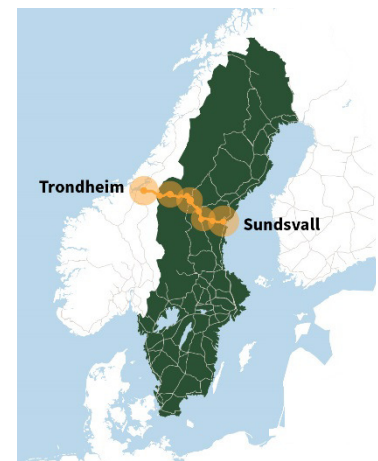


## Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Östersunds kommun är en del av Mittstråket, som med alla fyra transportslagen, binder ihop de tre universitetsstäderna Trondheim, Östersund och Sundsvall. I Mittstråket bor runt en halv miljon invånare vilket ger förutsättningar för en hållbar tillväxt till gagn för både region och nationer. Den mycket starka besöksnäringen, i framför allt Jämtland, bidrar till än fler människor som bor och transporteras längs Mittstråket. Mittstråket är också ett hav till hav-stråk vilket gör det till en viktig passage för godstrafik som ska till och från hamnarna i öst och väst.



### Sammanfattning

#### Positivt innehåll

Det är positivt att förslaget innehåller några av Östersunds kommuns högst prioriterade investeringar. Vi vill särskilt betona:

- Paket för trimningsåtgärder för ökad säkerhet och kortare restider Mittbanan mellan Sundsvall – Ånge
- E14 Lockne-Optand, förbi Brunflo och E14 väster om Sundsvall till Matfors
- förbättringar avseende framkomlighet och trafiksäkerhet på E14 genom Åre kommun

- E 45 Rengsjö-Älvros
- Resecentrum Sundsvall
- Bergsåkerstriangeln
- Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret och Malandstriangeln

Mittstråket som prioriterat nationellt stråk  
Mittstråkets nuvarande och framtida betydelse för transportsystemet som nationsgränsöverskridande förbindelse bör tydligare lyftas fram i planen, både som ett av de prioriterade stråken och genom de prioriteringar i investeringar som läggs.

+ 10 %

Att utöka ramen för aktuell planperiod med + 10 % och genomföra de föreslagna paketen för trimningsåtgärder på Mittbanan skulle bidra till ytterligare överflyttning av både person- och godstransporter från väg till järnväg och kortare restider. Investeringar i sträckan Ånge – Östersund – Storlien på Mittbanan vad gäller kapacitet och hastighetshöjande åtgärder är viktig för att Sveriges besöksnäring ska fortsätta utvecklas, för att gynna arbetsmarknadsregionen samt bostadsmarknaderna kring noderna och för att öka tillgängligheten till högre utbildning i Mittstråket.

Behov av ytterligare åtgärder

Åtgärderna på E 14 behöver kompletteras med etappen Lockne – Pilgrimstad för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Både E14 och E 45 fungerar som viktiga livsnervar för Jämtland. Hög framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet är viktigt både för arbetspendling och besöksnäring. Åtgärder för att undvika nu aviserade hastighetssänkningar till 80 km/h behövs så att målhastigheten 100 km/h kan hållas längs de aktuella vägarna.

Planering för ny järnväg mellan Stöde-Vattjom, väster om Sundsvall.

Tågstationen Östersund Västra, med idag enkelspår, behöver åtgärdas så att tillgängligheten vid alla avgångar säkerställs.

## Synpunkter

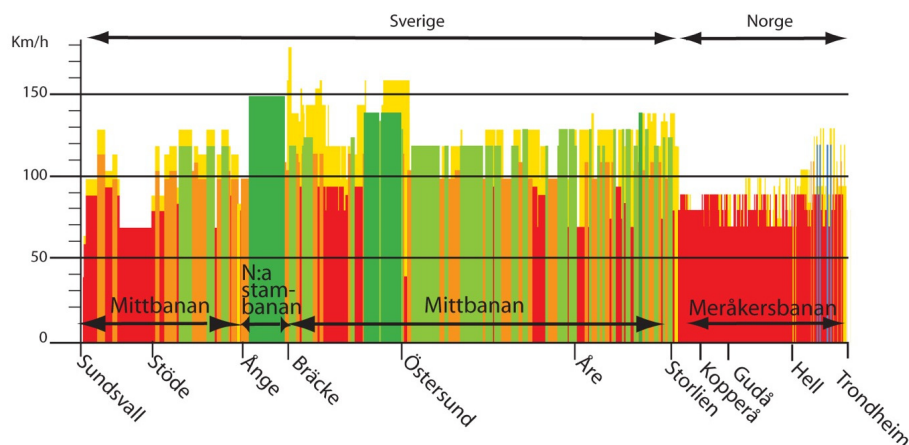
Mittbanan

I planförslaget finns medel avsatta för åtgärder på Mittbanan mellan Sundsvall och Ånge. Dessa åtgärder är mycket högt prioriterade av Östersunds kommun. De skapar förutsättningar för en mer attraktiv

persontågtrafik på detta viktiga stråk. Efter Mittstråket mellan Trondheim och Sundsvall bor runt en halv miljon invånare och befolkningen ökat ständigt. I stråket finns dessutom cirka 54 000 universitetsstudenter fördelade på två universitet med campus i de stora noderna Trondheim, Östersund och Sundsvall. 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 3000 folkbokförda invånare. Under högsäsong bor där cirka 30 000 personer, som dessutom byts ut varje vecka. Detta ställer krav på en väl fungerande infrastruktur.

Idag transporteras stora godsvolymer, framförallt med skogsprodukter, på E14 och Mittbanan. Med SCAs framtida miljardinvestering i Östrandfabriken förväntas godsmängden på Mittbanan att öka ytterligare. Elektrifieringen av Meråkerbanan på norska sidan och Sveriges investering i Stora helvetet (klar 2018) öppnar upp för överflyttning av gods från väg till järnväg. Därtill ska nämnas att i såväl Sundsvall som Trondheim investeras det i hamnkapacitet. Genom att tillvarata dessa investeringar och möjliggöra för omlastning mellan olika trafikslag på flera ställen i Mittstråket skapas ytterligare möjlighet till att öka mängden gods på Mittbanan.

Att resa längs Mittstråket tar tid. Mellan Sundsvall och Storlien finns närmare 300 plankorsningar. Som en säkerhetsåtgärd sänker tågen hastigheten inför och efter varje plankorsning. Med relativt småskaliga åtgärder kan vi korta restiderna och få högre säkerhet i Mittstråket. I planförslaget har medel avsatts under rubriken ”+ 10 procent” för att bygga bort ytterligare ett antal mellan Ånge-Östersund och Östersund-Storlien. Det är av största vikt att dessa medel läggs inom planens angivna ramar så att de kan användas under planperioden. Det skulle öka tillgängligheten genom kortare restider med tåg vilket gynnar förstoringen av arbetsmarknadsregionen samt möjliggör överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik. Det skulle också ge möjlighet till att bygga bostäder på nya attraktiva platser.



*Långa restider på Mittbanan pga många plankorsningar som ger låga hastigheter.*

#### Europaväg 14

Östersunds kommun 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. Förbifarten ger förutom ökad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet på E 14 goda förutsättningar för kommunen att utveckla Jämtlands och kommunens näst största tätort med fler bostäder och bättre tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik. Investeringen har funnits med i nationella planen under de senaste tre planperioderna, men har för varje planperiod flyttats längre fram i tiden. Det är nu viktigt att investeringen kan påbörjas så snart planarbetet för den nya sträckningen tillåter.

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. Kommunen 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.

#### Europaväg 45

Östersunds kommun 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. I det nu liggande planförslaget för perioden 2018-2029 är byggstart angiven till ”senare delen” av planperioden, vilket måste tolkas som efter år 2025. Kommunen har förstått att den fysiska planeringen av den nya sträckningen nu kommit så långt att byggstart skulle kunna vara möjlig långt tidigare. Kommunen föreslår därför att byggstart anges till år 2021.

#### Ökad bärighet på vägnätet

Skogsnäringen är en av de viktigaste näringarna i Jämtland med stor betydelse för hela landets ekonomi. För denna näring är full bärighet på vägnätet året om en nödvändighet. Kommunen 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. Kommunen 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. Kommunen 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. Den är numera att betrakta som en basnäring i Jämtland- Härjedalen. 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.

Östersunds kommun ser positivt på att förslaget till nationell plan tydligare än tidigare lyfter fram besöksnäringens betydelse och behov. Däremot kan vi inte se att behoven påverkat tilldelningen av medel för investeringar i och till vårt län. Kommunen förespråkar utifrån att besöksnäringen ska få

god tillgänglighet och korta restider att satsningar görs i första hand på E14, E45 och Mittbanan.

Skyltad hastighet 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 hastighetsänkningar är i första hand behovet av att öka trafiksäkerheten. 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 mötessepareringar på det regionala vägnätet på sträckor som pekas 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 mötesseparering är dock så stora att det inte finns några möjligheter att rymma dessa inom ramen för Länstransportplanen (43 miljoner/år), även om medfinansiering från den nationella planen skulle ske.

Kommunen 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. Kommunen anser att europavägarna ska ha en målhastighet på 100 km/h.

Tillgänglighet på landsbygd

Östersunds kommun 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.

Östersund kommun framhåller att det är viktigt att investeringar sker i de för kommunen och länet viktigaste transportstråken. 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. Östersunds kommun förutsätter därför att planförslaget justeras så att tillräckliga medel avsätts för vidmakthållande också av det lågtrafikerade vägnätet.

#### Planering för ny järnväg Stöde-Vattjom

I förslaget till nationell plan finns totalt tre paket (Sundsvall-Ånge och +10% Ånge-Östersund, Östersund-Storlien) för att korta restiderna och öka trafiksäkerheten på Mittbanan. För att få ner restiderna ytterligare och bemöta efterfrågan på hållbara transporter, inte minst efter elektrifieringen av Meråkerbanan och investeringar på Ostkustbanan, krävs på sikt en ny järnväg i ny linje mellan Stöde och Vattjom, strax väster om Sundsvall. Detta skulle både bidra till att utveckla resandet efter hela Mittbanan med utvidgade arbetsmarknadsregioner men också bemöta den ökade efterfrågan på järnvägstransporter som genereras av investeringar längs kusten. Östersunds kommun ser därför att bristbeskrivningarna i kapitel 9.3.7 behöver utvecklas så att planarbetet för ny järnväg kan påbörjas så snart som möjligt.

#### 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 Östersunds kommun eller Jämtlands län. Östersunds kommun 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. Nedan lyfter kommunen fram några exempel på mindre åtgärder som måste kunna finansieras inom ramen för den nationella planen.

För hela arbetsmarknadsregionen spelar tågstationen ”Östersund Västra” en mycket viktig roll. Det är troligen den station i Jämtland som har flest regionalstågsresenärer. Stationen ger bland annat god tillgänglighet till viktiga målpunkter såsom Länssjukhuset och andra stora arbetsplatser i centrum. Idag är det enkelspår vid stationen vilket gör det svårt att skapa ett bra turutbud med attraktiva ankomst och avgångstider. Medel för att säkerställa tillgänglighet till Östersund Västra vid alla avgångar måste därför finnas inom ramen för den Nationella planen.

För Mittbanan fanns medel avsatta inom ramen för det EU-finansierade projektet ”Funktionella Mittstråket” för en station för regionalståg 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 (20 min) 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. En sådan lösning öppnar dessutom upp för utökad trafikering av Åre-Östersunds flygplats vilket

både gynnar besöksnäring och arbetspendling, då det är ett område som växer snabbt med både bostäder, arbetsplatser och service. 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.

#### Stadsmiljöavtal

Östersunds kommun ser positivt på en permanentning av stadsmiljöavtalen. Det ger förutsättningar för viktig omställning mot ett klimatneutralt samhälle. Östersunds kommun noterar dock att i planförslagets beskrivning av stadsmiljöavtalen inkluderas även gång i resonemangen. Nuvarande stadsmiljöavtal ha enbart behandlat kollektivtrafik och cykel. Gång är ett mycket viktigt färdmedel i stadsmiljön. Många gånger också starkt integrerat med kollektivtrafiken. Östersunds kommun hoppas därför att åtgärder för ökad gångtrafik kommer kunna ingå i kommande stadsmiljöavtal.

I detta ärende har Kommunstyrelsen, Östersunds kommun beslutat.