

Monica Byvald
Samordningskansliet
Tfn: 063-147637
E-post: monica.byvald@regionjh.se

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

FÖRSLAG TILL

YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET 2018 – 2029

Sammanfattande synpunkter

Förslaget till Nationell plan innehåller några av Region Jämtland Härjedalens högst prioriterade investeringar i transportsystemet. Ett genomförande av dessa investeringar kommer att bidra till att både uppnå de transportpolitiska målen och delar av de mål som Regionen har formulerat i bland annat sin Regionala utvecklingsstrategi.

För att få tillräcklig effekt av de föreslagna investeringarna måste de dock kompletteras i några väsentliga avseenden. Bland annat måste den föreslagna nya sträckningen av väg E 14 förbi Brunflo mellan Optand och Lockne kompletteras med nästa etapp, nämligen sträckan Lockne – Pilgrimstad. Vidare måste de mycket angelägna åtgärderna på Mittbanan mellan Sundsvall och Ånge kompletteras med de åtgärder som i planförslaget redovisas under rubriken ” + 10 procent” mellan Ånge och Östersund och mellan Östersund och Storlien.

De närmare skälen för detta liksom ytterligare synpunkter på planförslaget redovisas nedan.

Synpunkter

Viktiga stråk

De viktigaste stråken i Jämtlands län utgörs av det öst-västliga Mittstråket, med Mittbanan och väg E 14, samt det nord-sydliga Inlandsstråket med väg E 45 och Inlandsbanan.



Väg E 14

Region Jämtland Härjedalen är mycket positiv till att medel för en ny sträckning av väg E 14 mellan Optand och Lockne förbi Brunflo (=förbifart Brunflo) avsätts i planen. Denna investering är mycket högt prioriterad i länet, såväl i de politiska församlingarna som av näringslivet i stort. Investeringen har funnits med i nationella planen under de senaste tre planperioderna, men har för varje planperiod flyttats längre fram i tiden, se tabell 1 nedan. Det är nu viktigt att investeringen kan påbörjas så snart planarbetet för den nya sträckningen tillåter.

Tabell 1

Objekt/Planperiod	2004-2015	2010-2021	2014-2025	2018-2029
E14 Lockne - Pilgrimstad	2012-2015			
E 14 Förbifart - Brunflo		2016-2021	2017-2019	2021-2023
E 45 Rengsjön - Älvros	2008-2011	2016-2018	2020-2025	Senare delen

I tidigare planer, avseende planperioden 2004 – 2015 och tidigare, fanns medel för investering i ny sträckning av väg E 14 mellan Lockne och Pilgrimstad avsatta. Detta var, och är, en högt prioriterad åtgärd i länet. Sträckan har dålig framkomlighet och har varit svårt olycksdrabbad. Antalet allvarliga olyckor har sjunkit något sedan hastigheten på sträckan har sänkts. Den sänkta hastigheten har haft en positiv effekt i det avseendet, men har bidragit till längre restider och försämrade möjligheter till arbetspendling mot Östersund till men för tillväxten i området. Regionen ser därför ett mycket stort behov av att den nu planerade nya sträckningen av väg E14 förbi Brunflo får en fortsättning med en ny sträckning också mellan Lockne och Pilgrimstad. Detta skulle få mycket positiva effekter för såväl arbetsmarknadsregionen som för besöksnäringen i länet, två aspekter som tydligt skulle bidra till den samlade tillväxten i landet.

Väg E 45

Region Jämtland Härjedalen är mycket positiv till att medel för en ny sträckning av väg E 45 mellan Rengsjön och Älvros i Härjedalen avsätts i planen. Denna investering har funnits med i de nationella planerna under mycket lång tid, men den angivna byggstarten har skjutits längre fram för varje ny planperiod, se tabell 1 ovan. Som exempel kan nämnas att objektet i planen för perioden 2004 -2015 planerades utföras under åren 2008-2011. I det nu liggande planförslaget för perioden 2018-2029 är byggstart angiven till ”senare delen” av planperioden, vilket måste tolkas som efter år 2025. Regionen har förstått att den fysiska planeringen av den nya sträckningen nu kommit så långt att byggstart skulle kunna vara möjlig långt tidigare. Regionen föreslår därför att byggstart anges till år 2021.

Det finns också stora behov av åtgärder på väg E 45 mellan Ytterhogdal och Rätan. Denna sträcka har bitvis mycket låg standard (den är smal, kurvig och dessutom kuperad) och utgör en tydlig flaskhals efter detta viktiga stråk i inlandet. Vägen har stor betydelse för både godstrafik i nord-sydlig riktning och för turisttrafiken upp till Jämtlandsfjällen. En mycket stor andel av de

turister som kommer till vårt län per bil söderifrån kommer via väg E4, väg 83, väg 84, väg 296 och möter väg E45 strax söder om Ytterhogdal för vidare färd norrut. Regionen anser att medel måste avsättas i den nationella planen även för förbättring av väg E 45 mellan Ytterhogdal och Rätan.

Mittbanan

I planförslaget finns medel avsatta för åtgärder på Mittbanan mellan Sundsvall och Ånge. Dessa åtgärder är mycket högt prioriterade av Regionen. De skapar förutsättningar för en mer attraktiv persontågtrafik på detta viktiga stråk. Efter Mittstråket mellan Trondheim och Sundsvall bor uppemot en halv miljon invånare och befolkningen ökat ständigt, även i perioder av minskande befolkning i andra delar av regionen. Det bör också påminnas om att det i verkligheten periodvis bor många fler efter stråket. Som exempel kan nämnas att det i Åre samhälle finns cirka tre tusen folkbokförda invånare. Under högsäsong bor där cirka 30 000 personer, som dessutom byts ut varje vecka. Detta ställer krav på en väl fungerande infrastruktur.

Mittbanan trafikeras av både regionaltåg, fjärrtåg och godståg av olika slag. I både innevarande planperiod och i förslaget till ny plan för kommande planperiod finns medel avsatta för åtgärder på Mittbanan vid "Stora Helvetet" invid gränsen mot Norge. Denna åtgärd är nödvändig för att få en bra koppling till den starkt växande Trondheimsregionen. Den i Norge planerade investeringen i elektrifiering av Meråkerbanan (Mittbanans förlängning i Norge) förväntas bidra till en större roll för Mittbanan, både vad avser gods- och persontrafik. Mittbanans standard i Jämtlands län är jämförelsevis god, men den har stora brister när det gäller hastighet och trafiksäkerhet. Detta beror framför allt på det mycket stora antalet obebakade plankorsningar. Ett arbete pågår nu för att bygga bort ett antal av dessa. I planförslaget har medel avsatts under rubriken "+ 10 procent" för att bygga bort ytterligare ett antal mellan Ånge och Östersund och mellan Östersund och Storlien. Det är av största vikt att dessa medel läggs inom planens angivna ramar så att de kan användas under planperioden för att förkorta restider. Det skulle möjliggöra en överflyttning från bil till kollektivtrafik och förbättra möjligheterna till bostadsbyggande på attraktiva platser efter stråket.

Inlandsbanan

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att både bristerna och möjligheterna avseende Inlandsbanan har tydliggjorts i förslaget till nationell plan.

Inlandsbanans standard har under senare år förbättrats och genom ytterligare förbättringar kan banan spela en ännu större roll när det gäller att föra över långväga godstransporter från väg till järnväg.

Ett ofta förbisett faktum är att så mycket som en tredjedel av Sveriges produktiva skogsmark finns inom en radie om tio mil från Inlandsbanan, eller med andra ord inom ett område om fem mil på varje sida av järnvägen. Inlandsbanan, med dess tvärbanor, spelar därför en avgörande roll när det gäller att transportera skogsråvara.

Inlandsbanan har också en viktig funktion som omledningsbana vid tillfälliga stopp på till exempel stambanan genom övre Norrland. Om inte godset på denna bana kommer fram i tid får det mycket allvarliga konsekvenser för industrin i södra delarna av landet. En upprustad bana skulle förbättra denna omledningsfunktion.

Banan spelar också, som ett extra plusvärde, en viktig roll för besöksnäringen i Norrlands Inland. Under senare år har ny persontrafik etablerats på delar av banan. På detta sätt har destinationer som Vemdalen kunnat erbjuda ett miljövänligt resealternativ för gäster från södra Sverige.

Ökad bärighet på vägnätet

Skogsnäringen är en av de viktigaste näringarna i Region Jämtland Härjedalen med stor betydelse för hela landets ekonomi. För denna näring är full bärighet på vägnätet året om en nödvändighet. Regionen välkomnar därför den föreslagna satsningen på ökad bärighet på vägnätet. Den beslutade nya bärighetsklassen kommer att ge näringen bättre förutsättningar, såväl när det gäller konkurrenskraft som när det gäller att begränsa klimatpåverkan. Regionen vill dock påminna om att den nya bärighetsklassen kommer att ge effekt först sedan i princip hela vägnätet upplåtits för högre laster. Transportörerna kommer nämligen inte att lasta om efter vägen. Regionen anser därför att det finns skäl att så snart som möjligt hållfasthetsberäkna de broar som kan vara tveksamma för den nya bärighetsklassen och förstärka dessa snarast. På det mest lågtrafikerade vägnätet kan enkelriktning av trafiken på broarna vid tunga transporter vara en effektiv lösning i enlighet med den så kallade fyrstegsprincipen.

Besöksnäringens behov av fungerande infrastruktur

Besöksnäringen är den snabbast växande näringen, både i vårt län, i landet som helhet och internationellt. Om besöksnäringen i vår del av landet ska kunna fortsätta bidra till tillväxten i hela landet måste transportinfrastrukturen utformas så att den fungerar väl under hela året. Restider är en viktig konkurrensfaktor, och möjligheterna att resa snabbt och säkert till länets/landets olika destinationer måste tas tillvara utifrån de olika förutsättningar som finns. I vår region finns en gemensam uppfattning, såväl mellan olika näringar som mellan näringsliv och politik, om var tillgängliga investeringsmedel för transportinfrastrukturen bör satsas.

Region Jämtland Härjedalen ser mycket positivt på skrivningarna om besöksnäringens betydelse och behov i förslaget till nationell plan. Vi kan emellertid inte se hur dessa positiva skrivningar har påverkat tilldelningen av medel för investeringar i och till vårt län.

Skyltade hastigheter på de större vägarna i länet

Trafikverket har tidigare aviserat fortsatta sänkningar av de skyltade hastigheterna på de större statliga vägarna i länet. Bakgrunden till dessa hastighetssänkningar är i första hand behovet av att öka trafiksäkerheten. Region Jämtland Härjedalen har tidigare, bland annat i yttrande över Trafikverkets rapport ”Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnätets trafikstandard”, framfört att de schabloniserade tal och beräkningar som Trafikverket använt sig av inte har den kvalitet som krävs för att ligga grund för beslut om förändrade hastigheter.

I ett län som Jämtland med långa avstånd är det särskilt angeläget att vägarna är både säkra och möjliggör korta restider. Det är viktigt både för att uppnå förstoring av arbetsmarknaderna och för att länet ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen om turisterna. Sänkta hastigheter, vilket skulle bli följderna av förslagen i rapporten, skulle få motsatta effekter det vill säga sämre möjligheter till arbetspendling och längre restider till våra turistdestinationer.

Medel för ytterligare mittseparering av vägarna i Jämtlands län finns inte angivna i förslaget till nationell plan. Däremot föreslås i planförslaget att medel ska avsättas för ”att samfinansiera möttesepareringar på det regionala vägnätet på sträckor som pekats ut som prioriterade av de regionala planupprättarna”. I Jämtlands län skulle, utifrån denna skrivning, vissa avsnitt av vägarna 84 och 87 kunna vara aktuella för sådan medfinansiering. Kostnaden för mötteseparering är dock så stora att det inte finns några möjligheter att rymma dessa inom ramen för Länstransportplanen, även om medfinansiering från den nationella planen skulle ske.

Regionen anser att kriterierna för anpassning av hastighetsgränserna måste ses över och att medel för rimliga åtgärder för att öka trafiksäkerheten utan sänkta hastigheter på de större trafikstråken i vårt län måste avsättas inom ramen för den nationella planen.

Tillgänglighet på landsbygd

Region Jämtland Härjedalen har med oro noterat vad som står under rubriken ”Förväntade effekter av planförslaget/Tillgänglighet på landsbygd”. Där skriver Trafikverket att det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling innebärande att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt.

Region Jämtland Härjedalen har i olika sammanhang tydligt markerat vikten av att investeringar sker i de för länet viktigaste transportstråken. Detta synsätt är också väl förankrat i regionens näringsliv.

Det är emellertid viktigt att tillräckliga medel för underhåll och vidmakthållande finns också för det lågtrafikerade statliga vägnätet. Jämtland är det län som har den mest utspridda befolkningen i landet. Detta gör att Jämtland hör till de län som har flest antal km statlig väg per invånare. En stor del av detta vägnät har förhållandevis låga trafikmängder. Jämtlands län präglas också av en mycket hög andel småföretag. Många av dessa finns på landsbygden. Denna befolknings- och näringslivsstruktur ställer krav på ett fungerande vägnät i hela länet. Region Jämtland Härjedalen förutsätter därför att planförslaget justeras så att tillräckliga medel avsätts för vidmakthållande också av det lågtrafikerade vägnätet.

Bristbeskrivningar i planförslaget

I kapitel 9.3.7 anges ett antal utpekade brister. Bland annat pekas på "... återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider" i Nedre Norrland. Region Jämtland Härjedalen menar att denna text behöver konkretiseras. Genom tydligare bristbeskrivningar underlättas det nödvändiga planarbete som måste ske för framtida åtgärdande av de påpekade bristerna. Regionen föreslår att bristerna på Mittbanan mellan Stöde och Vattjom tydliggörs i den Nationella planen så att planarbete för framtida investeringar kan påbörjas. Mittbanan är, som tidigare nämnts, ett mycket viktigt stråk med flera funktioner i vår del av landet. Den har stor betydelse för såväl persontrafik som godstrafik. Genom de investeringar i Meråkerbanan (Mittbanans förlängning på den norska sidan gränsen) som nu planeras kommer Mittbanan att få en ännu större betydelse för både gods och persontrafik. Inom ramen för det pågående EU-projektet "Funktionella Mittstråket" görs flera investeringar på banan för att både korta restiderna och öka trafiksäkerheten. Det handlar bland annat om att bygga bort obevakade plankorsningar och trimma signalsystem. Ytterligare medel för denna typ av åtgärder finns avsatta i förslaget till Nationell plan. Detta är mycket positivt. Denna typ av åtgärder är dock inte tillräckliga för att ge banan den standard och kapacitet som behövs för framtiden. Den bandel som har störst brister, efter att ovan nämnda åtgärder vidtagits, finns mellan Stöde och Vattjom i Västernorrlands län. Här behövs delvis ny sträckning av banan. Då planprocessen för ett sådant arbete är mycket lång är det angeläget att planarbetet påbörjas så snart som möjligt. En tydlig bristbeskrivning skulle ge bättre förutsättningar för detta.

Medel för investeringar under 100 miljoner

Då de namngivna förslagen till investeringar bara omfattar de som bedöms kosta mer än 100 miljoner är det svårt att se vilka övriga investeringsmedel som avsatts i planförslaget till angelägna åtgärder i Jämtlands län. Region Jämtland Härjedalen förutsätter dock att tillräckliga

investeringsmedel finns också för viktiga investeringar understigande 100 miljoner på såväl väg E 14, väg E 45 som Mittbanan i Jämtlands län. Regionen redovisar nedan några exempel på mindre åtgärder som måste kunna finansieras inom ramen för den nationella planen.

När det gäller väg E 14 måste åtgärder ske vid det så kallade "Åskorset" i Krokoms kommun. Korsningen där har idag brister vad gäller såväl trafiksäkerhet som framkomlighet. Dessa brister har accentuerats sedan en stor industri och flera mindre företag har etablerats i direkt anslutning till korsningen. Dessa verksamheter genererar omfattande tung trafik som ska ut och in på E 14 vid "Åskorset".

Det finns också behov av åtgärder på väg E 14 vid korsningen till vägen mot Björnen i Åre kommun. Den växande turistnäringen skapar behov av succesiva anpassningar av infrastrukturen, och just denna korsning behöver nu åtgärdas för att skapa bättre framkomlighet och ökad trafiksäkerhet.

När det gäller vägnätet vill Regionen också uppmärksamma behovet av ytterligare viltstängsel efter Europavägarna. Regionen förutsätter att medel finns inom ramen för den Nationella planen för succesiv utbyggnad av viltstängsel efter de viktigaste vägstråken i vårt län.

När det gäller Mittbanan fanns medel avsatta inom ramen för det EU-finansierade projektet "Funktionella Mittstråket" för en station för regionaltåg i Näliden. Av olika skäl har investeringen i en tågstation i Näliden lyfts bort från projektet. Behovet av en tågstation i Näliden är fortfarande mycket stort. En tågstation i Näliden skulle inte bara innebära väsentligt kortare restider för boende i Näliden, utan också väsentligt kortare restider för boende väster om Näliden då busstrafiken västerut inte längre behöver gå igenom Nälidens samhälle i samma utsträckning. Flera studier av förutsättningarna för en tågstation i Näliden har redan genomförts av Trafikverket och arbetet med en formell järnvägsplan har påbörjats. Det är nu viktigt att investeringsmedel för denna angelägna åtgärd tydligt avsätts i den nationella planen.

Regionaltågstrafiken på Mittbanan utvecklas mycket positivt med ett ökat antal resande. En bra bit över hälften av länets invånare bor efter Mittbanan och möjligheterna till snabb, säker och miljövänlig pendling mellan boende och arbete/studier efter stråket blir allt viktigare. En ny tågstation i Näliden skulle bidra till detta.

I Östersund spelar tågstationen "Östersund Västra" en mycket viktig roll för regionaltågstrafiken och därmed för hela arbetsmarknadsregionen. Idag är det enkelspår vid stationen vilket gör det svårt att skapa ett bra turutbud med attraktiva ankomst och avgångstider. Medel för dubbelspår alternativt uppställningsspår i anslutning till Östersunds Västra måste därför finnas inom ramen för den Nationella planen.

Avslutning

Detta yttrande har tagits fram i samråd med företrädare för näringslivets olika delar i Jämtland Härjedalen. Det finns således en mycket stor samsyn mellan politik och näringsliv i länet när det gäller prioriteringar av insatser för transportsystemet till och i Jämtlands län.