

Vemdalen i samverkan för hållbar utveckling och tillväxt

Fördjupning inom den tillväxthämmande utmaningen Infrastruktur
(2025-07-31)

Sammanfattning problembild

- Det behövs en bra infrastruktur i grunden för att vi ska kunna skapa tillväxt och bli en helårsdestination
- Det anses hämmande att
 - inga nya detaljplaner kan tas fram innan VA-verket är på plats
 - Trafiksituationen behöver förbättras, inkl lastbilars omlastning i centrala Vemdalen
 - Vägar och den fysiska infrastrukturen behöver förbättras
 - Bykärnan inte anses attraktiv
 - Mikroinfrastruktur saknas
- Även i arbetet med den lokala utvecklingsplanen för Vemdalsbygden prioriterades infrastruktur som ett utvecklingsområde
- Det nya VA-verket är planerat att vara klart till 2027.
- År 2021 gjordes en förstudie kring godstrafik till/från Härjedalen. Ett behov av omlastningscentral lyftes av speditör(er), vilket tros fortfarande vara aktuellt då lastbilar lastar om mitt i byn och på Vemservice osv. Det finns sannolikt möjlighet till omlastningscentral på både den östra och västra sidan av Vemdalen by; speditörernas behov och betalningsvilja behöver undersökas vidare
- Kommunen har för avsikt att lämna över väghållaransvaret för enskilda vägar till civilsamhället (via vägföreningar). Överlämningen har pausats pga att det saknas ledningsrätt för VA-ledningar. Till dess att överlämningen är gjord, löper underhållsplanen på som vanligt. Det måste undersökas vidare vad detta innebär och hur vi kan säkra progress.
- TRV är väghållare för genomfartsleden och visar inte något större engagemang för de förändringsbehov som framförts på olika vis. Kan vi via den fördjupade översiktsplanen komma framåt i dialogen med TRV? Säkerställ civilsamhällets involvering i FÖP-arbetet! FÖP:en är styrande för TRV och andra myndigheter mfl.
- Näringsidkare menar på att bykärnan behöver putsas till för att skapa fler affärsmöjligheter.
 - Byutvecklingsgänget (LUP) har planer för hur byn kan dekoreras.
 - Om bykärnans infrastruktur skulle göras om, behöver ägare till centrala fastigheter involveras och en gemensam vision sättas.
 - Detta kan antingen göras i samband med FÖP-arbetet alternativt om en programplan sätts för Vemdalen by, likt den i Duved (ej beslutad)*
- Mikroinfrastruktur saknas. Dialog med såväl systembolag som apotek har förts utan någon vidare progress.



Medfinansieras av
Europeiska unionen



Källa: <https://are.se/byggabo/planprogram/strukturplan-duved>



Förslag på nästa steg

- **VA-verket** - Säkerställ att progress görs i VA-verkets byggnation. Undersök vad som krävs för att ny detaljplanering kan komma till stånd. Kan detaljplanering påbörjas innan VA-verket är klart?
- **Omlastningscentral** – Undersöka och utmana speditörers behov av omlastning. Ta fram alternativ för parkering av släp samt om- och avlastning. Ev. förbjuda släpparkering och omlastning i centrala delar av Vemdalen by (GT-gården/Vemservice) och hos olika aktörer såsom Karl Hedin (om fortfarande aktuellt med av- och omlastning där) och Vemservice.
- **Enskilda vägar (till dess att överlämning gjorts)** - Undersök vad som ligger i kommunens underhållsplan för de enskilda vägarna i Vemdalen by samt undersök hur vi kan säkra att förbättringar görs
- **Enskilda vägar (när överlämning gjorts)** – Förslagsvis bör en samfällighet/vägförening ansvara för samtliga vägar, för att skapa skalfördelar och göra det möjligt/hanterbart att bedriva på ett effektivt vis
- **Statliga vägar** – ta fram en ”åtgärdsvalsstudie*” för att undersöka vilka brister det finns i trafikmiljön idag och hur dessa skulle kunna åtgärdas.
- **Bykärnan** – Ta, tillsammans med samhällsutvecklingsavdelningen, fram en vision för hur bykärnan bör se ut; vilka funktioner behövs och var bör de vara placerade? Utred vilken mark/vilka fastigheter som bör nyttjas och hur tillgång till mark kan säkras. Behöver expropriationslagen** nyttjas? Se över behov av parkering och skyltning (all typ av skyltning, allt från parkering till affärers skyltar)
- **Utsmyckning** – Undersök byutvecklingsgruppens vilja och möjlighet att arbeta vidare med denna fråga och ha en dialog kring finansiering och hur byns invånare kan involveras.
- **Mikroinfrastruktur** – Diskussionen med t.ex. Systembolag och apotek kan tas upp igen.

* Källa: <https://are.se/byggnabo/planprogram/strukturplan-duved>

** Expropriation innebär tvångsköp av egendom där ägare tvingas, mot ekonomisk ersättning, överlåta egendom till en annan part. Bestämmelser finns primärt i [Expropriationslag \(1972:719\)](#). För att en expropriation skall kunna äga rum krävs att kommunen måste visa på att det finns en väsentlig betydelse ur allmän synpunkt att expropriation går igenom. Kommunen kan också expropriera fastighet om det sker för att bereda plats åt näringsverksamhet som är av betydelse för hela riket.

Innehåll

- Problemformulering
- Översiktsplan, fördjupad översiktsplan mm
- VA-verket
- Mikroinfrastruktur (samhällsservice/"basic-grejer")
- Trafiksituationen
 - Väghållare och vägöverlämning
 - Lastbilar

Utmaningar

Flera verksamheter menar på att kundunderlaget finns för att de skulle kunna växa, men bristen på personal hämmar utvecklingen

- Kompetens inom ett antal områden saknas
- Svårt att få tag på personal
- Säsongsanställningar och personalrotation är problematiskt för att säkra kompetens och kontinuitet

I förstudiens nulägeskartläggning har Vemdalens infrastruktur lyfts fram som en utmaning för företagen att kunna utvecklas och skapa långsiktig tillväxt

Infrastruktur



Det behövs en bra infrastruktur i grunden för att vi ska kunna skapa tillväxt och bli en helårsdestination

- I väntan på det nya VA-verket kan inga nya detaljplaner tas fram för området, vilket är mycket hämmande
- Bykärnan behöver putsas till och göras attraktiv. Ett attraktiv bykärna skulle attrahera boende och besökare och innebära affärsmöjligheter för verksamheter på byn.
- Mikroinfrastruktur saknas (samhällsservice/"basic-grejer")
- Stort förbättringspotential finns kring trafiksituationen, framförallt under högsäsong. Lastbilar lastar om och parkerar här och där. Trottoarer och parkeringsplatser behövs. Vägar och asfaltering är i undermåligt skick.

Personal- & kompetensbrist



Vemdalen ska vara en attraktiv plats att bo, leva och verka på

Boende



Boendefrågan är otroligt viktig! Spelar ingen roll om vi har en lång lista med folk som vill flytta hit, om de inte har boende.

- Bostadssituation är utmanande och gör det svårt för företag att växa, då utbudet av permanentboende hämmar inflyttning
- Det upplevs vara stor brist på bostäder och variation på bostadsformer. Olika typ av boende behövs, enligt de intervjuade:
 - Hyresbostäder
 - Säsongsboende
 - Instegsboende/transferboende (större lägenheter, lämpliga för inflyttare med familj)
 - Äldreboende/seniorboende
- Hyresvärdar menar på att utbudet styrs av betalningsvilja

Även i arbetet med den lokala utvecklingsplanen var infrastruktur ett prioriterat område

Trivsel

Prioriterade områden: Sittbänkar, utsmyckning, informationsskyltning, mer blommor, rent och snyggt, Vad händer i min by

Ansvariga: Kristina Kristoffersson, Hannelie Dahl

Boende för alla

Prioriterade områden: Genomföra en inventering av boende och fastigheter i området. När denna är färdig, mailas underlag till intressenter som kan hjälpa till att möjliggöra utvecklingen av bygdens nuvarande boendesituation.

Ansvariga: Therese Rihpa, Sonja Selander (flyttar)

Infrastruktur

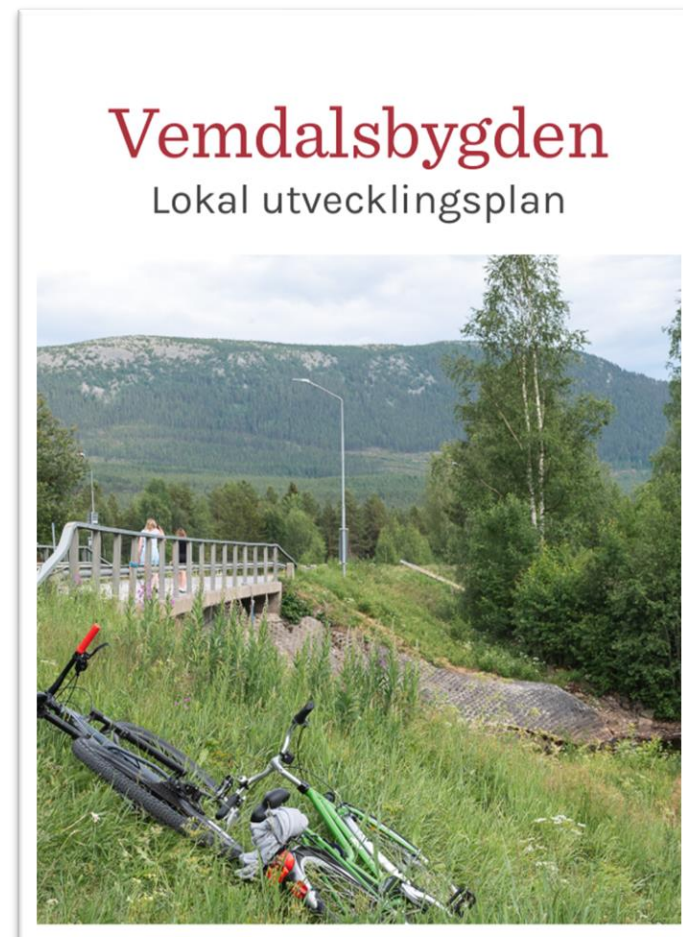
Prioriterade områden: Hastighetssänkning genom byn, övergångsställe vid kyrkan och macken, bygga en gångbro vid Håvägen.

Ansvariga: Ragnar Dillner, Björn Nordal, Reidar Thunell

Kultur och fritid

Prioriterade områden: Björnvalla (utveckla till ett komplett hästcenter året runt), Strukturerade aktivitetsträffar, Promenadstråk

Ansvariga: Annelie Stensson & Johanna Nordal, Hästcenter: Ann Lorentzon och Sara Larsson



Härjeåns/kommunen sökte och beviljades stödpengar 2023 för utbyggnad av fibernätet till 166 byggnader i Vemdalen (varav 67 permanentboenden). Utbyggnaden påbörjades redan 2023, dvs samma år som LUP-arbetet gjordes.
<https://www.herjedalen.se/nyheter/2024/2024-02-13-30-miljoner-till-fiberanslutning-i-harjedalen.html>

Infrastruktur

- detaljer från LUP

Högst prioriterat

Högst upp på agendan för byutvecklingsgruppen (LUP-gänget) är att ansöka om stöd för att driva en förstudie, som syftar till att se över "Trafiksäkerhet kring väg 514", inkl att bygga en gångbro vid Håvägen.

3.3 Utvecklingsområde Infrastruktur

En trygg bygd ur ett infrastrukturperspektiv kännetecknas av välutvecklade och pålitliga system som säkerställer grundläggande behov och samhällets funktion. Vi vill skapa ett tryggt och säkert Vemdalen där fordon och gångtrafikanter kan vistas på gator och leder utan att utsättas för fara.

Nuläge

I nuläget varierar kommunikationsmöjligheterna för resor och utflykter över säsongen. Bättre kommunikationsmöjligheter behövs under sommarhalvåret. Likaså är datakommunikationen otillräcklig när många turister vistas inom Vemdalsbygden, vilket påverkar möjligheten för bofasta att bedriva verksamhet. Stora delar av bygden har inte ens framdragen fiber. I nuläget saknar Vemdalen by helt övergångsställen då dessa tagits bort. I Vemdalen by är hastighetsgränsen genomgående 50 km/h, även förbi skola och förskola. Det saknas gång- och cykelvägar längs väsentliga vägar.

Insatser

Vi inom infrastrukturgruppen har fått i uppgift att samla in och genomföra olika projekt/åtgärder som vi har valt ut av en lång rad olika förslag från bygdens invånare.

Vi har valt att satsa på tre förslag/åtgärder initialt, som vi har fastnat för och som vi känner att de är greppbara i nuläget. Dessa är:

- ✓ Hastighetssänkning genom byn: Detta förslag gäller en sänkning av hastigheten genom byn till 30 km/h mellan GT-gården och Brandstationen och bort förbi bron vid Ekbergs. Vi har varit i kontakt med kommunens trafiksamordnare och det verkar som om det är en sänkning ner till 40 km/h på gång.
- Övergångsställe vid kyrkan och vid macken: Även här har vi varit i kontakt med kommunens trafiksamordnare. Han för en dialog med Trafikverket men det finns tydligen problem för ett genomförandet av detta i nuläget.
- Bygga en gångbro vid Håvägen: Här är det trångt att samsas för bilar, cyklister och gående. Det skulle vara bra för alla att få till en gångbro innan det sker en allvarlig olycka. Även om det blir en sänkning till 40 km/h så syns man dåligt under kvällstid och vid sämre väder. I den här frågan har vi inte agerat något ännu mer än att vi måste kolla med markägare, kommun och finansierare.

Genom projekterandet och byggandet av en gång- och cykelbro binder vi ihop bydelarna som klyvs av ån och med det bidrar vi till att lättare kunna ta sig runt i byn. Med detta kommer förhoppningsvis ett bättre välbefinnande och välmående och en minskning av risken för eventuella trafikolyckor. Vi kommer också att minska på miljöavtrycket med sänkningen av hastigheten genom byn. Vi hoppas kunna förankra detta projekt till fler lokala entreprenörer för både finansiering och byggnation på ett hållbart sätt.



Fler önskade insatser från bygdens invånare

Insatserna kommer inte prioriteras i dagsläget men är öppna för den som vill börja jobba med dem.

- Trottoar/cykelbana mellan byn och campingen.
- Förbättra datakommunikationen, fiber i hela Vemdalen by.
- Sommarrusta skoterleder för vandring och cykel.
- Snöpendel kunde bli Sommarpendel.
- Fler bussavgångar mot Klövsjö/Östersund.
- Ridstig till travbanan.
- Belyst parkväg längs Lövsåsbäcken eller Norrveman.
- Permanenta skoterlederna på en karta.
- Tankstation för snöskoter.
- Införa skolpolis.
- Trafikljus vid Macken.
- Vi saknar Hälsocentral.
- Krypfil från Klockarfjäll mot Vemdalskalet.
- Allmän parkering även för husbilar, nära allmän toa och tömning för husbilar.

Utvecklingsområdet Infrastruktur stöder följande mål i Agenda 2030:



SWOT-analys Utvecklingsområde Infrastruktur

Styrkor:

- Snösäkerhet (skoter, skidor)
- Markägarförståelsen
- Nära till mycket/relativt
- 1 kvadratkilometer/invånare =plats för alla
- Unik natur och miljö
- Individuella upplevelser

Möjligheter:

- Kapitalstarka besökare
- Flygplatsen
- Travbanan
- Sälja det unika, upplevelser
- Utveckla sommarupplevelser

Svagheter:

- Begränsad lokaltrafik
- Markägares acceptans(cykling, slitage)
- Fiberutbyggnad
- Saknar ridleder
- Taxiservicen är underdimensionerad
- Vägunderhåll

Hot:

- Ökad markanvändning – slitage
- Förändrade väderförhållanden
- Konkurrerande destinationer
- Ökade miljökrav
- Ökade priser för ex. drivmedel
- Tappar det genuina, själen, i Vemdalsbygden

Innehåll

- Problemformulering
- Översiktsplan, fördjupad översiktsplan mm
- VA-verket
- Mikroinfrastruktur (samhällsservice/"basic-grejer")
- Trafiksituationen
 - Väghållare och vägöverlämning
 - Lastbilar

Översiktsplan och detaljerad översiktsplan

Med anledning av detta, hade Therese Rihpa (LUP) och Louise Gyllenswärd (förstudien) möte med Malin och Karin på planenheten, Miljö- och byggavdelningen. Se nästa sida.

Förhoppningen var att förstå hur kommunens FÖP-arbete hade kunnat underlätta för oss att ta boende-frågan vidare.

Översiktsplan

Vad är en översiktsplan och varför är den viktig:

- [Översiktsplanen - Boverket](#)

Härjedalens översiktsplan

- Antogs 2020. Planen utgår från en vision om fler medborgare år 2030.
- ÖP:n grundar sig i fyra olika teman:
 1. kommunikation
 2. bostäder
 3. arbetsmöjligheter
 4. natur, rekreation och friluftsliv
- Översiktsplanen anger ingen ny markanvändning utan hänvisar till befintliga fördjupningar och tillägg som är antagna sedan tidigare.
 - [Om översiktsplanen - Härjedalens kommun](#)
 - [Översiktsplan.pdf](#)

Fördjupad översiktsplan (FÖP)

- ÖP:n fördjupas för olika områden i form av fördjupade
- Det finns en **FÖP för Vemdalen-Björnrike** området som antogs i april 2008: [Beskrivning FÖP Vemdalen - Björnrike.pdf](#).
- I kommunens [Planeringsstrategi](#), som togs fram i mars 2024, fastslogs att FÖP:en för Vemdalen-Björnrike var inaktuell och att behov finns av "framåtsyftande mål- och styrdokument".
- Enligt planeringsstrategin ska man göra översyn av FÖP:en för Vemdalen by, Vemdalsskalet och Björnrike (inte minst eftersom ett nytt reningsverk kommer även att öka kapaciteten för utbyggnad i området kring Vemdalen-Vemdalsskalet- Björnrike).

Fördjupad översiktsplan för Vemdalen by, Vemdalsskalet och Björnrike

- **Miljö- o byggavdelningen har som plan att under 2025-2026 göra en översyn av den fördjupade översiktsplanen (FÖP:en) för Vemdalen by, Vemdalsskalet och Björnrike**
- Planen är att göra en genomlysning av förutsättningar, behov mm och att göra en mer framåtsyftande översyn över området och undersöka förutsättningarna för ny markanvändning. Dessutom kommer man att rensa bort gammalt och inaktuellt och modernisera formatet.
- **Bygg- och miljö vill gärna få input kring hur efterfrågan på bostäder ser ut (utifrån tomtkö, förfrågningar mm), kommunens tankar kring markköp, samarbeten med privata exploatörer eller bostadsutveckling osv.**
- Elise Rydér Wiken och planchefen för Miljö- och byggavdelningen, Tina Blomster, är eniga om att aktörer i Vemdalsområdet ska involveras i FÖP-arbetet



Sammanfattning, möte med Bygg & Miljö (planenheten)

Om ÖP/FÖP

- Det fanns en ambition för några år sedan att göra en uppdaterad, fördjupad översiktsplan för Vemdalskalet men det rann ut i sanden. I samband med det intervjuades "alla" aktörer (VDFF, vägföreningar, exploatörer osv)
- Nationella föreskrifter finns för hur ÖP ska se. Nya föreskrifter gör nu att revidering måste göras för att formen på befintlig ÖP och FÖP ska passa de nationella föreskrifterna.
 - Allt ska vara digitalt
 - Nationell standard ska följas, t.ex. ska bostadsutveckling kunna gå att kartsöka på och alla projekt ska då komma upp
 - Kartan är central; information ska inte finnas i en massa PDF:er
 - FÖP:ar ska bakas in i ÖP:n och kommer inte längre vara separata dokument
- Hur planeras arbetet med FÖP-revideringen att genomföras?
 - Det finns en politisk styrgrupp. Arbetsgruppen inkluderar två politiker.
 - Markanvändningsgrupp – kontakt med kommunens andra förvaltningar
 - Medborgardialog har förts via LUP. I revideringen kommer inte så mycket dialog att föras, skapar falska förhoppningar som man inte kommer kunna leverera på. Medborgardialog kommer att göras i samband med samråd.
- Tidplan
 - Förhoppning att reviderad version ska antas innan valet hösten 2026.
 - Samråd bör därför ske i slutet av 2025, så yttranden osv kan hanteras senast juni 2026.
- Historiskt har ÖP:n gjorts om med långa tidsintervaller mellan. Framöver kommer ÖP att arbetas om vart fjärde år, vid varje val.

Förslag på nästa steg

- Möte bör hållas med Elise och L-O för att driva de frågor som vi önskar gällande boende och infrastruktur. Det är Elises avdelning som söker "planbesked" (?) hos planenheten, så det är bättre att vi bearbetar beställaren. Viktigt att lyfta fram byns behov.
 - **Nyetableringar:** Viktigt för oss att undersöka om vad det är för typ av mark som behövs; industrimark eller kontor och försäljningsbyggnader? Ange kategorisering. Industrimark innebär utsläpp osv, mycket svårare att få till. Vad är det för faktisk verksamhet som ska bedrivas?
 - **Boende:** Vad karakteriserar olika typer av boenden, vad är viktigt t.ex. för säsongare/unga vuxna/äldre osv

Sammanfattningsvis ansåg inte Miljö- och byggavdelningen att de var rätt mottagare för Vemdalen bys behov. De rekommenderade istället att möte skulle tas med samhällsutvecklingsförvaltningen (Elises avdelning)

Innehåll

- Problemformulering
- Översiktsplan, fördjupad översiktsplan mm
- VA-verket
- Mikroinfrastruktur (samhällsservice/"basic-grejer")
- Trafiksituationen
 - Väghållare och vägöverlämning
 - Lastbilar

🚩 Flaggad

🕒 Du vidarebefordrade det här meddelandet Ons 2025-02-05 15:27

Hej Louise,
Jag har svarat nedan med [blått](#). Återkom gärna om du har fler frågor.

Mer info på :
<https://www.vattenmiljoresurs.se/vatten-och-avlopp/utbyggnad-och-projekt/omradet-vedmdalen>

Jag trodde att Sven Erik var projektledare men nu har jag fått reda på att han gått i pension och att du, Lena, har tagit över som tf projektledare. (1) Stämmer det? [Jag jobbar som tf övergripande projektledare under tiden vi rekryterar en ersättare. Sven Erik jobbar vidare som konsult med våra entreprenader i Funäsdalen.](#)

På er [hemsida](#) står att

- Det under hösten 2024 skulle tas fram en systemhandling med teknisk utformning av det nya reningsverket. [Arbetet fortgår under 2025 \(hösten 2024 är en tidigare/gammal bedömning, ska därför uppdateras på hemsidan\).](#)
 - Entreprenör är upphandlad [Ja](#).
 - Beslut på tillståndsansökan vänta under mitten av 2025 [Ja](#).
 - Vattenutredning Vemdalen 2025 [Ja](#).
 - Ledning för området Vemdalen 2027 [Ja](#).
 - Reningsverket ska vara klart till 2027 [Ja](#).
- (2) Stämmer fortfarande denna övergripande tidplan? [Ja, med tillägg i ovan svar om reningsverket.](#)
- (3) Vilken kapacitet kommer det nya reningsverket att ha? [Tillståndet för reningsverket för området Vemdalen planeras på 30 000 pe. Planen är att bygga för 20 000 pe inledningsvis, och därefter öka på till 30 000 pe när behov uppstår.](#)

(4) Företagarna i Vemdalen har uttryckt att det är hämmande att inga nya detaljplaner tillåts innan det nya reningsverket är på plats, men finns det kapacitet redan idag som inte är utnyttjad? I vilket område (Vemdalsskalet, Vemdalen by, Björnrike?) är det isåfall aktuellt för?
[Gällande detaljplaner och kapacitetsfrågan hänvisar vi till kommunens Miljö och bygg.](#)

Det vi vet idag är att befintlig kapacitet för kommunalt vatten och avlopp i området Vemdalen inte räcker för detaljplaner som har vunnit laga kraft, inte heller för framtida bebyggelseutveckling. Målsättningen framåt är att bygga ut kapaciteten enligt svar i fråga 3. Således ligger inget direktiv eller syfte att utreda befintlig kapacitet vidare.

(5) Björnrike Syd har "bundit" kapacitet och vi har förstått det som att de behöver formellt avsluta projektet för att kapaciteten ska "lämnas tillbaka" och kunna nyttjas av andra, om det nu inte blir något Björnrike Syd. Har vi uppfattat det korrekt? Hur mycket kapacitet har de bundit?
[Härjedalens kommun och exploatör för Björnrike Syd har ett gällande exploaterings- och VA-avtal. Detaljplanen för området är i nuläget gällande. Exploatören för Björnrike Syd låser inte / binder ingen kapacitet idag, däremot ska kommunen stå för avloppsrening när behov uppstår.](#)

Allt gott!

Vänligen Lena

 **Vatten & miljöresurs**

Lena Tusås
Projektledare strategi och utveckling
010-251 53 86
www.vattenmiljoresurs.se

TM

Tomas Mann

Till: Louise Gyllenswärd; Peter Broberg; info@brajks.se; Anna Hansson; Helena Åkerlind

✖

S/MIME-tecknet kan inte verifieras vid visning i sekundärt konto.

Hej

Pe står för person equivaleneter och kan närmast översättas som personer, således 20.000 st

Tomas Mann

Näringslivsutvecklare

Tomas.Mann@herjedalen.se

Innehåll

- Problemformulering
- Översiktsplan, fördjupad översiktsplan mm
- VA-verket
- Mikroinfrastruktur (samhällsservice/"basic-grejer")
- Trafiksituationen
 - Väghållare och vägöverlämning
 - Lastbilar

Gunnar Forss har varit i kontakt med Systembolaget och Apotek

- **Systembolaget**



Under 2024 har de öppnat ett systembolag. Har inte att göra med marknaden utan deras politiska inriktning. Volymerna är ok, det skulle kunna lösa sig, men det är deras alkoholpolitiska inriktning. Krävs ett politiskt beslut.

- **Apotek**

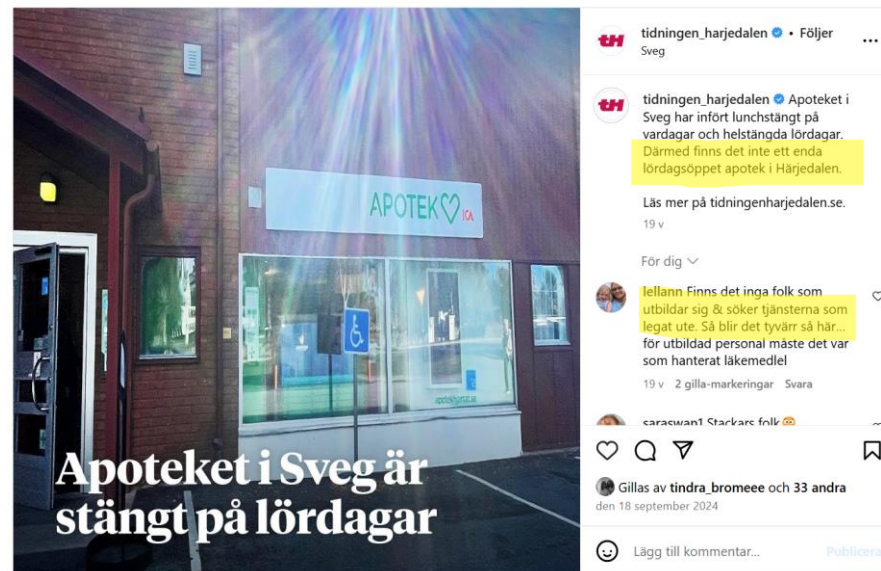


Apotek Hjärtat (ICAs) har apotek i Hede, Funäsdalen och Sveg och ser inte det som aktuellt att öppna ett till



Apoteket – Sätter upp en investeringsplan på årlig basis, när Gunnar pratade med dem var det fel tajming, de hade precis beslutat investeringsplanen för den aktuella perioden. Kanske läge att ta upp samtal igen?

- Få nya apotek öppnas överlag
- Inga lördagsöppna apotek finns i Härjedalen
- Det finns två farmaceuter som bor i Vemdalen som gärna vill jobba i Vemdalen. Har barn, den enas man är polis.
- Om det är för långt till närmaste apotek så kan staten gå in och betala, men det är för nära till Hede för att det ska ses som aktuellt.



Innehåll

- Problemformulering
- Översiktsplan, fördjupad översiktsplan mm
- VA-verket
- Mikroinfrastruktur (samhällsservice/"basic-grejer")
- Trafiksituationen
 - Väghållare och vägöverlämning
 - Lastbilar

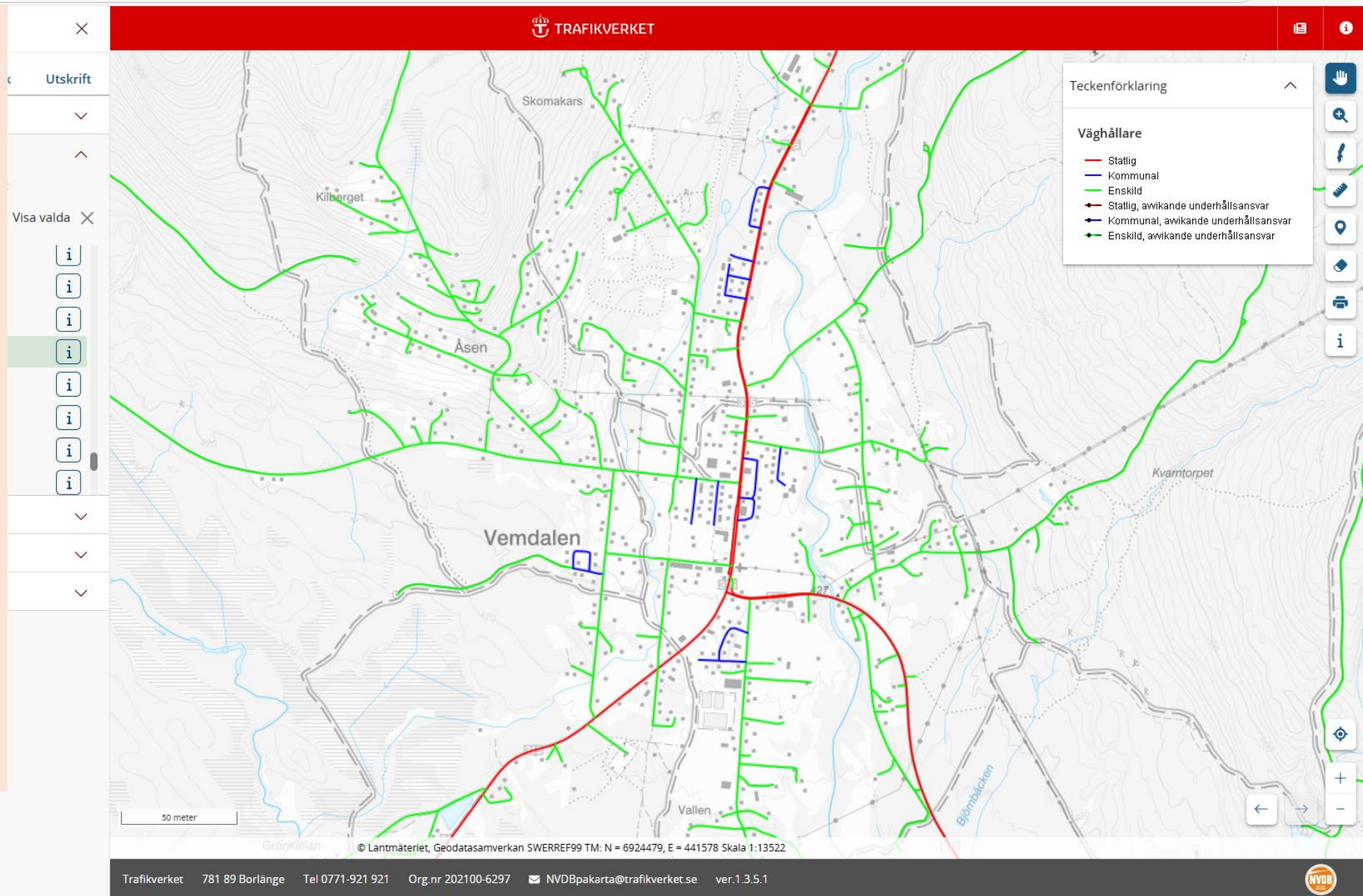
Väghållare, Vemdalen

STATLIG VÄG

- VDFF önskar att statlig väg genom Vemdalen by överlämnas till vägsamfällighet (ej ännu bildad)

ENSKILDA VÄGAR

- Härjedalens kommun har som ambition att överlämna enskilda vägar till civilsamhället (genom bildande av vägsamfälligheter)

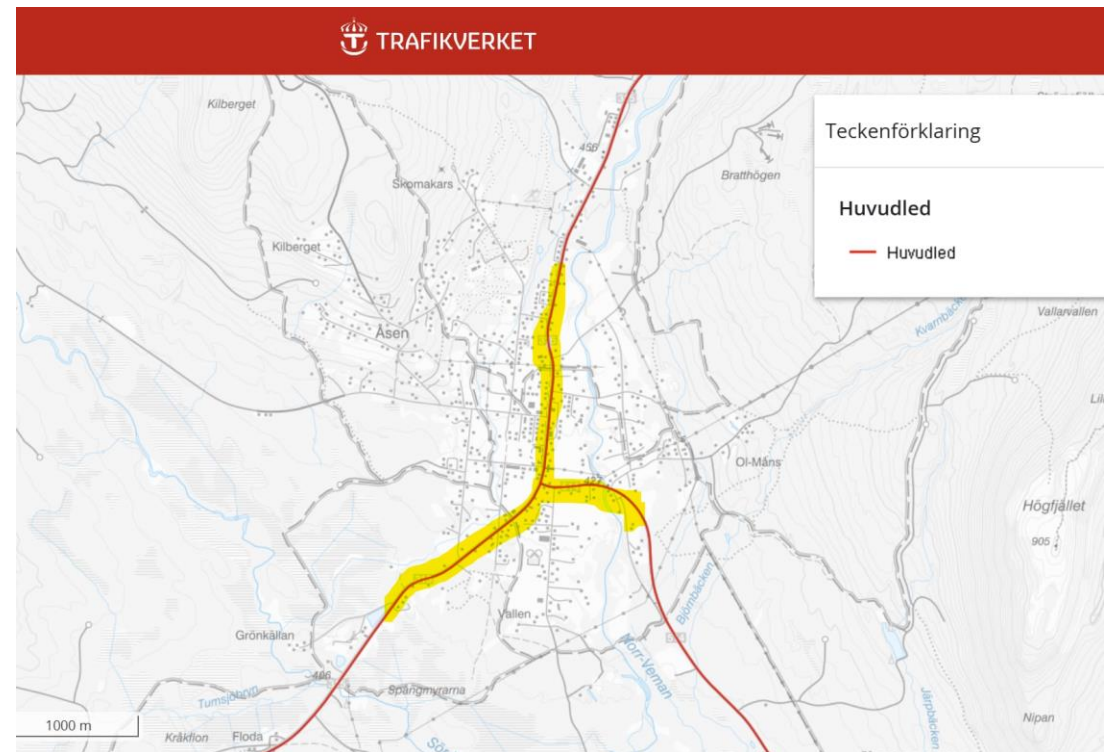


STATLIG VÄG

VDFF:s ordförande har bett infrastruktursstrategen (Palage) att kontakta trafikverket och undersöka förutsättningen att få dem att lämna över vägarna i byn till en blivande samfällighet så den ingår i GA istället för att hela tiden hindra utvecklingen av byn.

Palage har återkopplat och sa att han pratat med Elise och trafikverket som inte sa blankt nej utan bad VDFF att återkomma med en kartbild på det vi skulle vilja ta över och lite info kring det.

Palage passade tillbaka bollen och bad VDFF rita in aktuell vägsträckning och lite mer info.



ENSKILD VÄG

Bakgrund, överlämning av enskilda vägar

- Kommunfullmäktige har beslutat att kommunen ska överlämna vägar, som kommunen inte är juridiskt ansvarig för, till fastighetsägarna. Beslutet om överlämning fattades av kommunfullmäktige 10 juni 2019.
- Det finns tre viktiga anledningar till beslutet:
 1. Det kostar stora summor att sköta de enskilda vägarna. Snöröjning och sandning kostade över 20 miljoner kronor 2023. Kommunen vill hellre lägga pengar på skola, vård och omsorg.
 2. Det är inte rättvist att vissa vägar sköts av ägarna medan andra bekostas av skattebetalarna via kommunen.
 3. Kommunen vill att fritidshusägare, skogsbolag och andra ska vara med och betala skötseln av vägarna de använder.

Status

- Kommunstyrelsen har, 20 december 2023, beslutat att temporärt pausa överlämning av enskilda vägar i tätorter.
- Kommunstyrelsen har beslutat att tillfälligt pausa överlämningen av enskilda vägar i tätorter eftersom det saknas ledningsrätt för VA-ledningar.
 - Det saknas ledningsrätt för kommunens VA-ledningar i ett antal tätorter. Ledningsrätt behövs för att säkra åtkomst till kommunens VA-nät.
 - Det krävs ett omfattande arbete för att säkra ledningsrätter. Det görs genom att kommunen, via Vatten och miljöresurs, ansöker om lantmäteriförrättningar för ledningsrätt. Förrättningar för ledningsrätt måste göras innan Lantmäteriet börjar med kommunens ansökan om anläggningsförrättning för vägöverlämnande.
 - Förrättning för ledningsrätt tar längre tid än Lantmäteriets förrättningsprocess för att överlämna skötsel och underhåll av enskilda vägar.
- Därför återkallar kommunen temporärt lantmäteriförrättningar i tätorter där ledningsrätt saknas och förrättning inte redan vunnit laga kraft.
 - Beslutet gäller inte vägar i tätorter som redan är överlämnade och där förrättning vunnit laga kraft.

Kontakt

Klas Hallman

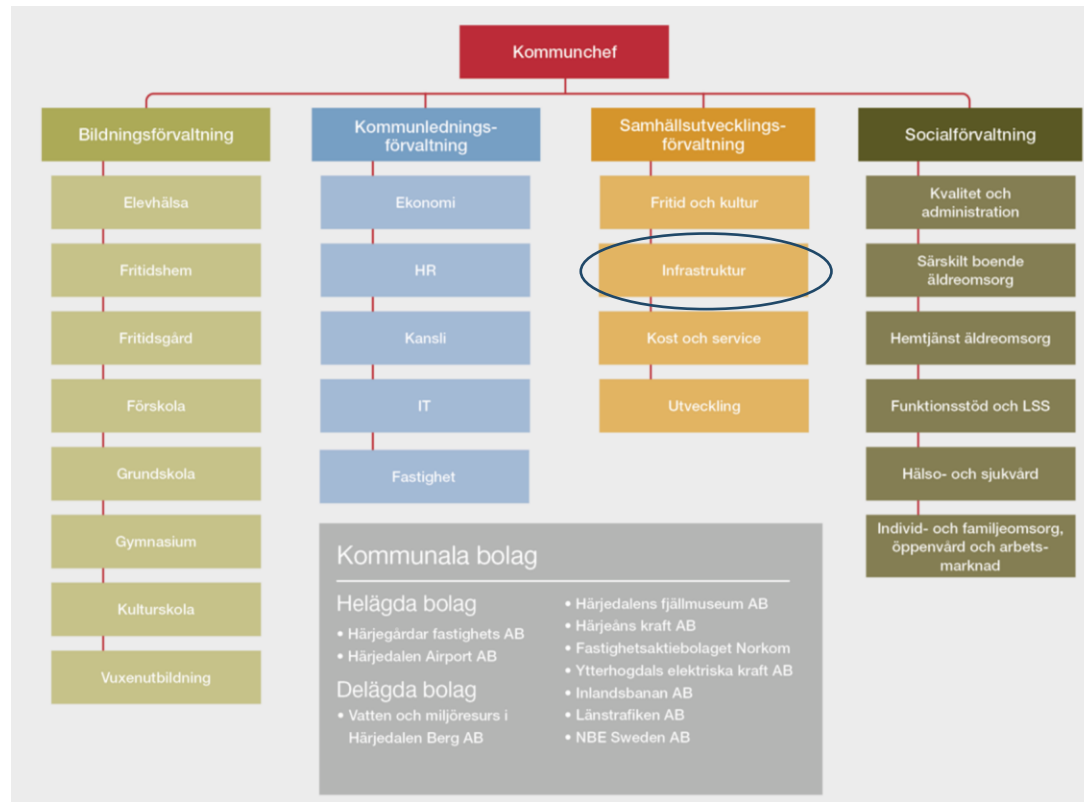
Projektledare enskilda vägar

☎ [076-102 03 97](tel:076-102 03 97)✉ vagoverlamning@herjedalen.se**Urban Svensson**

Projektledare enskilda vägar

☎ [076-111 52 70](tel:076-111 52 70)✉ vagoverlamning@herjedalen.se

ENSKILD VÄG



- Till dess att överlämningen är gjord, löper underhållsplanen på som den alltid gjort
- Torbjörn Bergman (0680-16251) är arbetsledare på Infrastruktur och är den som har mest information om UH-planen

Innehåll

- Problemformulering
- Översiktsplan, fördjupad översiktsplan mm
- VA-verket
- Mikroinfrastruktur (samhällsservice/"basic-grejer")
- Trafiksituationen
 - Väghållare och vägöverlämning
 - Lastbilar

Det är många lastbilar som parkerar eller lastar av/om vid GT-gården och Vemservice

GT-gården: Framförallt Schenker, Kyl- och frysexpressen, DHL och Linjegods

Vemservice: MaserFrakt och JPS



Det är många lastbilar som parkerar eller lastar av/om vid GT-gården och Vemservice

GT-gården: Framförallt Schenker, Kyl- och frysexpressen, DHL och Linjegods

Vemservice: MaserFrakt och JPS



Det är många lastbilar som parkerar eller lastar av/om vid GT-gården och Vemservice

TRV är väghållare för Centrumvägen och borde ha erfarenhet (och kanske även ha som standard) att erbjuda parkeringsplatser för lastbilar i anslutningar till byar?! Ingen kontakt har tagits med TRV, men däremot med SÅ (Svensk Åkerinäring):

Den 4 juni hade VDFF (Louise), Härjedalens kommun (Palage) och LUP (Reidar) möte med representanter från de olika åkerierna som trafikerar Vemdalen. Björn Wiking, SÅ, faciliterade mötet. Vi berättade om nuläget och att vi behöver hitta en långsiktig lösning.

Det var ett konstruktivt möte. Lite kortfattat så uttryckte åkerierna behov av flera platser för avlastning och för att parkera sina släp, gärna i såväl Storhogna och Skalet liksom i nära anslutning till byn. De flesta kände inte till möjligheten att parkera på Hedlanda. Bättre skyltning och google maps-taggnig kan råda bot på det. Hedlanda är dock för de flesta lite för långt bort men skulle fungera som komplement.

Det fanns ett konkret förslag från ett av åkerierna om att nyttja mark ("den gamla gropen") för yta i närmre anslutning till byn. Reidar var redan på bollen och skulle prata med PEK och övriga ägare (gemenskaphetsskogen) om det går att nyttja ytan och vad det isåfall skulle innebära rent kostnadsmässigt osv.

Ett nytt möte är satt till 19 aug.

Mötesanteckningar 2025-06-04

Behov av platser för uppställning:

- Vemdalen by
- Vemdalsskalet
- Storhogna

Godkända platser behöver skyltas tydligt och läggas till i ex. Google maps.

Vemdalen plats i nära anslutning (1-2 km).

- **RT** - stämmer av med "Peken" om möjlighet att skapa en dedikerad yta för omlastning samt vad som behöver göras för att den skall vara färdigställd till kommande högsäsong.

Skalet

- **RT + PP** - kontaktar Skistar "Lunkan" för att diskutera möjligheter på skalet samt på vilka sätt Skistar kan hjälpa till i detta.

Storhogna

- **RT** - BGA kan ev. ha en lämplig plats. RT stämmer av.
- **PP** - sammanhållande för att skyltning/Google maps genomförs korrekt och på lämplig plats/-er



Vad säger speditörerna?

Schenker

- Jag har inte pratat med dem, de har bokat om/av flera ggr, men är **den speditör vars lastbilar mest frekvent står parkerade mitt i byn**

Maser

- Väldigt intresserade av att hitta en långsiktigt bra lösning och har gärna öppen dialog. Har pratat med Vemservice igen och fått ok att stå där tills annan lösning kommit på plats. **De vill gärna få förslag på specifik alternativ plats för släp att parkeras, då det inte finns utrymme att ta släpet när mat ska lossas vid butikerna.**
- De har diskuterat olika alternativ för placering av omlastningscentral internt och **det är inte ett alternativ att ha släpen ståendes alltför långt från butikerna; därmed faller Hedlanda bort.** De har avlastning i Vemdalen by och fortsätter sedan köra mot Vemdals skalet. Schemat är tajt och leveranstider kan inte hållas om omlastningsplats är för långt bort. Inte heller kan chaufförernas kör- och vilotider hållas, då måste ytterligare en chaufför sättas in och då spricker ekonomin.
- De kan ta fram mer körddata (trafikavdelningen) när så är aktuellt. Körningar ändras hela tiden.
- **Aggregat på släpet krävs för att hålla varorna på släpet kylda alt frysta. Brummar.**

Svensk Cater

- De gör ingen omlastning, utan kör direkt till kund.
- Man har inte behov av JPS-lösning i Vemdalen (dvs avlastning till mindre lastbil som levererar varor; kör den sista milen); man vill i största utsträckning själv köra sina varor till slutkund.
- **Har ibland extra släp om man har extra mycket last. Har egentligen bara behov av en parkeringsplats, där de kan ställa extra släp så att de inte är i vägen. Inga faciliteter behövs, bara en yta att parkera släpet på.**
- Tidigare kunde de parkera på SkiStars stora parkeringsplats uppe på Skalet, men det går inte längre (Får inte, eller vill inte betala? Oklart!) **De hade gärna sett att det fanns lämplig parkeringsyta på östra sidan om Vemdalen by, dvs mot Skalet.**

Kyl & frysexpressen

- Kanske lämpligt med en avlastningscentral i kombination med en lokal aktör som kan köra ut leveransen den sista biten. Så har K&F i Tännadalen och Bruksvallarna; K&F lämnar av gods på terminalen i Funäsdalen och JPS kör ut godset den sista biten. Upptagningsområdet för den lokala aktören skulle kunna vara Lofsdalen, Linsell, Vemhån och till viss del även Hede
- Det viktigaste för K&F skulle vara att kunna effektivisera godstransporterna så att en bil utan släp kan tas bort (dvs en lastbil mindre skulle trafikera sträckan Östersund-Vemdalen).
- **Skulle en om- och avlastningsplats finnas i Vemdalen skulle det inte spela så stor roll om den är på västra eller östra sidan av byn, men inte för långt bort.**
- **K&F:s behov skulle vara en minivariant av den egna terminalen i Östersund, nämligen**
 - Kyl- & frysmöjligheter för att säkra kylkedja
 - Portar/porthus med bryggor, så att bakgavelhiss inte ska behövas hos lastbilarna (alla har inte det)
 - Lagringsmöjlighet hade varit fint, skulle även kunna nyttjas av lokala aktörer (restauranger, butiker etc)
- **K&F kör oftast fulla lastbilar till Vemdalen men tomt tillbaka. Hade gärna plockat upp gods på vägen tillbaka, t.ex. från lokalproducenter. Är mycket flexibel i vad man kan transportera, inte bara kyl & frys**

Varifrån kommer lastbilarna?

Följande ftg kör via 84:an

- **Linjegods/DHL** (kommer från Sveg)
- **MaserFrakt** (kommer från Mora)

Följande ftg kommer från Östersund/Ånge

- **Postnord** (kommer från Ånge, omlastning i Hede)
- **Schenker** (kommer från Östersund, omlastning i Funäsdalen, om lastbilen går hela vägen dit, många stannar i Vemdalen. Omlastning görs även i Sveg)
- **Svensk Cater** (kommer från Östersund)
- **Kyl & Frysexpressen** (kommer från Östersund)
- **Reaxcer** (kommer från Östersund)

2021 gjordes en förstudie om godstransporter till/från Härjedalens kommun

- Bland annat kartlades speditörernas rutter och vilka utmaningar som speditörerna ansåg sig ha



Följande ftg passerar med godstrafik genom Vemdalen by:

- Postnord (omlastning i Hede)
- Schenker (omlastning i Funäsdalen)
- Svensk Cater
- Kyl & Frysexpressen
- Reaxcer

Följande ftg kör via 84:an:

- Linjegods/DHL (omlastning i Sveg)
- MaserFrakt

Kartläggning 2: Tillgängliga transportlösningar

Vilka transportlösningar finns idag tillgängliga, både linjetrafik samt övriga transporter?

Vad kom fram i kartläggningen?

- Godstransporter till och från Härjedalen görs idag i stort sett uteslutande via väg
- Lastbilar från olika aktörer* trafikerar Härjedalens kommun alla vardagar i veckan
 - Alla orter får leveranser, men inte med samma frekvens
 - Transporter utgår oftast från Östersund men även Ånge, Borlänge/Mora och Sundsvall/Sveg
 - Oavsett utgångspunkt, blir rutterna sällan av karaktären "naturliga slingor"
- Fyllnadsgraden i lastbilarna är hög när dessa lämnar terminal men är betydligt lägre på tillbakavägen
 - Den låga fyllnadsgraden på returresan påverkar lönsamheten negativt
 - En bättre balans i fyllnadsgraderna hade bättrat på lönsamheten, vilket i sin tur hade möjliggjort fler turer till Härjedalen
 - Under högsäsong är leveranser av naturliga skäl mer fullastade och mer frekventa
- Behov av omlastningsplats har framförts
 - Transportaktörer, som ej idag har omlastningsplats i Härjedalen - har uttryckt behov
 - Några aktörer har omlastningsplatser i Härjedalen PostNord (Hede), Schenker (Funäsdalen), Linjegods (Sveg)
 - Lokala företagare har uttryckt behov, då deras ytor, personal och maskiner utnyttjas för omlastning idag – även av bolag med omlastningsplats

Sammanfattning av utmaningar som belysts i förstudien

- 1 Bussgods i dess tidigare form är saknat, lokala transporter är nu svåra att ordna
- 2 Leverans av beställningar tar lång tid, delas upp och gods går sönder
- 3 Av- och omlastningsplats saknas
- 4 Tunga godstransporter och farligt gods går genom byar
- 5 Paketutlämning är problematiskt
- 6 Butiker är för trångbodda
- 7 Kylvaror levereras med låg regelbundenhet till småorter

Företagare och
företagarföreningar

- 8 Vägar och väglag
- 9 Informationsglapp mellan transportaktörer och slutkunder
- A Ekonomi och lastplanering
- B Uppdelade leveranser
- C Samarbete försvåras om speditörer kräver åkares exklusivitet
- D Framtid och klimat
- E Miljö, ekonomi eller tid

Företagar-
föreningar,
Hushållnings-
sällskapet och
destinations-bolag

Transport-
aktörer

Utmaningar och lösningsförslag (1/3)

Utmaningar, sammanfattning

Lösningsförslag

1

Bussgods i dess tidigare form är saknat, lokala transporter är nu svåra att ordna

- Få möjligheter till kyltransporter med obruten kylkedja
- Lokala transporter och i närområdet (såsom Dalarna) tar tid och är dyrt. Dessutom svårt att hitta lämplig utförare

- Ev. affärsmöjlighet för aktör för att erbjuda lokala transporter inom Härjedalen, gärna med kyl- och fryskapacitet
- Transportaktörer är öppna för dialog kring hur behov kan tillgodoses. Förslagsvis kontaktas dessa* av enskilda näringsidkare, eller via företagarförening, Härjedalsmat eller annan gruppering
- Utförare finns som erbjuder direktleverans till och från Dalarna (Maser) och som gärna tar fortsatt dialog om hur de kan vara behjälpliga.

2

Leverans av beställningar tar lång tid, delas upp och gods går sönder

- Beställningar delleveras och/eller blir stående på terminaler maa lastoptimering
- Utkörning få dagar i veckan innebär flera dagars försening
- Gods går sönder till följd av "lastoptimering"

- Transportaktörer har idag uppfattningen att kunder önskar leverans av gods som har inkommit, snarare än att vänta in en total beställning. Om detta inte stämmer, bör det framföras till transportaktör.
- En annan anledning till varför godsleveranser delas upp, kan relateras till lastoptimering som syftar till att göra transporter till Härjedalen mer lönsamma. Detta är av stor vikt, då den ekonomiska balansen är svår när lastbilar ofta inte är fyllda på vägen tillbaka.
- Om det finns en upprepande problematik med gods som går sönder, bör transportaktörer kontaktas av enskilda näringsidkare eller via företagarförening eller annan gruppering

3

Av- och omlastningsplats saknas

- Omlastning sker på och av annan verksamhet som inte får ersättning för detta
- Godsmottagning fungerar inte idag – andra verksamheter ombeds att ta emot, lagerhålla eller leverera sista biten (utan ersättning och giltiga försäkringar mm)

- Omlastningsterminaler finns idag på några ställen: Funäsdalen (JPS/Schenker), Sveg (Linjebuss), Hede (Postnord). På samtliga omlastningscentraler finns idag mindre bilar som kör ut gods till närområdet.
- Transportaktörer verkar idag omedvetna om att omlastning sker längs med rutten. Information om detta bör framföras till transportaktör, framförallt om det upplevs problematiskt.
- Ett alternativ skulle kunna vara att iordningsställa en omlastningsplats med relevant service, om intresse hos transportaktörer finns. Ev. affärsmöjlighet för lokal aktör
- Hedlanda flygklubb har visat sitt intresse för att erbjuda både yta och kringtjänster

4

Tunga godstransporter och farligt gods går genom byar

- Mitt bland gångtrafikanter och barn
- Expansion och exploatering är inte möjlig pga regler kring farligt gods
- Extra stort problem i Funäsdalen pga riksväg

- Det finns en pågående diskussion på kommunnivå om hur farligt gods ska hanteras genom Funäsdalen. Ett alternativ är att leda om godstransporterna till Sörömsjön, men vägen är idag i alltför dåligt skick. För övriga byar med samma problematik, uppmanas att gå samman och driva frågan. Förslagsvis kan respektive företagarförening/byalag (eller motsvarande) tillsätta en transport- och logistikansvarig. Denne är lokalt ansvarig och kan ingå i ett nätverk som har kontakt och regelbundna möten med kommunrepresentant och ev även andra organisationer såsom Trafikverket.

Utmaningar och lösningsförslag (2/3)

Utmaningar, sammanfattning

Lösningsförslag

5

Paketutlämning är problematiskt

- Volymen ökar stadigt
- Problematiskt när antalet utlämningsställen är få och kund inte kan välja transportör
- Pakethantering anses av utlämnare vara en briserande bomb

En fortsatt utredning bör göras kring

- Var utlämningsställen finns och varför de är så få och med så långa avstånd
- Vilket ansvar har kommunen att säkerställa att service finns på de orter som specificeras i serviceplanen? Post- och pakethantering tas upp i serviceplanens omfattning. Vilken möjlighet har kommunen att kräva av privata aktörer att service finns? Hur ska en ev. briserande bomb hanteras? Idag saknas ombud/utlämningsställen på Härjedalens kommuns serviceorter. Kan pakethantering hanteras av annan aktör?
- Exempel på relevant referensprojekt: "Paket levereras till digitala boxar i Vingåkers kransorter" (se rapport från Södra Årefjällen**)

6

Butiker är för trångbodda

- Butiker upplever att de har lokalbrist och att det finns flera hinder för att bygga ut, såsom markbrist och handläggningstider
- Beroende av just-in-time leveranser

- Kartlägg vilka butiker som upplever sig ha markbrist och för en dialog kring dagens problem, möjliga lösningar samt konsekvenser av om lösning inte hittas

7

Kylvaror levereras med låg regelbundenhet till småorter

- Då kylvaror levereras få gånger i veckan, är det svårt att beställa utifrån faktisk åtgång, vilket skapar en svinnproblematik av färskvaror

- Enskilda näringsidkare uppmanas att, om möjligt, gå samman och beställa från samma leverantör (eller ett fåtal) istället för att beställa från flera olika. Om större volymer beställs från leverantör kan denne leverera med högre frekvens. Transportaktörer är öppna för dialog och om det finns lönsamhet, villiga att gå företagare till mötes.
- Frågan kan drivas av enskilda näringsidkare, affärsnätverk, företagarförening eller annan gruppering såsom Härjedalsmat, Härjedalens hotellförening eller Nores.

8

Vägar och väglag

- Vägar är redan idag undermåliga och underhållsplanen inte tillräcklig
- Gods- och persontrafik ökar, ingen avmattning förväntas – tvärtom!

- Kraftsamling behövs från alla parter för att få fram budskapet till Trafikverket
- Identifiera ansvarig samt säkerställ att det finns resurser som kan stötta/lägga ner arbete
- Kartlägg nuläge, behov, uppskattad insats samt konsekvenser av om dessa inte görs. Framför till identifierad resurs på Trafikverket. Eskalera till högsta instans. Sprid budskapet i medier.

9

Informationsglapp mellan transportaktörer och slutkunder

- Transportaktörer skulle behöva feedback från Härjedalens företagare
- Företagarna behöver information från och kontaktytor till transportaktörerna

- Eftersom transporter är så viktigt för Härjedalen, rekommenderas att respektive företagarförening/byalag eller liknande tillsätter en transport- och logistikansvarig samt att ett forum/nätverk skapas till vilket transportaktörer bjuds in för dialog
- Inför möten, som t.ex. kan ske halvårsvis, ansvarar respektive part för att samla upp önskemål, behov eller ny information som på ett konstruktivt sätt bör delas med övriga

*) Enligt Härjedalens kommuns serviceplan, är serviceorterna Svege (centralort), Ytterhogdal, Lillhärda, Lofsöden, Vemdalen, Hede och Funäsdalen. Härjedalens kommuns servicepunkter är ICA Nära i Ytterhogdal, Härjedalsbuda i Lillhärda, Linsell i Linsell, Vemhåträffen i Vemhån, ICA Nära i Lofsöden, ICA Nära Stigmyrs i Bruksvallarna samt Hamra i Linsell. Tännöden (Källa: kommunens serviceplan

**) https://sodraarefjallen.se/wp-content/uploads/2020/03/2020-01-08_Samordnade-transporter-av-varor-i-So%CC%88dra-A%CC%88refja%CC%88llen_slutversion-interaktiv.pdf

Utmaningar och lösningsförslag (3/3)

Utmaningar, sammanfattning

Lösningsförslag

A

Ekonomi och lastplanering

- Lågmarginalsbransch med krympande marginaler då kostnader höjs och låg möjlighet att öka priser; frakt anses "gratis"
- Fyllnadsgrad påverkar lönsamhet; idag låg fyllnadsgrad på returen
- Lagkrav styr chaufförers körtid – långa avstånd innebär långa rutter

För att nå ökad fyllnadsgrad under alla delar av rutten, inte minst returresan, rekommenderas:

- Att undersöka möjligheterna till ökad samkörning, hela eller delar av rutter
- Att säkerställa att lastbilar i retur, med tomma lass, redan idag nyttjas för utgående gods från befintliga verksamheter i Härjedalen. Om inte, undersök varför.
- Att locka företag med godsgenererande verksamhet att etablera sig i Härjedalens kommun. Säkerställ att utgående gods kan fraktas i de lastbilar som redan idag går tomma tillbaka samt att tid finns för upphämtning, då chaufförernas lagstyrda arbetstid inte får överskridas (se även lösningsförslag till utmaning 3; en omlastningsterminal skulle ev underlätta?)

B

Uppdelade leveranser

- För att möta krav på tid och pris, delas leveranser ibland upp för optimerad last vilket upplevs problematiskt av företagarna (se utmaning 2)

- Transportaktörer har idag uppfattningen att kunder en så snabb leverans som möjligt av gods som har inkommit, snarare än att vänta in en total beställning. Dialog kring detta skulle kunna tas i forum med företagare, såsom föreslaget för utmaning 9.

C

Samarbete försvåras om speditörer kräver åkares exklusivitet

- Samma sträckor körs av flera lastbilar - på ungefär samma tider - som inte alltid har full last

- Några transportaktörer har redan idag direktrutter för lastbilar till t.ex. Funäsdalen och Vemdalen
- Undersök om det finns möjlighet för transportaktörer att samköra och isåfall, vad som krävs för att så ska ske? (se utmaning A)

D

Framtid och klimat

- Godsvolymer spås fortsätta att öka
- Att köra på miljövänliga alternativ är utmanande av kostnadsskäl och/eller för att investeringsbehovet är stor och osäkert

- Ha en löpande dialog med transportaktörer för att säkerställa att, när så är aktuellt, bra infrastruktur finns för att tillmötesgå godstransporters (och persontransporters) behov av laddning, oavsett bränsleform
- Undersöka om tåget (inlandsbanan) eller t.ex. drönare eller elflygplan kan användas för mer klimatvänliga transporter. Vilka möjligheter och alternativ finns, vilka investeringar krävs, driftsform, ekosystem för leverantörer, konsekvensanalys mm.

E

Miljö, ekonomi eller tid

- Ekvationen miljö, ekonomi eller tid svår – vad är viktigast att tillmötesgå? Är kunder redo att ta konsekvenserna?

- Dialog kring detta skulle kunna tas i forum med företagare, såsom föreslaget för utmaning 9.
- Förslag på frågor: Om företagare ser det som ett alternativ att transporter tar ytterligare någon dag, skulle kostnaderna då sänkas? Vilken typ av transporter skulle i så fall vara aktuella? Vad skulle konsekvenserna bli för företagarnas verksamheter? Skulle nya möjligheter öppnas, t.ex. samarbete mellan transportaktörer, kanske med ökade fyllnadsgrader till följd?

Representanter för följande speditörer/transportörer har intervjuats i förstudien*



- **DB Schenker** är en division av den tyska järnvägsoperatören Deutsche Bahn AG som fokuserar på logistik
- Företaget förvärvades av Deutsche Bahn som Schenker-Stinnes 2002
- Det består av divisioner för flyg, land, sjöfrakt och kontraktlogistik



- **DHL** är ett transport- och logistikföretag som ägs till 100 procent av Deutsche Post World Net.



- **Postnord Group AB** är ett svenskt aktiebolag och nordisk postoperatör
- Bolaget är Sveriges näst största arbetsgivare efter Volvo Cars, sett till antal anställda
- Företaget bildades den 24 juni 2009 genom ett samgående mellan den svenska Posten och Post Danmark



- **MaserFrakt** startades 1939 och är med sina ca 350 delägare, cirka 900 fordon och 700 maskiner, ett av Sveriges största maskin- och transportförmedlingsföretag
- MaserFrakt AB verksamhet drivs via affärsområdena Anläggning och Distribution
- MaserFrakts huvudkontor finns i Borlänge
- Distributionsterminalerna finns i Borlänge, Gävle och Mora; erbjuder paketerade och tempererade varor, gods samt industritransporter



- **Linjegods** är en lastbilscentral som med anslutna åkerier utför frakt och transportuppdrag över hela landet
- Från terminalerna i Sundsvall och Östersund har de daglig lokal distribution samt kretstrafik inom Hälsingland, Medelpad, Ångermanland, Jämtland/Härjedalen



- **Svensk Cater** är en av landets ledande grossister för uteätarmarknaden och har 16 lokala lager från norr till söder
- Svensk Cater Östersund är cirka 40 fast anställda, under högsäsong ökar personalstyrkan betydligt
- Lagerdelen består av 20 personer och transporterna sköts av sex egna chaufförer
- Distributionsområde från Sveg i söder till Strömsund i norr, och från Åre i väster till Ånge i öster



Representanter för följande speditörer/transportörer har intervjuats i förstudien*

Följande ftg kör via 84:an:

- Linjegods/DHL (omlastning i Sveg)
- MaserFrakt

Följande ftg passerar med godstrafik genom Vemdalen by:

- Postnord (omlastning i Hede)
- Schenker (omlastning i Funäsdalen)
- Svensk Cater
- Kyl & Frysexpressen
- Reaxcer



- **Bussgods** är ett logistikföretag som finns i hela Sverige. Många av turerna går med reguljärbuss, vilket innebär att passagerare och paket körs i samma fordon
- Tidigare drevs Bussgods i Jämtland av Länstrafiken och senare i ett bolag som organisatoriskt låg under Länstrafiken
- Verksamheten togs sedan över av det nystartade bolaget "Linjegods Bussgods JH AB", ett lokalt dotterbolag till Linjegods Sundsvall



- **Kyl & Frysexpressen** förvärvade Postnord Termo för att förstärka sin position som rikstäckande logistikaktör inom dagligvarusegmentet med lokal närvaro i alla delar av landet
- Kyl & frysexpressen Nord förfogar över sin egen fordonsflotta som hanterar fjärrtrafik till och från Norrland samt distribution från egna terminaler i Sundsvall, Östersund och Umeå. Samarbetar också med lokala åkerier. I samarbete med partners löser de även rikstäckande transporter och logistikupdrag.



- **Reaxcer** är ett av Sveriges fem stora logistikföretag och erbjuder transport-, maskin-, logistik- och miljötjänster samt grus- och ballastprodukter
- De 225 delägaråkerierna tillhandahåller tillsammans 650 fordon
- Reaxcer skapades 2005 av två lokala lastbilscentraler, Jämtfrakt och Härjelast
- Erbjuder logistiktjänster av partigods med leverans över hela Skandinavien



- **JPS Åkeri** ett familjeägt åkeri med huvudsäte i Funäsdalen
- Funäsdalens åkeri tog över JPS Åkeri i Strömsund 2013 och slog ihop båda åkerierna till JPS Åkeri
- Kontor i Funäsdalen, Östersund och Strömsund och ca 50 st medarbetare som är ute på vägarna dygnet runt
- Våra lastbilar transporterar gods i hela Sverige men i huvudsak runt om i Jämtland, Härjedalen och vidare upp mot södra Lappland, och ner till Sundsvall, knutpunkten är i Östersund



- **JKP** grundades 2005 och är ett rent distributionsföretag som fraktar gods.
- Delägare i Reaxcer. Åtar sig bud- och transportuppdrag både för Reaxcer och egna uppdrag
- JKP:s bilar rullar över hela länet. De tar sig an såväl stora som små uppdrag för både företag och privatpersoner
- Erbjuder även byte och förvaring av däck såsom pallhantering



- **DSV** är en global leverantör av transport- och logistiktjänster med huvudkontor i Hedehusene i Høje-Tåstrups kommun väster om Köpenhamn
- Ägs av det på Köpenhamnsbörsen börsnoterade DSV Panalpina A/S



	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
	Vidare distribution i Funäsdalen med omnejd				
Utgår ifrån	Östersund				
Avgångstid	kl. 05:00 (Funäsdalen, 1 bil)* kl. 03:30 (Vemdalen, 1 bil)**				
Rutt, bil 1	Kl 05:00 – raka vägen till Hede, första stopp Apoteket och sedan vidare mot Funäsdalen, där omlastning sker på JPS terminal för vidare distribution i Funäsdalen med omnejd. Chaufför bytes i Hedeviken. Lastbil lämnar Funäsdalen kl. 17:30.				
Rutt, bil 2	Kl 03:30 mot Vemdalen. Efter avlämning av gods kör lastbilen tillbaka till Östersund.				
Rutt, bil 3	En lastbil vid behov (när det finns gods)				
Antal fordon	2-3 lastbilar samt fler för distribution i Funäsdalens med omnejd.				
Antal och typ av fordon	24 m på morgon. Vemdalen – idealet är att använda en vanlig lastbil, men ibland behövs även vagn. I Funäsdalen används 2 st små paketbilar. Går till alla småorter runt omkring. De måste ha aggregat på bilarna, kör både kyl och frys. Även värme. Medicinen behöver värme. Skiljeväggar i bilarna. Tempererade zoner i bilarna. 05:00. Utrustade för farligt gods, utbildad personal för farligt gods och har även utbildningar. ADR-utbildning och skyltar.				
Typ av last	Till Funäsdalen: Livsmedel (åt Martin & Servera via Schenker), läkemedel och gods. Kranbilsleveranser. Övriga destinationer: Gods och kranbilsleveranser. Stor del Schenker, hämtar även hos kund som har större sändningar.				
Fyllnadsgrad, ut	Total nedgång i procent på gods med 27%				
Fyllnadsgrad, hem	Väldigt lite. Potential finns; vill man skicka gods bortanför Östersund, kan det lätt transporteras vidare. Skickas godset från t.ex. Hede så kan det vara i Sthlm dagen efter.				
Kontaktperson	JPS Åkeri: Ulrica Salomonsson, VD och ägare, och Per Salomonsson, ägare DB Schenker: Pether Andersson, CoDi/Sales and Production Coordinator				

	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
Utgår ifrån	Östersund	Östersund	Östersund	Östersund	Östersund
Avgångstid	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00
Rutt, bil 1	Sveg	Sveg	Sveg	Sveg via Ytterhogdal (nytt för hösten)	Sveg
Rutt, bil 2		Lofsdalen	Lillhärdal	Lofsdalen	Lillhärdal
Rutt, bil 3	Sveg	Sveg	Sveg	Sveg	Sveg
Antal och typ av fordon	Lastbil och släp				
Typ av last					
Fyllnadsgrad, ut	Fullt. Ökade volymer gods, expanderande områden				
Fyllnadsgrad, hem	Väldigt lite last på vägen tillbaka. Det är en väldigt stor obalans: mycket gods till Härjedalen men väldigt lite utgående. De sista 5-10 åren har upphämtningen minskat, pga nedlagd eller flyttad produktion. Idag finns inga tillverkande industrier med volymer i närheten av Sveg. Schenker hämtar gärna upp gods på vägen. Om gods lämnas på terminalen i Sveg innan kl. 13 kan godset vara i t.ex. Stockholm dagen efter. Det finns marginal, framförallt på vägen tillbaka till Östersund, att stanna på vägen för att hämta upp gods.				
Kontaktperson	DB Schenker: Pether Andersson, CoDi/Sales and Production Coordinator				

Kommentarer

- Bil 1 Ankommer till Sveg runt 09:30, har några uppdrag på vägen ner. Kör tillbaka till Östersund igen kl. 13.
- I Sveg finns omlastningsfilial, där det finns en paketbil, distributionsbil och en lastbil. Dessa kör lokalt i Sveg, till Lillhärdal, Lofsdalen samt Ytterhogdal. Till Lillhärdal och Lofsdalen kör man ut gårdagens leverans (och hämtar upp ev gods) efterföljande morgon. Distribution i Sveg sker under eftermiddagen, efter att nytt gods anlänt.

	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
					
Utgår ifrån	Sveg	Sveg	Sveg	Sveg	Sveg
Avgångstid	kl 09-10	kl 09-10	kl 09-10	kl 09-10	kl 09-10
Rutt, bil 1	Funäsdalen, Bruksvallarna och Ramundberget	Tännaldalen och Fjällnäs	Funäsdalen, Bruksvallarna och Ramundberget	Tännaldalen och Fjällnäs	Funäsdalen, Bruksvallarna och Ramundberget
Rutt, bil 2	Direkt till Vemdalen	Direkt till Vemdalen	Direkt till Vemdalen	Direkt till Vemdalen	Direkt till Vemdalen
Rutt, bil 3	Runt Sveg	Lillhärdal, Linsell och Lofsdalen	Runt Sveg	Lillhärdal, Linsell och Lofsdalen	Runt Sveg
Rutt, bil 4	Från Östersund till Sveg, via Ytterhogdal		Från Östersund till Sveg, via Ytterhogdal		Från Östersund till Sveg, via Ytterhogdal
Rutt, bil 5	Sprinter ansvarar för utdelning av småpaket i Sveg och byarna runtomkring				
Antal och typ av fordon	3 egna lastbilar, som utgår från Sveg, och en sprinter med bakgavelhiss samt en lastbil som utgår från Östersund. Lastbilarna är idag inte utrustade med kyla eller värme, men om det finns intresse kan man ordna det.				
Typ av last	Allt från kuvert till eltruckar. Mycket elektronik, till såväl butiker som nybyggen. Bröd från Lillhärdalsbröd och broschyrer från Lillhärdal.				
Fyllnadsgrad, ut	Oftast väldigt full				
Fyllnadsgrad, hem	Idag inte så mycket som skickas tillbaka till Sundsvall. Lastbil som går till Östersund är alltid full.				
Kontaktperson	Carl-Eine Ström, kontorsansvarig Sveg				

Kommentarer

- Inkommande gods: kommer både från Sundsvall (lastbil och släp, alla vardagar) och Östersund (bil 4). Ankommer till Sveg på morgonen, lastas om och lämnar sedan terminalen.
- Terminalen i Sveg ligger vid järnvägsstationen. Idag utnyttjar man inte tåget alls, verkar inte finnas något intresse i det. Det går inga godståg, men ibland personvagnståg och timmertåg.
- De senaste åren har Linjegods haft en exponentiell utveckling och fått väldigt många fler körningar och laster. På tre år har volymerna ökat från 5-6 pallar per dag till ca 50-60 pallar. Utvecklingen ser inte ut att stanna där, det finns många intressenter och ett ökat intresse. Det är mycket på gång.



MåndagTisdagOnsdagTorsdagFredag



Avgår från	Ånge
Rutt, bil 1	Avgång ca 05:30 Till: Ytterhogdal och centrala Sveg (pall och paket)
Rutt, bil 2	Avgång ca 06:30 Till: Sveg (endast Pall, orterna som ligger utanför Sveg som tex Lofsdalen, Linsell mm.)
Rutt, bil 3	Avgång ca: 10:00 - Skåpbil Till: Vemdalen/Hede (endast paket)
Rutt, bil 4	Avgång ca 06:30 Till: Vemdalen/Hede (pall och paket)
Rutt, bil 5	Avgång 05:30 Till: Funäsdalen (pallkörning)
Antal fordon	5
Antal och typ av fordon	1 skåpbil (rutt 3), övriga är lastbilar - Värme och kyla möjligt på samtliga lastbilar
Typ av last	Paket och pall
Fyllnadsgrad, ut	Fyller alltid
Fyllnadsgrad, hem	
Kontaktperson	Hans Östman, Östersund 070-545 37 46

Kommentarer

- Lastbilarna utgår från Ånge, men styrs från Östersund (from ca 1 feb 2025)
- Omlastningsterminal i Hede, fungerar bra
- Brev delas ut varannandag. Notera att detta enbart gäller brev (räkningar och reklam) – inte paket! Paket lämnas ut varje dag.





**OBS! EJ UPPDATERADE
BILDER ELLER TEXT!**

	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
	"Plustur" (rutt och dag varierar).....				
Utgår ifrån	Borlänge/Mora	Borlänge/Mora	Borlänge/Mora	Borlänge/Mora	Borlänge/Mora
Avgångstid	Tidig morgon	Tidig morgon	Tidig morgon	Tidig morgon	Tidig morgon
Rutt, bil 1	Funäsdalen, via Sveg och Hede	Funäsdalen, via Sveg och Hede	Funäsdalen, via Sveg och Hede	Funäsdalen, via Sveg och Hede	
Rutt, bil 2	Lofsdalen, Hedeviken, Klövsjö, Vemdalen, Vemhån	"Plustur" (körs en dag till i veckan, rutt och dag beror på var volymer finns)			Lofsdalen, Hedeviken, Klövsjö, Vemdalen, Vemhån
Antal och typ av fordon	Två lastbilar och ett släp, båda har dubbelekipage/dubbelvåning ("dubbeldäckare"), vilket innebär att det finns två sektioner i skåpen, bygger på höjden. Godset lastas i burar som ställs in i skåpen.				
Typ av last	Kör framförallt mat till Härjedalen, ICA står för ca 50% av transporter, vilket ökar under säsong. Kör även åt matgrossister. I mars kommer MaserFrakt även att börja köra byggmaterial.				
Fyllnadsgrad, ut	Hög				
Fyllnadsgrad, hem	Låg Tack vare att det är så fullt i lastbilarna när man kör till Härjedalen, får man ekonomi på körningen då fyllnadsgraden är låg på vägen tillbaka. Hade fyllnadsgraden varit högre på tillbakavägen hade frekvensen kunna vara tätare.				
Kontaktperson	Frida Bergström, Kvalité & Miljösamordnare, MaserFrakt Distribution samt Sara Norrman				

Kommentarer

- På MaserFrakts egna terminaler har man framförallt kyl- och fryslager men också torrförvaring. Samlastar där gods från olika kunder för att få så god driftsekonomi som möjligt. Varor från ICA går i direktflöden ut från ICAs egna terminal.
- Har tre stora terminaler: Borlänge, Mora och Gävle. Kör till Härjedalen både från Borlänge via Mora, som är en nystartad terminal. Framöver kommer slingorna att göras om och körningarna kommer att mer uteslutande att utgå från Mora, då man idag är väldigt trångbodda i Borlänge och måste kunna klara kapaciteten och utbyggnaden som sker i fjällvärlden.
- Terminalen i Mora förvärvades i slutet av 2019, sammanföll med corona/pandemin som till en början slog stenhårt men vände sedan uppåt. Avtalsförnyelse/nyupphandling måste göras, då befintliga avtal är skrivna utifrån Borlänge.
- I januari 2022 tillkom ett fryslager i Mora, för att hantera terminalvaror (innebär bl.a. att man är godkända att hantera glass)

Godstransporterna ser inte ut nu som de gjorde 2021. Samtal med Frida & Sara bekräftar att de kan anpassa var de parkerar/ställer av, de har gärna öppen dialog.

De har kördatabas och kan se all historik.

Använder idag Vemservices ytor, vilket enbart skulle vara en kortsiktig lösning. Har pratat med Vemservice igen och fått ok att stå där tills annan lösning kommit på plats.

De anser sig inte behöva omlastningscentral men vill gärna få förslag på specifik alternativ plats för släp att parkeras, då det inte finns utrymme att ta släpet när mat ska lossas vid butikerna.

De har diskuterat olika alternativ för placering av omlastningscentral internt och det är inte ett alternativ att ha släpen ståendes alltför långt från butikerna; därmed faller Hedlanda bort. De har avlastning i Vemdalen by och fortsätter sedan köra mot Vemdalskalet. Schemat är tajt och leveranstider kan inte hållas om omlastningsplats är för långt bort. Inte heller kan chaufförernas kör- och vilotider hållas, då måste ytterligare en chaufför sättas in och då spricker ekonomin.

De kan ta fram mer kördatabas (trafikavdelningen) när så är aktuellt. Körningar ändras hela tiden.

Aggregat på släpet krävs för att hålla varorna på släpet kyllda allt frysta.



	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
Utgår ifrån	Skickar med JPS till Funäsdalen Östersund	Östersund	Skickar med JPS till Funäsdalen Östersund	Skickar med JPS till Funäsdalen Östersund	Skickar med JPS till Funäsdalen Östersund
Avgångstid	Mellan 04:30-06:00	Mellan 04:30-06:00	Mellan 04:30-06:00	Mellan 04:30-06:00	Mellan 04:30-06:00
Rutt, bil 1 (året runt)	Hede, Lofsdalen och Ytterhogdal	Hede, Lofsdalen, Sveg, Lillhärda, Ytterhogdal samt Funäsdalen		Hede, Lofsdalen och Ytterhogdal	Hede, Lofsdalen, Sveg, Lillhärda, Ytterhogdal
Rutt, bil 2 (v. 50 till påsk)	Vemdalen, Björnrike	Vemdalen, Björnrike		Vemdalen, Björnrike	Vemdalen, Björnrike
Rutt, bil 3					
Antal och typ av fordon	Tre lastbilar kör till Härjedalen måndagar och torsdagar, två lastbilar på tisdagar och fredagar. Fullstora lastbilar, kylbilar. Frysvaror körs i fryscontainrar på hjul. Ingen fryskorridor på lastbilarna. Om det är stora leveranser, kan släp användas men det är problem med att hitta lämpliga ställen att ställa dem.				
Typ av last	Framförallt mat, dryck och pappersprodukter				
Fyllnadsgrad, ut	Fullt				
Fyllnadsgrad, hem	Låg Svensk Cater är öppna för att ta med sig gods tillbaka till terminalen i Östersund, men enbart om produkterna kan tas in Svensk Caters sortiment och lagerläggas som artikel, som Svensk Cater sedan säljer som grossist.				
Kontaktperson	Peter Nordgren, Delägare, kontorsansvarig och grossistchef				

UPPDATERAD (jan 2025)

- Kör fortfarande samma ruttor som 2021
- De gör ingen omlastning, utan kör direkt till kund.
- Precis som 2021 har de ibland extra släp om man har extra mycket last. **Har egentligen bara behov av en parkeringsplats, där de kan ställa extra släp så att de inte är i vägen. Inga faciliteter behövs, bara en yta att parkera släpet på.**
- Tidigare kunde de parkera på SkiStars stora parkeringsplats uppe på Skalet, men det går inte längre (Får inte, eller vill inte betala? Oklart!) De hade gärna sett att det fanns lämplig parkeringsyta på östra sidan om Vemdalen by.
- Man har inte behov av JPS-lösning i Vemdalen; man vill i största utsträckning själv köra sina varor till slutkund.

Kommentarer

- Går upp med egen bil till Funäsdalen 1 gång i veckan. Övriga dagar i veckan skickar man med JPS som även hämtar varor som är färdigpackade. JPS kör också till Ramundberget och dalgångarna runt omkring. Körningen dit är för lång, klarar inte på en chaufför.



	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
Utgår ifrån	Östersund	Östersund	Östersund	Östersund	Östersund
Avgångstid	06:30-07:00	06:30-07:00	06:30-07:00	06:30-07:00	06:30-07:00
Rutt, bil 1	Funäsdalen*, passerar Vemdalen		Funäsdalen*, passerar Vemdalen	Lofsdalen***, passerar Vemdalen	Funäsdalen*, passerar Vemdalen
Rutt, bil 2	Sveg via Ytterhogdal	Sveg via Ytterhogdal. Via Vemhån och Vemdalen tillbaka mot Östersund. Lofsdalen som tillägg.	Sveg och Lillhärdal via Ytterhogdal samt via Vemhån tillbaka mot Östersund		Sveg och Lillhärdal via Ytterhogdal
Rutt, bil 3			Vemdalen med omnejd (Storhogna, Vemdalskalet, Vemdalen by, Björnrike)		Vemdalen med omnejd (Storhogna, Vemdalskalet, Vemdalen by, Björnrike)
Antal fordon**	2	2	3	1	3
Antal och typ av fordon	Lastbilar med släpvagnar, körs på diesel. Lastbilen som kör till Funäsdalen körs på gas. Gas är valet av drivmedel som K&F har valt. Av totalt 20 lastbilar har man enbart 6-7 st dieselastbilar kvar. Man har en ellastbil, som i januari 2024 tog en premiärtur till Vemdalen (och laddade mellan Svenstavik och Åsarna); räckvidden är ca 100 km.				
Typ av last	Till stor del livsmedelstransporter i Härjedalen (flexibla). Flertalet avsändare, DAGAB, Coop, Arla, Menigo (säsonsberoende), Spendrups, Svensk fjällröding, Norrmejerier osv. Leveranser även till matbutiker i Hamra och Bruksvallarna (Dagab). Spendrups går till bolaget, restauranger och hotell (kylt men behövs inte).				
Fyllnadsgrad, ut	Ofta fullt, beroende på säsong. Vid behov kan varor längs med hela vägen tas med på bilarna och första stoppet kan vara i tex Brunflo vid lågsäsong.				
Fyllnadsgrad, hem	Låg fyllnadsgrad, det enda man har är pallar, vagnar som godset står på. Inte från ngn industri, bageri eller liknande. Väldigt lite gods tillbaka från Härjedalen, väldigt stora möjligheter.				
Kontaktperson	Niklas Moe, Platsansvarig Östersund				

UPPDATERAD (jan 2025)

- Kanske lämpligt med en avlastningscentral i kombination med en lokal aktör som kan köra ut leveransen den sista biten
 - Så har K&F i Tännådal och Bruksvallarna; K&F lämnar av gods på terminalen i Funäsdalen och JPS kör ut godset den sista biten.
 - Uppagningsområdet för den lokala aktören skulle kunna vara Lofsdalen, Linsell, Vemhån och till viss del även Hede
- Det viktigaste för K&F skulle vara att kunna effektivisera godstransporterna så att en bil utan släp kan tas bort (dvs en lastbil mindre skulle trafikera sträckan Östersund-Vemdalen)
- Skulle en om- och avlastningsplats finnas i Vemdalen skulle det inte spela så stor roll om den är på västra eller östra sidan av byn
- K&F:s behov skulle vara en minivariant av den egna terminalen i Östersund, nämligen
 - Kyl- & frysmöjligheter för att säkra kylkedja
 - Portar/porthus med bryggor, så att bakgavelhiss inte ska behövas hos lastbilarna (alla har inte det)
 - Lagringsmöjlighet hade varit fint, skulle även kunna nyttjas av lokala aktörer (restauranger, butiker etc)
- K&F kör oftast fulla lastbilar till Vemdalen men tomt tillbaka. Hade gärna plockat upp gods på vägen tillbaka, t.ex. från lokalproducenter. Är mycket flexibel i vad man kan transportera.



*) För Hamra/Tännådal/Bruksvallarna tar man hjälp av JPS i Funäsdalen, då avståndet är för stort för att kunna hantera med tillräckliga marginaler.

**) Någon bil tillkommer mitt i veckan till Vemdalen. Långt många fler bilar överlag under högsäsong.

***) Lofsdalen efterfrågar fler leveransdagar, framförallt ICA vill ha färskvaror. Fn finns inte godsvolymer för att det ska vara försvarbart, ekonomiskt och klimatmässigt, att sätta in en bil på trafik fler dagar i veckan.

**) Har körning för DSV två dgr/v så då är det garanterad körning hela vägen till Funäsdalen med omnejd, dvs dalgångarna runt Funäsdalen **) Ca 25-30 stopp med start från Klövsjö. Ca 500-600 km per tur.*