

# 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 (medelstildelning, 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 måluppfyllelsen kan ses som marginellt.

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

I tabellen nedan redovisas fördelningen av tilldelade medel:

<b>ÅTGÄRDSOMRÅDEN</b>	<b>Total kostnad</b>	<b>Upparbetat (tom 2025)*</b>	<b>Summa planen</b>	<b>2026-2029</b>	<b>2030-2033</b>	<b>2034-2037</b>
<b>Vägartgärder</b>	<b>211</b>		<b>200</b>	<b>60</b>	<b>80</b>	<b>60</b>
Väg 662 Bonäshamn - Huså	71	11	60	60		
Väg 614 Häste - Ytterån	50		50		50	
Vägartgärder fordonstrafik	90		90		30	60
<b>Mindre trafiksäkerhetsåtgärder</b>	<b>105</b>		<b>105</b>	<b>5</b>	<b>40</b>	<b>60</b>
<b>Gång- och cykelvägsinfrastruktur</b>	<b>441</b>		<b>405</b>	<b>199</b>	<b>106</b>	<b>100</b>
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
<b>Statlig medfinansiering</b>	<b>79</b>		<b>79</b>	<b>5</b>	<b>31</b>	<b>43</b>
Kommunala miljö-/ts-åtgärder	40		40		15	25
Enskilda vägar	16		16		8	8
Kollektivtrafikanläggningar	23		23	5	8	10
<b>TOTALT</b>	<b>Mkr</b>		<b>789</b>	<b>269</b>	<b>257</b>	<b>263</b>

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.



## 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 pekas 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 medelstildelningen 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 Transportutvecklingsrådet<sup>1</sup>, och erbjudit dem möjligheten att komma med inspel inför upprättandet av planen.

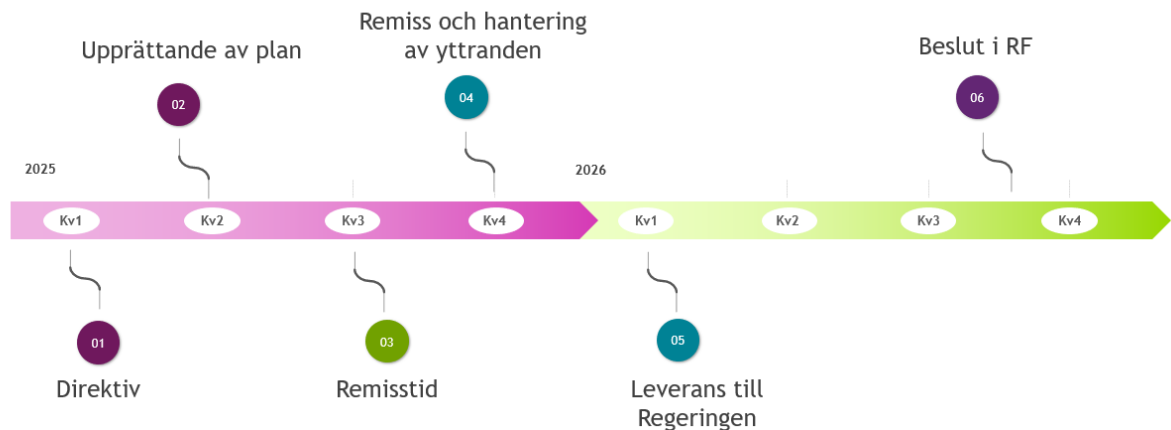
Med utgångspunkt från Lag (2022:66) bjöds Sametinget och Svenska samernas riksförbund in till en tidig konsultation avseende planens omfattning och möjliga konsekvenser. Sametinget tackade ja till detta erbjudande och konsultation hölls den 18 augusti 2025. Synpunkter som erhöles i samband med detta 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 transportinfrastruktur<sup>1</sup>, inkluderat de regionala planerna/länsplanerna<sup>2</sup>, 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"

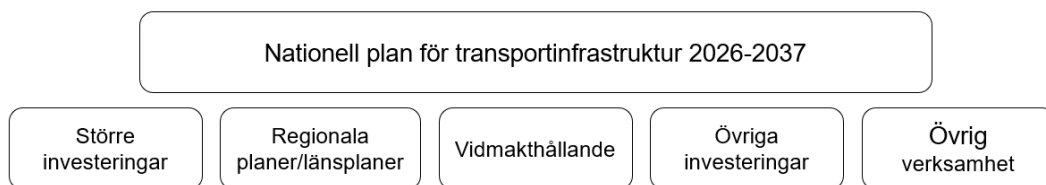
2. Region Jämtland Härjedalen har valt att benämna aktuellt dokument "Regional Transportplan" och det är därmed det begreppet som kommer användas genom hela dokumentet med undantag för direkta citat från lagtexter och övrigt motsvarande, där kan begreppet "länsplan" förekomma.

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/"potter" 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 "potter". 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 potter

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

I potten "**större investeringar**" ingår namngivna objekt med en beräknad kostnad som överstiger 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.

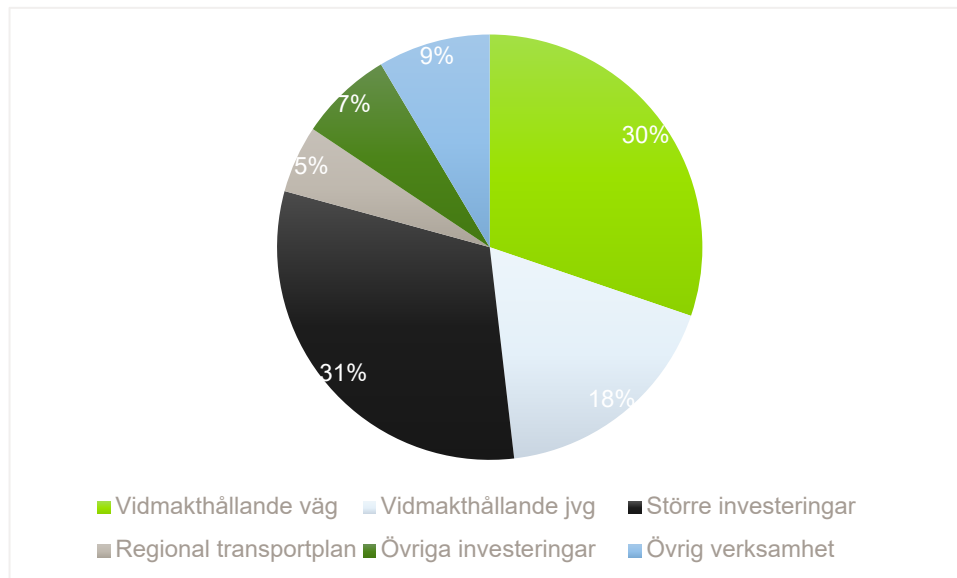
Exempel på åtgärder som kan finansieras ur potten ”**övriga investeringar**” är exempelvis gång- och cykelvägar, miljöåtgärder (viltstängsel, åtgärdande av vandringshinder mm), nya rastplatser samt åtgärder inom stationsområden osv., åtgärder där kostnaden understiger 150 miljoner kronor. Denna typ av 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

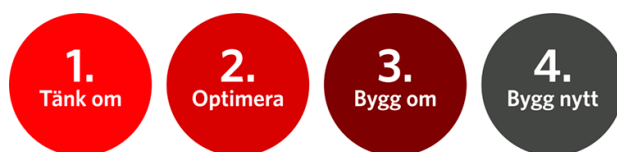
- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet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

#### Väggåtgärder

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 grusväg<sup>1</sup> 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 vägnätet<sup>1</sup>. 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 beläggningsåtgärder.*

### 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](http://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 högttrafikerad 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 cykelvägsobjekt

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-vägsobjekt, 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

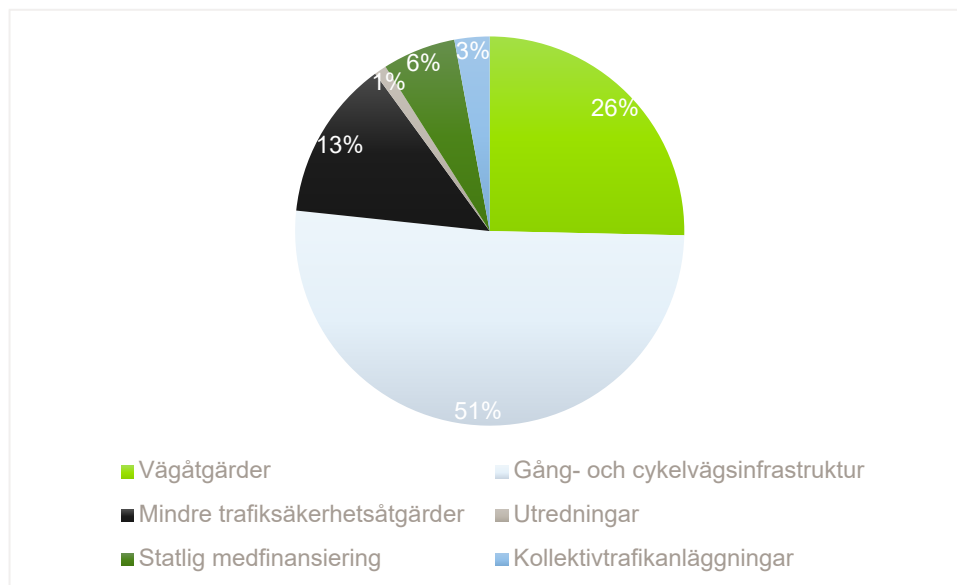
Medel kommer årligen avsättas för åtgärdande av hållplatslägen och andra anläggningar kopplade mot kollektivtrafiken. Andelen medel ökar successivt under planperioden, från 5 mkr/4 år till 10 mkr/4 år.

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
<b>Vägartgärder</b>	<b>211</b>		<b>200</b>	<b>60</b>	<b>80</b>	<b>60</b>
Väg 662 Bonäshamn - Huså	71	11	60	60		
Väg 614 Häste - Ytterån	50		50		50	
Vägartgärder fordonstrafik	90		90		30	60
<b>Mindre trafiksäkerhetsåtgärder</b>	<b>105</b>		<b>105</b>	<b>5</b>	<b>40</b>	<b>60</b>
<b>Gång- och cykelvägsinfrastruktur</b>	<b>441</b>		<b>405</b>	<b>199</b>	<b>106</b>	<b>100</b>
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
<b>Statlig medfinansiering</b>	<b>79</b>		<b>79</b>	<b>5</b>	<b>31</b>	<b>43</b>
Kommunala miljö-/ts-åtgärder	40		40		15	25
Enskilda vägar	16		16		8	8
Kollektivtrafikanläggningar	23		23	5	8	10
<b>TOTALT</b>	<b>Mkr</b>		<b>789</b>	<b>269</b>	<b>257</b>	<b>263</b>

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 medelstildelning, 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 cykelvägsnätet 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 vägobjekten 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.
- Erbjudna en infrastruktur som möter näringslivets ökade transportbehov.

### Generell bedömning

Den regionala planen kan bara till viss del vara med och bidra till uppfyllelsen av de regionala målen för infrastrukturen. För aktuell planperiod 2026-2037 blir möjligheten något bättre än föregående period till följd av en uppräknings av medelstillelningen 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 medelstillelning 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
<b>Åtgärdsområden plan 2026-2037</b>		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](http://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.

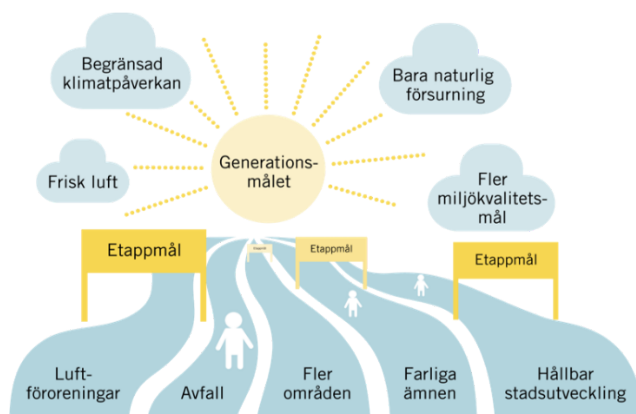
Miljökvalitetsmålen följs upp med en rapport varje år och en fördjupad utvärdering en gång per mandatperiod till regeringen. Respektive myndighet ansvarar för uppföljningen av sina miljökvalitetsmål. Naturvårdsverket sammanställer sedan uppföljningarna och lämnar en samlad redovisning till regeringen.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

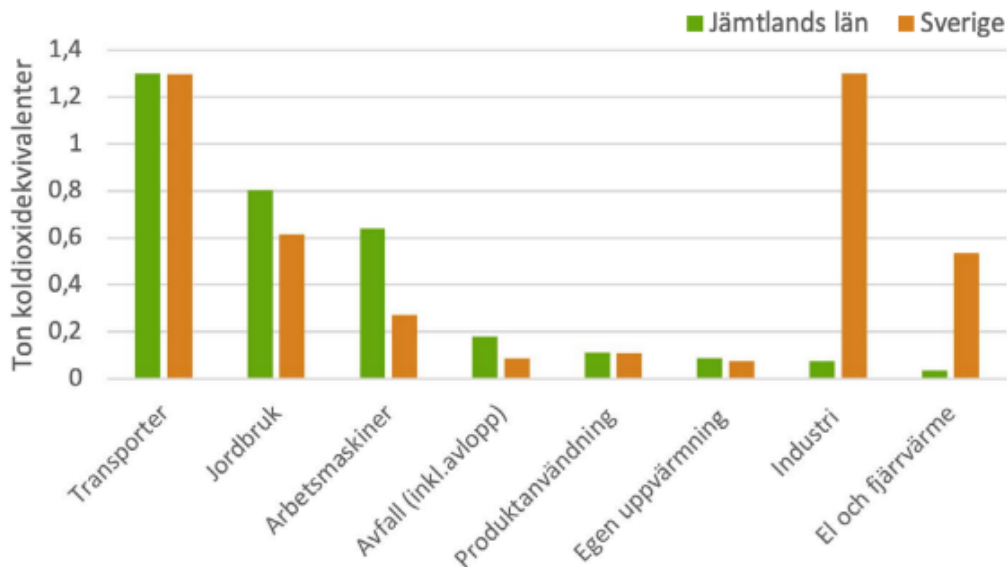
I den regionala strategin som togs fram 2018–2019 definierades en koldioxidbudget för Jämtlands län för åren 2020–2030. För att hålla länets klimatpåverkan i linje med Parisavtalets mål, behöver utsläppen i länet minska med 10 procent per år, jämfört med föregående år, under perioden 2020–2030. Denna 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. Nämnts 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)		
<b>Klimat</b>	Utsläpp från den förändrade trafiken, från byggande, drift och underhåll samt hur åtgärden passar in i ett transporteffektivt samhälle.		
<b>Hälsa och livskvalitet</b>	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.
<b>Landskap</b>	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.
<b>Hushållning av resurser</b>	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 grusväg<sup>1</sup> 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 kulturvården.	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 kulturvården.	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)
<b>Mindre trafiksäkerhetsåtgärder</b>	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.
<b>Kollektivtrafikåtgärder</b>	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.

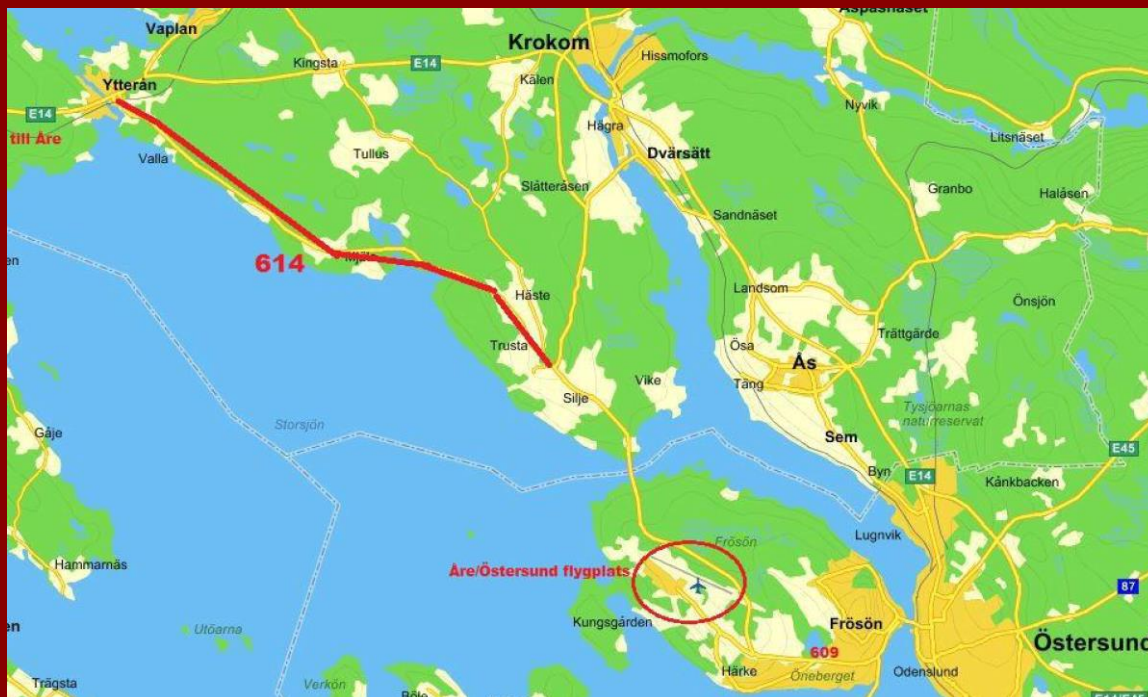


## Bilaga 3. Samlade effektbedömningar



# 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

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

# 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 kalkylförsättningar 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 skattekrone:

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

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 kalkylförsättningar 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 skattekrone 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



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

**Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader**

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 utpekad 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

**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-ekvivalenter

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.

**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**

-

## 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	
<b>Totala utgifter</b>	<b>106 mnkr</b>

## 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](http://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](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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

## 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 bostadsexpolateringen 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

Investeringskostnads kalkyl

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

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

Utskriftsdatum: 2025-02-17

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Blom Kjell Arne, PLnrb

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

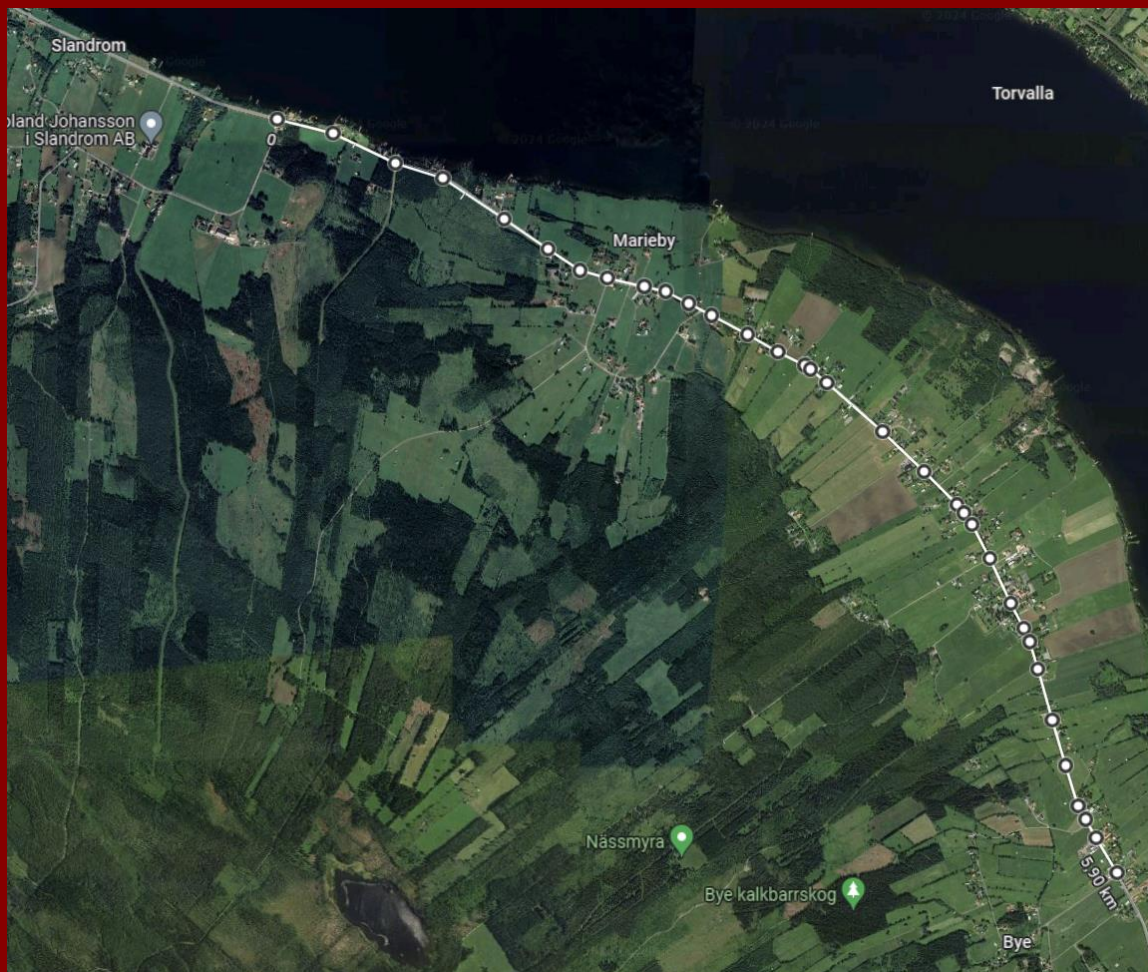
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

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



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

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/kundfragor-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 (Mpkkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/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 CO<sub>2</sub>-equivaler

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	<
<b>Totala utgifter</b>	<b>75 mnkr</b>

## 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](http://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.

#### **Funktionshinderades 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](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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	Nettonuvärde	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

---

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