifiering av Meråkerbanan kommer inte bara att vara viktig för godstransporterna. Den kommer också få stor betydelse för utvecklingen av persontrafiken.

En utvecklad persontågstrafik kommer bland annat att stärka samverkan mellan arbetsmarknaderna och universiteten i Östersund/Sundsvall och Trondheim samt bidra till utvecklingen av fjällturismen på båda sidor av gränsen.

När det gäller Mittbanan anges i förslaget till Nationell plan slipersbyte på sträckan Ånge – Stöde – Sundsvall och åtgärdande av plankorsningar efter Mittbanan. På sträckan mellan Stöde och Sundsvall finns behov av betydligt större åtgärder än så för att kunna korta restiderna så att tågtrafiken på allvar kan konkurrera med biltrafiken.

Det finns också behov av anläggande av en ny station/resecentrum i Näliden ca tre mil väster om Östersund. Järnvägen passerar rakt genom centrala Näliden och en station där skulle möjliggöra arbetspendling med tåg mellan Näliden och Östersund med väsentligt kortare restider än dagens busstrafik. Med all sannolikhet skulle en sådan trafik också innebära ett minskat bilåkande och därmed bidra till uppfyllande av miljömål och mål när det gäller trafiksäkerhet. Ett tågstopp i Näliden skulle också minska behovet av busstrafik via Näliden. Flera bussturer västerut skulle därmed få väsentligt kortare restider och bli mer attraktiva för pendling än i dag. Av dessa anledningar avsätts i denna regionala plan två miljoner för medfinansiering av investering för tågstopp och ett enkelt ”resecentra” i Näliden.

Planprocesser för åtgärder på väg E 14 och E 45

I förslaget till nationell plan finns medel upptagna för investeringar i förbifart Brunflo (E14) och förbifart Sveg (E 45). Detta är angelägna åtgärder. Behoven av investeringar på dessa bägge vägar är dock betydligt större än så. När det gäller väg E 14 utgör sträckan mellan Pilgrimstad och Lockne en tydlig flaskhals som inte prioriterats i den nationella planen. Regionförbundet anser åtgärder på detta avsnitt så viktigt att det valt att genom Länstransportplanen medfinansierar en uppdatering av tidigare planer för åtgärdande av bristerna efter denna sträcka. Det finns dock inga möjligheter att inom de regionala ramarna finansiera själva investeringen av behövliga åtgärder efter sträckan.

Väg E 45 mellan Ytterhogdal och Rätan har idag bitvis mycket låg standard och utgör en tydlig flaskhals efter detta viktiga stråk i inlandet. Vägen har stor betydelse för både godstrafik i nord-sydlig riktning och för turisttrafiken upp till Jämtlandsfjällen. En mycket stor andel av de turister som kommer till vårt län per bil söderifrån kommer via väg E4, väg 83, väg 84, väg 296 och möter väg E45 strax söder om Ytterhogdal för vidare färd norrut. Sträckan mellan Ytterhogdal och Rätan av väg E45 omfattar 42 km och har tidigare kostnadsberäknats till 158 mkr. Sträckan har sedan hösten 2008 fått sänkt hastighet till 80 km/h vilket förstärker behovet av förbättring av vägen. Regionförbundet har därför valt att medfinansiera en uppdatering av tidigare planer för åtgärdande av bristerna efter denna sträcka. Det finns dock inga möjligheter att inom de regionala ramarna finansiera själva investeringen av behövliga åtgärder efter sträckan.

Genom att avsätta medel för planering av åtgärder på ovan nämnda sträckor bedöms möjligheterna till nationell finansiering av behövliga investeringar öka.

Idag opreciserade större åtgärder i slutet av planperioden

Beskrivning

I Länstransportplanen avsätts en summa om 73 miljoner kronor för större åtgärder på regionala vägar i slutet av planperioden utifrån kommande åtgärdsvalsstudier.

Väg 311 är ett viktigt stråk för turistnäringen i västra Härjedalen. Vägen har också kommit att trafikeras allt mer av tung trafik. Vägavsnittet mellan Sörvattnet och Tännäs är smal med en bredd om endast 4,5 meter vilket gör det svårt för en lastbil och en personbil att mötas. Spårbildning och ojämn vägprofil har bidragit till ett snabbare åldrande av asfaltbeläggningen. Trafikmängden uppgår till ca 190 ÅDT på avsnittet norr om avtaget mot väg 502 mot Lofsdalen. Denna vägsträcka trafikeras dagligen med linjetrafik, buss nummer 633. Vägens standard är högre i Dalarnas län där den är både bredare och rakare.

En eventuell förstärkning och breddning av vägen mellan Sörvattnet och Tännäs i Jämtlands län utifrån en kommande åtgärdsvalsstudie skulle kunna finansieras med dessa medel.

Det kan också finnas andra brister och behov i länet som skulle kunna åtgärdas med dessa medel.

Medlen kan också användas för idag okända fördyringar av objekt planen.

Effekter av åtgärderna

De åtgärder som föreslås i ett senare skede ska bidra till både förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet.

Åtgärder för hastighetsanpassning av länsvägar

Den hastighetsöversyn som Vägverket initierat och Trafikverket fortsatt för att uppnå målen inom trafiksäkerhet och miljö har berört en stor del av länets statliga vägar. Många vägar i länet har fått en sänkning av högsta tillåtna hastighet. Endast undantagsvis har en höjning av hastigheterna skett. I regeringens direktiv inför åtgärdsplaneringen anges att ”det inte är aktuellt att genomföra ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet”. När det gäller om- eller nybyggnad av vägar aktualiseras dock frågan om högsta tillåtna hastighet efter om- eller nybyggnad av de aktuella sträckorna.

Syftet med hastighetsöversynen är både att öka trafiksäkerheten och att minska miljöbelastningen från trafiken. Sänkta hastigheter medför dock förlängda restider. Det hade varit önskvärt med åtgärder på och i anslutning till vägarna så att tidigare hastigheter hade kunnat behållas med ökad trafiksäkerhet. Med tilldelad ram kan sådana åtgärder bara göras för vissa vägar i samband med de investeringar som planeras för dessa, se ovan och bilaga 1.

Potter allmänt

Inom Länstransportplanen avsätts potter för fem typer av åtgärder;

- Medfinansiering av åtgärder för kollektivtrafik och trafiksäkerhet på de kommunala vägnäten
- Bidrag till byggande av enskilda vägar
- Gång och cykelvägar
- Oförutsedda steg 1 och 2-åtgärder
- Oförutsedda steg 3 och 4-åtgärder

Enskilda vägar

Beskrivning

Jämtlands län har den största andelen enskilda vägar inom området för Vägverket Region Mitt. Enskilda vägar med statliga bidrag ska hållas öppna för trafik året runt. Jämfört med övriga landet är det enskilda vägnätet i länet högt trafikerat. Det enskilda vägnätet i länet har

stor betydelse för näringslivets transporter, både tyngre transporter som exempelvis timmer, men även andra godstransporter och persontransporter för exempelvis besöksnäringen.

Det statliga bidraget får omfatta högst 75 procent stöd till enskilda väghållare för investeringar i en enskild väg. Det statliga bidraget regleras via förordningen om statliga bidrag till enskild väghållning (1989:891). Beslut om statliga bidrag prövas av Trafikverket, efter samråd med Regionförbundet. Särskild vikt vid prioritering skall läggas vid allmänna intressen, antal boende som är beroende av vägens framkomlighet och näringslivets transporter. I Länstransportplanen avsatt 12 miljoner, eller en miljon per år, som bidrag till byggande av enskilda vägar. Det bör noteras att Trafikverket, utöver denna summa, har särskilda medel för bidrag till drift och underhåll av det enskilda vägnätet.

Effekter av åtgärderna

Åtgärdsområdet enskilda vägar innebär att Länstransportplanen årligen avsätter en miljon kronor per år för investeringar i enskilda vägar. Större avsättning ryms inte inom anvisad ram till följd av mycket stora investeringsbehov i det regionala statliga vägnätet. Förbättringar av det enskilda vägnätet bedöms ändå vara samhällsekonomiskt lönsamma. Ett väl utbyggt och fungerande enskilt vägnät gör det möjligt för människor att bo kvar i glesbygden och hålla landskapet öppet och levande. En god standard på det enskilda vägnätet gynnar näringslivet, besöksnäringen och den för länet så viktiga skogsnäringen.

Gång och cykelvägar i länet

Beskrivning

I gällande regional utvecklingsstrategi anges att ”Fler gång- och cykelbanor i länet ska bidra till ökad trafiksäkerhet och minskat bilåkande på korta avstånd, med positiva effekter för miljön och folkhälsan.”

I denna Länstransportplan avsätts uppemot 150 miljoner kronor för byggande av gång- och cykelvägar under planperioden. En indikativ fördelning av avsatta medel för gång- och cykelvägar redovisas i bilaga 2. Där redovisas 18 olika sträckor omfattande totalt ca 45 kilometer. I planen har i de flesta fall Trafikverkets schablonkostnad för nybyggnad av gång- och cykelvägar använts. Dessa schablonkostnader avser nybyggnad av belagd GC-väg om tre meters bredd med belysning. Möjligheterna att på vissa håll bygga enklare gång- och cykelvägar ska undersökas under planperioden i syfte att få tillgängliga medel att räcka längre.

Det finns också stora behov av fler gång- och cykelvägar efter vägarna E 14 och E 45. Dessa behov bör åtgärdas med medel ur den nationella transportplanen. I förslaget till nationell transportplan anges under rubriken ”Urval av åtgärder under planeringsperioden” Gång och cykelväg Björnänge – Frönäset. Denna åtgärd är mycket angelägen och en förstudie¹¹ med fyra alternativa dragningar av gång- och cykelvägen har tagits fram. De beräknade kostnaderna för alternativen uppgår till mellan 8 och 12,5 miljoner kronor. I denna Länstransportplan avsätts en miljon till planering och projektering av en gång- och cykelväg mellan Vik och Frönäset i Åre. Investeringen förutsätts finansieras inom ramen för den nationella planen.

En annan mycket angelägen åtgärd är en gång- och cykelväg mellan Brunflo och avtaget mot Ope. Det fattas idag bara ett par kilometer på detta avsnitt för ett sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Östersunds- och Brunflos lokalgatunät. Sträckan är ett av de högst

¹¹ Förstudie E 14 Vik – Frönäset, gång och cykelväg
Samrådshandling, februari 2012

trafikbelastade landsvägsavsnitten i länet med ca 11000 ÅDT och en skyltad hastighet om 80 km/tim. Också denna gång- och cykelväg måste finansieras inom ramen för den nationella planen. Den bör planeras, projekteras och utföras i samband med förbifart Brunflo med finansiering från den nationella planen.

Oförutsedda steg 1 och 2-åtgärder

I denna pott avsätts medel för idag oförutsedda behov för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och öka trafiksäkerheten. Potten kan också finansiera olika former av utredningar med syfte att nå de transportpolitiska målen. Totalt avsätts 12 miljoner kronor, eller en miljon per år för denna typ av insatser.

Oförutsedda steg 3 och 4-åtgärder

I denna pott avsätts medel för mindre, idag oförutsedda, investeringsbehov inom transportsystemet. Potten kan också användas för att finansiera fördyringar inom något av de namngivna projekten ovan. Totalt avsätts 12 miljoner kronor, eller en miljon per år för denna typ av insatser.

Grusvägar eller belagda vägar

200 mil av det totala statliga vägnätet om ca 600 mil i länet utgörs av grusvägar. Jämtlands län är därmed ett av de län i landet som har störst andel grusvägar. Detta har sannolikt sin förklaring i det mycket vitt förgrenade vägnätet i länet med på många håll små trafikmängder. Vägverket, och senare Trafikverket, har haft som policy att vägar med mindre trafik än 250 ÅDT (årsdygnstrafik) inte ska beläggas utan byggas och underhållas som grusvägar. Nya kunskaper inom Trafikverket pekar mot att det är långsiktigt mer ekonomiskt att bygga och underhålla vägar med mer än 150 ÅDT med beläggning. Av det skälet föreslås de vägar som planeras att byggas om inom ramen för denna Länstransportplan att beläggas. Däremot föreslås inte beläggning av grusvägar som i övrigt är i godtagbart skick även om trafikmängderna på dessa överstiger 150 ÅDT.

Samband med grannlänens planer

Samband med planen för Västerbottens län

I förslaget till Länstransportplan för Västerbottens län (remissversion 2013-06-20) avsätts bland annat medel för diverse utvecklingsåtgärder på Inlandsbanan. Bland annat prioriteras upprustning av två terminaler. Inlandsbanan fyller en viktig funktion för både regional och långväga godstrafik. Den har också en viktig funktion för omledning av trafik från stambanorna vid tillfälliga hinder. Satsningar på Inlandsbanan är därför angelägna. I Jämtlands län finns behov av medel för bärighetshöjande åtgärder på banan mellan Sveg och Brunflo. Regionförbundet anser att medel för dessa åtgärder måste avsättas inom ramen för den nationella planen.

Samband med planen för Västernorrlands län

I det förslag till länstransportplan för Västernorrlands län som Länsstyrelsen Västernorrland tagit fram (remissupplaga 2013-08-23) betonas bland annat vikten av åtgärder på Mittbanan

för både förkortad restid och ökad standard och tillgänglighet. Regionförbundet konstaterar med tillfredsställelse att 40 miljoner kronor avsätts i Västernorrlands plan för småskaliga insatser och utredning av större åtgärder på Mittbanan. De största bristerna på banan finns för närvarande i Västernorrlands län. Effekterna av åtgärderna förväntas bland annat bidra till kortare restider, vilket gynnar bägge länen. Mittbanan spelar en viktig roll för utveckling av det östvästliga stråket Sundsvall – Östersund - Trondheim. Banan kommer att få en ännu större betydelse då dess förlängning på den norska sidan – Meråkerbanan – har elektrifierats. Det är därför viktigt att Trafikverket avsätter medel i sin nationella plan för åtgärder på Mittbanan för att hela stråket ska få avsedd funktion. Att därutöver avsätta medel för åtgärder på banan i den regionala planen, så som Länsstyrelsen Västernorrlands län föreslår, är naturligtvis positivt. För Jämtlands del är bland annat möjligheter till ett nytt tågstopp i Näliden, tre mil väster om Östersund, prioriterat. Medel för medfinansiering av nödvändiga investeringar för ett sådant tågstopp avsätts därför i planen.

Regionförbundet konstaterar också att Länsstyrelsen Västernorrland pekar på behoven av åtgärder på järnvägen mellan Långsele och Nyland. Regionförbundet Jämtlands län ser samma behov. Åtgärder för att på ett bra sätt underlätta tågtrafik mellan stambanan och Botniabanan skulle bland annat skapa möjligheter till snabba järnvägsförbindelser mellan Östersund och Umeå. Regionförbundet konstaterar dock, likhet med Länsstyrelsen i Västernorrlands län, att utredning av, och investering i, åtgärder på denna sträcka bör prioriteras inom ramen för Trafikverkets nationella plan.

Samband med planen för Gävleborgs län

I förslaget till Länstransportplan för Gävleborgs län (remissversion 24 juni – 16 september) finns flera förslag med kopplingar till Jämtlands län. Dels föreslås åtgärder på väg 83, dels föreslås åtgärder på väg 84. Bägge dessa vägar är viktiga också för utvecklingen i Jämtlands län. En stråkanalys har tagits fram inom ramen för det gemensamma projektet ”Fjällvägen” som både beskriver betydelsen av vägarna 83 och 84 och var de största åtgärdsbehoven finns efter dessa vägar. De åtgärdspaket som Region Gävleborg föreslår för både ”Tönnebro – Bollnäs – Ljusdal” och ”Hudiksvall – Ljusdal – Härjedalen” bedöms, tillsammans med de 75 miljoner för åtgärder på väg 84 mellan länsgränsen och Fjällnäs som avsätts i denna Länstransportplan för Jämtlands län, förbättra både framkomligheten och trafiksäkerheten efter stråket.

Samband med planen för Dalarnas län

Väg E 45 passerar i nord-sydlig riktning genom både Jämtlands och Dalarnas län. I förslaget till länsplan för Dalarna (remissversion 2013-09-11) beskrivs vägens stora betydelse för gods- och persontrafik längs hela stråket. I planförslaget pekas också på behovet av åtgärder för att eliminera flaskhalsarna i Mora samt delen in mot Orsa. Medel för detta avsätts dock inte inom ramen för förslaget till länstransportplan. Också Inlandsbanan passerar i nord-sydlig riktning genom de bägge länen. Inga medel för åtgärder på denna bana anvisas inom ramen för Dalarnas förslag till Länstransportplan.

Bilaga 1

Kommun	Vägnr	Vägsträcka	Problem/brist	Antal km	ADT	Total kostn	Fin LTP	Fin Bär
Härjedalen	84	Länsgräns - Fjällnäs	Delvis för smal för mitträffling m.m		940	75	75	
Berg	315	Rätan - Utanbergsvallarna	Smal o högt trafikerad väg		340	80	12	68
Berg	321	Svenstavik - Månsåsen	Smal o högt trafikerad väg	38	1500	104	52	52
Ragunda	87	Infart mot Hammarstrand	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder			2	2	
Ragunda	323	Genomfart Hammarstrand	Bristande trafikmiljö i tätort			5	5	
Åre	659	Så - Vik	Smal och bristande bärighet	4	170	15	15	
Åre	662	Husåvågen	Dålig vägstd, framkomlighetsproblem vår	17	270	45	45	
Krokom	675	Valne - Ånge	Dålig vägstandard, smal och krokig	12	130	43	10	33
Krokom	675	Ede - Ånge	Tvär kurva, bristande trafiksäkerhet		900	5	5	
Bräcke	711	Bräcke - Albacken	Bristande bärighet, smal o kurvig	33	120	103	20	83
Opreciserade större åtg			Oprec. större åtg i slutet av planperioden				73	
Östersunds kommun	E 14	Planläggning Lockne-Pilgrimstad					1	
Bergs kommun	E 45	Planläggning Ytterhogdal - Rätan					1	
Krokoms kommun	Mittbanan	Medfinansiering tågstopp Nälden					2	
Medfinansiering kommun		Åtgärder för Koll.trafik o TS kom. Vägar				12	12	
Bidrag byggande enskilda vägar		Bidrag byggande enskilda vägar				12	12	
Gång och cykelvägar enl flik 2		Gång och cykelvägar enl bilaga				148	148	
Oförutsedda steg 1 o 2 åtgärder		Oförutsedda steg 1 o 2 åtgärder				12	12	
Oförutsedda steg 3 o 4 åtgärder		Oförutsedda steg 3 o 4 åtgärder				12	12	
Summa						750	514	236
Ram LTP 514 milj = 43 milj/år								
Schablonkostnader	Milj/km							
Nybyggnad väg 8-9 m bredd	13							
Bärighetsins inkl bel 6-9 m bred	2,7							
GC inkl belysning	3,5							

Bilaga 2

Gång och cykelvägar					
Vägsträcka	Kommun	Antal km	Prel kostn mkr	ÅDT	
Väg 592, genom Hara	Östersund	3	10,5	1200	
Väg 604, Slandrom - Vallsundsbron	Östersund	4,1	14,4	1220	
Väg 592, Fillsta - Målsta	Östersund	1,4	4,9	3380	
Väg 345, Strömsund - Ulriksfors	Strömsund	5	17,5	360	
Väg 315, Vemdalen - Lövåsvägen	Härjedalen	1,2	3,5	1120	
Rv 84, OK Q8 - 350 västerut i Hede	Härjedalen	0,4	1,4	1530	
Väg 610, Ås skola - Ösabacken	Krokom	1,5	5,3	870	
Väg 609, Rödöbron - avfart kyrkan	Krokom	3,6	12,6	1380	
Väg 611, Dvärsätt - Krokom	Krokom	2	4,0	1100	
Väg 580, Myrviken - Fröjdholmen	Berg	0,8	2,8	1440	
Väg 593, Genom Hackås samhälle	Berg	3	10,5	980	
Väg 321, Svenstavik - Hoverberg	Berg	4,5	17,0	1700	
Väg 315, Genom Rätan	Berg	2	7,0	450	
Väg 323, brofäste - väg 87 vid Hammarstrand	Ragunda	0,6	2,1	1240	
Väg 87, SCA - Jämtlamell - bron vid Stugun	Ragunda	3	10,5	1680	
Väg 321, Gärdsta genom byn	Åre	1,5	5,3	990	
Väg 638, Ullån - Duved	Åre	5	17,5	980	
Väg 14, Vik - Frönäset. Plan.kostnader, inv. i nationell plan	Åre	2	1,0	2080	
Totalt		44,6	147,7		
Schablonkostnad 3.500 kronor per meter inkl beläggning och belysning enl uppgift från Trafikverket.					
I vissa fall har kostnaderna bedömts efter lokala förutsättningar.					
Angiven ordning ovan utgör inte prioriteringsordning. Gång- och cykelvägarna utförs i den takt som den fysiska planeringen och tillgängliga medel möjliggör.					

Bilaga 3

	År	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totalt
Vägnr	Vägsträcka	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP	LTP
84	Länsgräns - Fjällnäs	31	8						16	20				75
315	Rätan - Utanbergsvallarna			12										12
321	Svenstavik - Månsåsen				26	26								52
87	Infart mot Hammarstrand		2											
323	Genomf centrala Hammarstrand				5									5
659	Så - Vik				15									15
662	Husåvågen	4	20	21										45
675	Valne - Änge			10										10
675	Ede i Offerdal							5						5
711	Bräcke - Albacken			20										20
	Oprec inv i slutet av planperioden										9	28	36	73
E 14	Planläggning Lockne-Pilgrimstad	1												1
E 45	Planläggning Ytterhogdal - Rätan	1												1
Mittbanan	Medfinansiering tågstopp Nälden					2								2
	Åtgärder för Koll.trafik o TS kom. Vägar	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
	Bidrag byggande enskilda vägar	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
	Gång och cykelvägar enl bilaga	1	10	15	22	20	10	10	10	20	20	10		148
	Oförutsedda steg 1 o 2 åtgärder	1	1	1	1	1	1	1	1		2	1	1	12
	Oförutsedda steg 3 o 4 åtgärder	1	1	1	1	1	1	1	1		2	1	1	12
	Årsvis reglering			-36	-26	-9	29	23	12		7			0
	Summa per år	42	44	46	46	43	43	42	42	42	42	42	40	514
	Tilldelad länsram per år	42	44	46	46	43	43	42	42	42	42	42	40	514