

Jan Molde
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063 14 65 80
E-post: jan.molde@regionjh.se

Datum: 2016-03-01
Dnr: RUN/1213/2015

YTTRANDE ÖVER INRIKTNINGSUNDERLAG INFÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUR- PLANERING FÖR PERIODEN 2018-2029

Bakgrund

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett så kallat "Inriktningsunderlag" inför infrastrukturplaneringen för perioden 2018 - 2029. Region Jämtland Härjedalen har fått inriktningsunderlaget på remiss. Remissvar ska vara regeringskansliet tillhanda senast den 29 februari 2016.

Sammanfattning

Inledningsvis tvingas vi konstatera att inriktningsunderlaget saknar förslag till långsiktig strategi och nytänkande som skulle kunna ge regeringen underlag till beslut om en tydlig inriktning för att hantera de stora utmaningar, inte minst gällande klimatet, vi står inför. Vi saknar också förslag till tydlig inriktning för att ta vara på landets olika delars möjligheter att bidra till den samlade tillväxten i landet.

Vi föreslår följande inriktning för den kommande planeringsperioden 2018 - 2029;

- **En ny modell för fördelning** av de ekonomiska ramarna till Länstransportplanerna som väger in antalet mil statlig väg och trafiken på dessa i högre utsträckning är idag
- **Ge skogsnäringen förbättrad konkurrenskraft genom möjligheter till succesivt ökade fordonsvikter på hela det statliga vägnätet och förstärk bärighetsinsatserna på det finmaskiga vägnätet i skogslänen**
- **Utveckla Inlandsbanan** så att den kan spela en ännu större roll än idag och bidra till avlastning av både långväga godstrafik på väg av överbelastade järnvägar i parallella stråk samt bidra till fortsatt utveckling av turistnäringen
- **Se förbi landsgränserna och satsa på det Mittnordiska stråket mellan Sundsvall och Trondheim**

- Prioritera åtgärder för ökad trafiksäkerhet med bibehållna eller ökade hastigheter på de större vägstråken i de delar av landet som karakteriseras av långa avstånd
- Kraftfulla förbättringar av infrastrukturen i landets norra delar, inte minst för att ge förbättrade förutsättningar för turistnäringen i inlandet att fortsätta växa
- Ge Norra Stambanan och Ostkustbanan ökat kapacitet genom mer dubbelspår
- Tydliga åtgärder för att uppnå en överföring av långväga godstrafik från väg till järnväg innebärande bland annat ökad kapacitet på järnvägsnätet
- Tydliga åtgärder för att minska biltrafiken till förmån för kollektivtrafik, och på korta avstånd, även till förmån för gång och cykel
- De eventuella höghastighetsbanorna i Sverige måste i sin helhet, investering såväl som drift, finansieras utanför aviserade ramar

Våra förslag utvecklas närmare nedan.

Olika inriktningar

Inriktningsunderlaget har redovisats utifrån tre olika inriktningar;

- Utifrån hittills beslutad politik
- Utifrån aviserad politik
- Utifrån en politik för ytterligare minskning av växthusgaser

Region Jämtland Härjedalen menar att det är uppenbart att det kommande planeringsarbetet måste utgå från en politik som innefattar ytterligare styrmedel för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser. Samtidigt redovisar Trafikverket på sidan 55; ”Åtgärder som höjer attraktiviteten hos färdmedelsalternativen, såsom kollektivtrafiksatsningar, ökad kapacitet i järnvägen eller satsningar på gång och cykel har oftast en liten effekt på biltrafikens omfattning och därmed på utsläppen”. Vi saknar förslag till inriktningar som faktiskt minskar biltrafiken till förmån för kollektivtrafik, och på korta avstånd, även till förmån för gång och cykel. Vi saknar också förslag till inriktning på planeringsarbetet för att uppnå en överföring av långväga godstrafik från väg till järnväg. I inriktningsunderlaget (sidan 48) anges att ” Det finns också förhoppningar om att ökad kapacitet på järnväg för godstrafik kan innebära en påtaglig minskning av godstransporterna på väg. Det är dock osäkert hur kostnadseffektiva sådana åtgärder är.” Vilken inriktning föreslår då Trafikverket för att uppnå en överföring av långväga godstrafik från väg till järnväg?

Vid den Hearing som Trafikverket anordnade i september 2015 fanns ett tydligt budskap från de allra flesta deltagarna; Öka kapaciteten på järnvägen för såväl person- som godstrafik. Vi kan inte se att detta budskap har lämnat något tydligt avtryck i det redovisade inriktningsunderlaget.

Ekonomiska ramar

Trafikverket har haft i uppdrag att utgå från en planeringsram motsvarande 522 miljarder alternativt 15 % mer eller mindre. Trafikverket har valt att anta att de aviserade nya höghastighetsbanorna Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö finansieras utanför denna ram, exempelvis genom lån. Region Jämtland Härjedalen ställer sig bakom detta synsätt och förutsätter att de planerade höghastighetsbanorna i sin helhet finansieras utanför angiven planeringsram. Att finansiera de nya höghastighetsbanorna inom aviserade ramar är inte möjligt om vi ska ha en fungerande infrastruktur i hela landet.

Region Jämtland Härjedalen drar också den slutsatsen att inte ens den högsta planeringsramen (+ 15 procent) är tillräcklig för att vidmakthålla och utveckla transportinfrastrukturen i hela landet på önskvärt sätt.

Fördelning av ekonomiska ramar

I inriktningsunderlaget pekas på behoven av resurser till de växande storstadsområdena. Det är ingen tvekan om att den pågående urbaniseringen ställer nya krav på infrastrukturen. Det är dock viktigt att se behoven av resurser till en fungerande transportinfrastruktur i hela landet. Landets olika delar är beroende av varandra. De växande storstadsområdena är helt beroende av de värden som skapas i bland annat norra Sverige. Inriktningen måste därför vara att tydligt styra resurser också till de norra delarna av landet. Vi kommer längre fram i dokumentet att peka på några viktiga områden att prioritera i kommande nationell plan för transportsystemet.

Fördelning av ramar för Länstransportplanerna

Region Jämtland Härjedalen har såväl muntligt, bland annat vid en hearing den 16 december 2015 inför Trafikverkets arbete med inriktningsunderlaget, som skriftligt under lång tid pekat på behoven av att se över modellen för fördelning av de ekonomiska ramarna till länstransportplanerna. Nuvarande fördelningsmodell bygger till övervägande del på antalet folkbokförda invånare i respektive län. Denna modell väger inte in omfattningen av det statliga vägnätet i respektive län eller omfattningen på den trafik som bedrivs på vägarna i tillräcklig omfattning. På detta sätt ges inte turistnäringen tillräckliga förutsättningar att utvecklas i vårt län. Turistnäringen är en av de starkast växande näringarna i hela landet och att ge den förutsättningar att fortsätta utvecklas bör vara av stort nationellt intresse. Också skogsnäringen, som är av stor betydelse för hela landets tillväxt, måste ges bra förutsättningar för transporter om Sverige ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen på detta område. Till stor del sammanfaller dessa olika näringars behov när det gäller utveckling av transportinfrastrukturen. Behoven sammanfaller också till stor del med behoven av förbättrad infrastruktur för bättre pendlingsmöjligheter till både arbete och studier.

Det är naturligtvis inte möjligt att från en dag till en annan ändra modellen för fördelning av de länsvisa ramarna. Ska en ändring ske bör den dock inledas i och med en ny planeringsperiod. Region Jämtland Härjedalen förväntar sig därför att departementet inför planeringsperioden 2018 – 2029 fördelar de länsvisa planeringsramarna efter delvis andra kriterier än tidigare.

Behov av nationella satsningar i norra Sverige

Det är viktigt att beakta bristerna och behoven i hela landet. Detta kan delvis göras i de länsvisa transportplanerna. Men när det gäller de större vägstråken och järnvägarna både inom och till och från norra Sverige behövs tydliga prioriteringar i den nationella planen.

I inriktningsunderlaget anges, i kapitel 4.2, att det finns risk för att förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykel försämras i delar av landet och att skillnaderna mellan tillväxtregionerna och övriga delar av landet kommer att förstärkas. Vi saknar förslag till inriktning för att undvika denna utveckling.

Viktiga stråk för Region Jämtland Härjedalen

I beskrivningen av bristerna i transportsystemets funktion pekas på långa restider och bristande säkerhet när det gäller besöksnäringen i de svenska fjällen. Region Jämtland Härjedalen instämmer i den beskrivningen och efterlyser förslag till inriktning för att åtgärda dessa brister. Turismen är den snabbast växande näringen, både i vårt län, i landet som helhet och internationellt. Om turistnäringen 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.

På sidan 39 i inriktningsunderlaget visas en karta över de dominerande transportflödena för personresor och godstransporter. Kartan ger inte en rättvisande bild av resandet mellan södra Sverige och Jämtland. Det viktiga stråket utmed Norra Stambanan från Gävle via Bollnäs och Ljusdal till Östersund syns inte på kartan. Inte heller syns väg 83 och 84 i delvis samma sträckning. Dessa stråk är viktiga delar i det nordiska transportsystemet med övergångar till Norge.

När det gäller tågtrafiken finns följande mål uttryckta i gällande regional utvecklingsstrategi; *”Dagliga tågförbindelser ska utvecklas mellan Jämtlands län och södra Sverige med restider under 4,5 timmar Östersund – Stockholm dagtid. Därutöver ska nattåg finnas med tider anpassade till behovet av nattsömn och möjligheten att vara framme i Stockholm/Göteborg/Malmö respektive Östersund till arbetstid”*. Restiden mellan Östersund och Stockholm är för närvarande knappt fem timmar med det snabbaste tåg som idag trafikerar

sträckan via Norra Stambanan. Att uppnå restider ner mot 4,5 timmar skulle inte vara omöjligt utan alltför stora insatser. Dock har nu SJ, som trafikerar sträckan på kommersiella grunder, aviserat att de avser att flytta trafiken till Ostkustbanan via Sundsvall till Östersund. Detta skulle innebära att restiden förlängdes till uppemot sex timmar, i bjärt kontrast mot målen i den regionala utvecklingsstrategin. En sådan förändring bedöms få allvarliga konsekvenser för utvecklingen i regionen. Företrädare för Region Jämtland Härjedalen har, tillsammans med företrädare för kommuner, näringsliv och organisationer i länet, inlett dialog med såväl SJ som departementet i frågan.

Norra Stambanan är sedan år 2007 snabbtågsanpassad. De största behoven på banan handlar nu om ökad kapacitet i form av mer dubbelspår eller fler mötesstationer. Bristen på mötesplatser gör att bara små förseningar i tågtrafiken kan medföra långa förseningar.

Många som reser till Jämtland Härjedalen med bil från Stockholmsområdet väljer att ta väg 83 från Tönnebro via Bollnäs och Ljusdal och sedan väg 84 vidare mot endera Härjedalen eller via väg 45 vidare norrut mot Östersund eller Åre. Dessa vägar utgör viktiga turiststråk med ett flertal brister som behöver åtgärdas för att få fullgod funktion. De har också stor betydelse för godstransporterna på väg.

En synpunkt som framfördes av flera deltagare vid den av Trafikverket anordnade hearingen i september 2015 var vikten av att se förbi landsgränserna och satsa på gemensamma stråk. Ett sådant viktigt stråk är det Mittnordiska stråket mellan Sundsvall och Trondheim. Detta är ett tydligt tillväxtstråk med goda förutsättningar till fortsatt positiv utveckling om rätt förutsättningar ges.

När det gäller detta stråk fattade Trafikverket i november 2013 beslut om att stänga av järnvägstrafiken mellan Sverige och Norge på grund av indikerade rörelser i järnvägsbanken vid det så kallade "Stora Helvetet" alldeles intill den norska gränsen. Efter provisoriska åtgärder och förbättrad mätutrustning öppnades banan för trafik i januari 2015. Trafikverket planerar nu för en permanent överbyggnad av ravinen vid det stora Helvetet i form av en bro, vilket är mycket positivt för den framtida järnvägstrafiken i Mittnorden.

Region Jämtland Härjedalen har, tillsammans med Länsstyrelsen i Västernorrlands län, kommunerna efter stråket och Trafikverket planerat ett stort gemensamt projekt med namnet "Funktionella Mittstråket". Detta projekt syftar till att växla upp de medel som finns hos både Trafikverket, Region Jämtland Härjedalen, Länsstyrelsen Västernorrlands län och kommunerna med medel ur EU:s regionala fond. På detta sätt skapas resurser för förbättringar av både Mittbanan och väg E 14. Den projektansökan som inlämnats blev prioriterad av strukturfondspartnerskapet vid deras sammanträde den 14 december 2015. Projektet som omfattar cirka 330 miljoner kronor sträcker sig fram till och med år 2019. Projektet omfattar

många viktiga mindre investeringar, men det finns även behov av större investeringar på Mittbanan för att möjliggöra rimliga restider banan. Störst behov av åtgärder finns på Mittbanan mellan Stöde och Vattjom i Västernorrlands län där hastigheten är begränsad till 70 km/h.

Den regionalstågstrafik som bedrivs på Mittbanan med Norrtåg som huvudman utvecklas positivt med ett ökat antal resande. Trafiken omfattar i dagsläget nio dubbelturer per dag mellan Sundvall och Östersund och fem dubbelturer per dag vidare till Duved. Två av dessa fortsätter till Trondheim. Region Jämtland Härjedalen samverkar med både Nord- och Sör-Tröndelag för att både förbättra infrastrukturen och trafiken mellan våra länder. Den planerade elektrifieringen av Meråkerbanan (som förlängningen av Mittbanan på norska sidan gränsen heter) ökar möjligheterna till utveckling av tågtrafiken på banan, såväl för gods- som för persontransporter med bland annat en bättre koppling till Vernaes/Trondheims flygplats med en omfattande internationell trafik. För att uppnå en större överföring från väg till järnväg krävs dock större investeringar på Mittbanan, i första hand i Västernorrlands län.

Ett annat mycket viktigt stråk för Jämtlands län är den så kallade "Botniska korridoren" som går i nord-sydlig riktning genom norra Sverige. Den är en av Europas viktigaste godstransportkorridorer som måste ges möjlighet att möta de framtida behoven. Kärnan i Botniska Korridoren i norra Sverige utgörs av Ostkustbanan/Botniabanan och på sikt Norrbotniabanan, med anslutningar till bland annat Malmbanan, Haparandabanan och Mittbanan. Ostkustbanan har sedan lång tid tydliga kapacitetsproblem och behov av mer dubbelspår. Ostkustbanan och Norra Stambanan fungerar till stora delar som "kommunicerande kärl" när det gäller trafiken i denna del av landet. För utvecklingen i Jämtlands län behöver bägge dessa banor ges tillräcklig kapacitet för att möta både dagens och morgondagens behov.

Om lågtrafikerade järnvägar

I inriktningsunderlaget föreslås "nedläggning och borttagning av järnvägsanläggningar utan eller med mycket ringa trafik eller som av andra skäl inte kan motiveras längre". På ett annat ställe i dokumentet står det; "En nulägesbedömning är att de flesta banor med bantypen mindre trafik och ringa eller ingen trafik inte kommer att kunna trafikeras". Från Region Jämtland Härjedalen vill vi peka på behovet av att förstå de olika delarnas betydelse i ett samlat transportsystem. En bana som av Trafikverket definieras som lågtrafikerad är Inlandsbanan. Den banan har en mycket stor betydelse för skogsnäringen i vårt land, något som framförts av näringen åtskilliga gånger. I en utredning för ett antal år sedan ifrågasattes banans fortsatta existens av Trafikverket. Utredningens analyser baserade sig på irrelevant underlag och ledde därmed till felaktiga slutsatser. Lyckligtvis ledde inte utredningen till konkreta förslag eller beslut om nedläggning den gången. Banan spelar som sagt redan idag en viktig roll när det gäller transporter av skogsråvara i olika former. Banans 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. Under senare år har också ny persontrafik etablerats på delar av banan. På detta sätt har destinationer som Vemdalen kunnat erbjuda ett miljövänligt resealternativ för gäster från södra Sverige. Att kunna erbjuda miljövänliga och bekväma resealternativ är en viktig konkurrensfaktor inte minst gentemot destinationer utanför Sverige. Trafiken på banan ger också möjlighet att nå den grupp besökare där det idag inte är självklart att ha tillgång till bil eller ens inneha körkort.

Det finns också andra lågtrafikerade banor som spelar viktiga roller i landets samlade transportsystem. Om miljömålen om minskade klimatutsläpp ska uppnås måste det finnas ytterligt starka argument för att ta bort befintliga järnvägsanläggningar. Att lägga ned eller till och med riva upp befintlig spårstruktur kan annars inte kallas annat än nationalekonomiskt vansinne.

Om ökade fordonsvikter på väg

Under avsnittet om inriktningen utifrån beslutad och aviserad politik redovisas som en förutsättning att "... att upplåta en del av vägnätet för 74 tons fordon...". Region Jämtland Härjedalen anser att det är fel väg att gå att bara upplåta delar av vägnätet för högre fordonsvikter. En sådan möjlighet skulle nämligen inte komma att nyttjas förrän i princip hela vägnätet (med vissa utpekade undantag) upplåts för högre laster. Transportörerna kommer inte att lasta om efter vägen. Det innebär att investeringar som görs för att upplåta delar av vägnätet för exempelvis 74 ton inte kommer att tas till vara förrän merparten av vägnätet upplåtits för de högre vikterna. Region Jämtland Härjedalen förordar därför investeringar för succesivt höjda bruttolaster på hela det statliga vägnätet. Det är framför allt skogsnäringen i landet som är i stort behov av möjligheter till ökade fordonsvikter för att få likvärdiga konkurrensförutsättningar som skogsnäringen i exempelvis Finland.

Skogstransportbranschen har utvecklat teknik för att möjliggöra tunga transporter på svaga vägar genom så kallad CTI teknik. Denna utveckling bör uppmuntras och bör möjliggöra flera tunga transporter på svaga vägar om dispensmöjligheten för detta kan förenklas och ges på fler vägvägnitt. Införandet av längre fordon om 30 meter med en trave till bör uppmuntras på vissa fasta sträckor. Idag är tillståndsgivningen lång och komplicerad om kommungränser passeras. Dessa regler bör förenklas för transporter mellan olika kommuner eller så bör kommunerna göras större. Dessa två exempel är utmärkta exempel på Steg 2 "Optimera" i den fyrstegsprincip som Trafikverket eftersträvar. Effekten av de två redovisade förslagen ovan blir mindre miljöpåverkan och lägre investeringsbehov i infrastruktur.

Om underhållsarbeten

I inriktningsunderlaget pekas på vikten av tillgång till anläggningarna för underhållsarbeten. Det är självklart att nödvändiga underhållsarbeten måste kunna göras också på viktiga järnvägsstråk. Trafikverket har under senare tid föreslagit så kallade "servicefönster" där banorna ska vara avstängda för trafik under vissa i förväg angivna tider och perioder för att möjliggöra kostnadseffektiva servicearbeten. Ett alltför stelbent användande av sådana "servicefönster" riskerar att allvarligt försämra förutsättningarna för järnvägstrafiken. Det är av största vikt att Trafikverket i god tid har reella dialoger med både operatörer, kollektivtrafikmyndigheter och andra berörda vid utformningen av så kallade servicefönster. Vi välkomnar därför skrivningen i inriktningsunderlaget där Trafikverket uttrycker att "... ser vi även över hur banarbeten kan genomföras för att ge en så hög samhällsnytta som möjligt och samtidigt begränsa trafikpåverkan."

Åtgärder för ökad och säker cykling

I inriktningsunderlaget anges att målet om minskat antal allvarligt skadade i trafiken inte kommer att nås på grund av den ökande cykeltrafiken om inte riktade åtgärder vidtas. I underlaget anges också att potentialen för ett större resande med gång och cykel inte nyttjas i så stor utsträckning som möjligt. Vi saknar förslag till inriktning för både ökad och säker cykling och bedömningar av vilka resurser som skulle behövas för att uppnå dessa mål.

Om Trafikverkets hastighetsöversyn

I inriktningsunderlaget berörs inte frågan om hastigheterna på vägnätet mer än i förbigående. Samtidigt arbetar Trafikverket för närvarande aktivt med en hastighetsöversyn som kan få stora konsekvenser vad gäller restider och därmed tillgänglighet. Den inriktning som Trafikverket har på sitt nuvarande arbete med hastighetsöversynen skulle, om inte mer resurser avsätts för åtgärder på vägnätet, innebära att den hösta tillåtna hastigheten på största delarna av de allra viktigaste vägstråken i Jämtlands län skulle bli 80 km/h. Detta skulle allvarligt försämra möjligheterna för både arbetspendling och för att nå flera av länets största turistdestinationer. Restider är, som redan nämnts, en viktig konkurrensfaktor i turistbranschen. Region Jämtland Härjedalen anser därför att inriktningen för kommande planeringsperiod måste vara insatser för ökad trafiksäkerhet med bibehållna eller ökade hastigheter på de större vägstråken, särskilt i de delar av landet som karakteriseras av långa avstånd.