

699
757



2017-11-16

Näringsdepartementet

105 33 Stockholm

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029

Dnr: N2017/05430/TIF

Ett av syftena med förslaget är att satsningar på transportinfrastrukturen ska bidra till att utjämna utvecklingsförutsättningarna mellan olika delar av landet. Det återspeglas inte i förslagen som istället visar på en koncentration till de södra och mer tätbefolkade delarna av landet.

I perspektivet ”Hela Sverige ska leva” innehåller planen för små satsningar och de genomförs för långsamt jämfört med de behov som finns. Transportsystemet måste kunna möta omvärldens krav på effektivitet, punktlighet och framkomlighet samtidigt som det är ett viktigt verktyg för att möta de stora klimat- och välfärdsutmaningarna som Sverige och Europa står inför. För att öka takten i den kraftiga satsning på en väl fungerande infrastruktur som möter dessa utmaningar och som återställer årtionden av eftersatt underhåll och modernisering bör regering och riksdag ta upp lån för genomförandet av investeringarna på motsvarande sätt som en gång skedde när järnvägen introducerades i Sverige.

Väg

Helt oacceptabel är den förslagna fördelningen av de ekonomiska ramarna för länsplanerna. Jämtlands län som till ytan är lika stort som Danmark föreslås få den näst minsta länsramen. Länet får en mindre ram än Blekinge län som har ett vägnät på 164 mil medan Jämtlands län har ett mer än tre gånger så långt vägnät på 603 mil varav 200 mil grusväg. Som jämförelse är 6 av de 8 kommunerna i Jämtlands län var och en till ytan större än Blekinge län.

Karaktäristiskt för Jämtlands län är den utspridda bebyggelsen över stora delar av länets yta vilket skapar långa transportsträckor och gör länet starkt beroende av ett väl fungerande länsvägnät för näringslivets behov, för arbetspendling och för möjligheterna att nå viktiga samhällsfunktioner som t.ex. att nå länets enda sjukhus i Östersund i tid. Regionen har också en helt annan företagsstruktur än kustregionerna i Norrland, bl.a. finns många småföretag utspridda över hela Jämtland och Härjedalen, inom livsmedel, IT trä m.m. där undermåliga grusvägar försvårar företagandet.

Till det kommer att Jämtlands län är ett av landets största turismområden med 10,3 miljoner gästnätter år 2015. Merparten av besökarna kommer med bil eller buss och flera av de viktiga

turistdestinationerna kan bara nås via landsväg. Länets turistnäring är därför starkt beroende av ett stabilt vägnät.

Menar man allvar med att hela Sverige ska leva måste infrastrukturen fungera över hela landet. I stället har årtionden av eftersatt vägunderhåll medfört att länet nu har ett av landets sämsta vägnät vilket speciellt gäller länsvägnätet.

Uppenbart är det länens folkmängd och inte behovet av åtgärder som är grund för fördelningen av länsramarna. Det innebär att drygt hälften av den totala ramen föreslås gå till de tre storstadslänen vilket knappast bidrar till att utjämna förhållandena över landet. För länets del krävs det en kraftig uppräknig av länsramen för att skapa medel att påbörja en upprustning av länsvägarna till en acceptabel nivå.

På europavägnätet föreslås genomförande av projekten Förbifart Brunflo på E14 och Rengsjön - Älvros på E45. Båda projekten har förekommit i tidigare nationella planer.

Däremot saknas fortfarande ombyggnad av E14 på sträckan Brunflo – Pilgrimstad. Det projektet har tidigare varit planlagt och finansierat för genomförande då de avsatta medlen strax före byggstart i stället överfördes till ett annat vägprojekt i Västra Götaland.

En ombyggnad av den erkänt trafikfarliga sträckan är än mer angelägen i dag då den låga standarden begränsar framkomligheten på den viktiga transportled som E14 utgör.

Järnväg

Den föreslagna transportplanen har en betoning på åtgärder inom järnvägen. För Jämtlands län är järnvägen mellan länet och Stockholm via Norra stambanan den viktigaste järnvägsförbindelsen. Det är i Mälardalen och söderut som de viktigaste marknaderna för länets näringsliv finns.

Det gäller inte minst för turismen som är en av länets viktigaste basnäringar. Vid sidan av dagens landsvägstransporter är bekväma, väl fungerande och om möjligt miljövänliga transporter till och från turistområdena viktiga delar i det utbud turistföretagen erbjuder. Snabba direkta persontågförbindelser via Norra stambanan är därför av central betydelse för turistnäringens utveckling liksom för utvecklingen av länets övriga näringsliv.

Det finns ökat intresse för att dela sitt boende mellan länets turistområden och i första hand Stockholmsområdet. Det är den digitala tekniken som gör det möjligt att inom vissa yrken inte vara bunden till viss arbetsplats utan man kan tillgodogöra sig olika boendemiljöer. En snabb direkt tågförbindelse underlättar ett sådant boendemönster eftersom även tåget då kan användas som arbetsplats när man förflyttar sig mellan de olika orterna.

En direkt tågförbindelse till länet ger också möjlighet till en vidare förlängning till Norge och Trondheim. När nya bron över Stora Helvetet blir klar och planerna på en elektrifiering av Meråkerbanan förverkligas blir direkttåg mellan Stockholm och Trondheim möjliga vilket ökar samarbetsförutsättningarna över riksgränsen. Inskränkta ambitionerna i stället till att

skapa förutsättningar för en direkt tågförbindelse enbart mellan Trondheim och Sundsvall är det risk för att intresset för elektrifiering på norsk sida svalnar.

Från länets sida har sedan länge en restid på 4 timmar mellan Östersund och Stockholm satts upp som mål för persontrafiken via Norra stambanan. Den restiden krävs för att i längden framgångsrikt kunna konkurrera med andra färdmedel. I dag är kortaste restid 5 timmar.

Norra stambanan är redan snabbtågsanpassad och har dubbelspår mellan Ramsjö och Bräcke och delvis mellan Bollnäs och Ockelbo men det krävs ett antal åtgärder på banan för att korta restiden. Återstående 20 km för att få dubbelspår hela vägen Bollnäs – Ockelbo behöver byggas. På den enkelspåriga delen mellan Ramsjö och Bollnäs behöver en uppgradering göras för att medge högre hastigheter. De åtgärderna ökar också kapaciteten för den regionala persontrafiken och för godstrafiken.

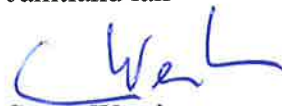
Ett alternativ till tågförbindelsen mellan Stockholm och länet som förs fram är att använda Ostkustbanan till Sundsvall och byta där till lokaltåg till Östersund. I dag innebär det längre restid och ett obekvämt tågbyte. En argumentation för den förbindelsen är att med den eftersträvade utbyggnaden till dubbelspår av Ostkustbanan skulle det gå att pressa restiden via omvägen över Sundsvall ner mot 4 timmar. Det är tveksamt om det är möjligt ens med direkttåg via Sundsvall. Till bilden hör också att kostnaderna för de nödvändiga åtgärderna på Norra stambanan för att nå 4 timmars restid kan beräknas uppgå till en tiondel av kostnaden för att bygga dubbelspår på Ostkustbanan som är nödvändigt för att nå samma restid.

Framtid För Jämtland




Sten Rentzhog

Samling Näringsliv
Jämtland län



Sören Westin

Hela Sverige Ska Leva
Jämtlands län



Kristina Ernehed

Framtid för Jämtland är ett opolitiskt nätverk av personer som arbetar med opinionsbildning för en positiv utveckling av Jämtlands län

Samling Näringsliv Jämtlands län är en ekonomisk förening bildad av ledande företag i länet med syfte att stimulera företagsutvecklingen och vara pådrivande för utvecklingen av bl.a. transportinfrastrukturen.

Hela Sverige Ska Leva Jämtlands län är en regional avdelning av riksorganisationen Hela Sverige Ska Leva