

Datum
2022-02-23

Diarienummer
KS 00633-2021

Till Infrastrukturdepartementet

Yttrande - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen år 2022–2033

Remissinstansen diarienummer: I2021/02884

Övergripande kommentarer

Förslaget till Nationell plan tar inte i tillräcklig utsträckning hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av norra Sverige, där delar av Jämtlands län växer kraftigt. Tillväxten ställer krav på förbättrad transportinfrastruktur. Jämtlandsstråket (Östersund – Krokom – Åre) är ett av endast tre tillväxtområden i Norrland. För övriga två tillväxtområden föreslår den nationella planen stora investeringar. För Jämtlandsstråket föreslås däremot inte ett enda nytt objekt, vilket är oacceptabelt. Det gäller framför allt då det redan konstaterats att utvecklingen av det statliga transportsystemet inte hunnit med i regionens tillväxttakt.

Sammantaget innebär detta att för region Jämtland Härjedalen bidrar inte förslaget till nationell plan till de mål som finns för transportsystemet. Planförslaget innebär att regionen får sämre förutsättningar för grundläggande tillgänglighet, sämre möjligheter att möta klimatomställningen och sämre förutsättningar för social hållbarhet med likvärdiga livschanser.

Östersunds kommuns yttrande baseras på kommunens och länets gemensamma prioritering, där åtgärder för en restid på 4 h till Stockholm via Atlantstråket har högsta prioritet. Målet inkluderar åtgärder på fyra delsträckor. Konkret innebär det att investeringar på både Norra Stambanan och Mittbanan måste göras för att påtagligt minska restiderna med tåg mellan Jämtland och Stockholm.

Med dessa investeringar kan regionen fortsatt bidra till en hållbar tillväxt och en större andel av resorna kan ske med tåg istället för med flyg vilket är positivt för miljön. Kommunen anser därför att dubbelspår på Norra stambanan mellan Kilafors och Holmsveden samt Ockelbo-Mo grindar ska namnges i den nationella planen. Kommunen anser också att utredda trimningsåtgärder på Mittbanan mellan Östersund och Storlien ska namnges i den nationella planen.

Utöver det måste en investering i en ny sträckning av väg E14/E45 i Östersunds södra delar ske inom planperioden för att möjliggöra en fortsatt positiv utveckling i länet och investeringar för minskad miljöbelastning.

För att möjliggöra de nödvändiga investeringarna anser Östersunds kommun att de nya stambanorna i södra Sverige bör finansieras utanför den nationella planen.

I gällande nationell plan för transportsystemet för perioden 2018 - 2029 finns objektet E45 Älvros-Rengsjön samt två paket på Mittbanan, mellan Sundsvall och Ånge samt mellan Ånge och Östersund. Dessa två namngivna åtgärder, som också finns med i förslaget till ny nationell plan, är positiva för länets utveckling, men långt ifrån tillräckliga.

Utveckling av våra kommentarer

Yttrandet är upplagt med en beskrivning av behov i regionen till följd av tillväxt, behoven av grundläggande tillgänglighet, möjligheterna att möta klimatomställningen och förutsättningar att uppnå en social hållbarhet.

Utifrån behoven beskrivs länets kommuners, regionens och näringslivets gemensamma transportpolitiska mål, där åtgärder för att nå en restid på 4 h via Atlantstråket har högsta prioritet. Därefter beskrivs anledningarna till att kommunen anser att utreda trimningsåtgärder mellan Östersund och Storlien samt dubbelspår på sträckorna Kilafors-Holmsveden och Ockelbo- Mo grindar ska namnges i den nationella planen. Motsvarande görs för åtgärden E14/E45 Lockne-Optand (förbifart Brunflo).

Investeringar i Norrland

Förslaget till Nationell plan behandlar två tredjedelar av Sveriges yta som ett enda område utan att ta hänsyn till de mycket stora skillnader som finns inom denna till ytan största delen av Sverige. Ett exempel är hur stråk anges i förslaget med ”Stråk 1 Stockholm-Sundsvall/Östersund- Umeå-Luleå/Kiruna”¹, genom hela norra Sverige. Samma bild förmedlas i avsnittet 7.7 om utbyggnad av järnväg i norra Sverige⁴. Förslaget till nationell plan behöver ta större hänsyn till de mycket stora skillnaderna i Norrlands geografi, där det exempelvis både finns kust och inland. I inlandet är Östersund den enda staden vilket innebär att Östersund är motorn för utvecklingen i Norrlands inland.

Tillväxt och tillgänglighet

Östersunds kommun och region Jämtland-Härjedalen växer. Fler och fler bosätter sig i regionen och besöksnäringen slår nya rekord. Jämtland var därför det län i Norrland med störst tillväxt ifjol och ett av endast tre tillväxtområden i Norrland enligt SCB:s prognoser. Tillväxten sker till följd av bland annat nyindustrialisering i Norrlands inland, en växande besöksnäring och ett starkt myndighetskluster. Östersund och stora delar av regionen är därför attraktivt för inflyttning och för att bedriva näringsverksamhet. Östersund är navet och motorn för Norrlands inland. Tillgängligheten hit och härifrån är därför av stor betydelse för både kommunen och regionen i stort.

¹ Trafikverket (2021), Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033

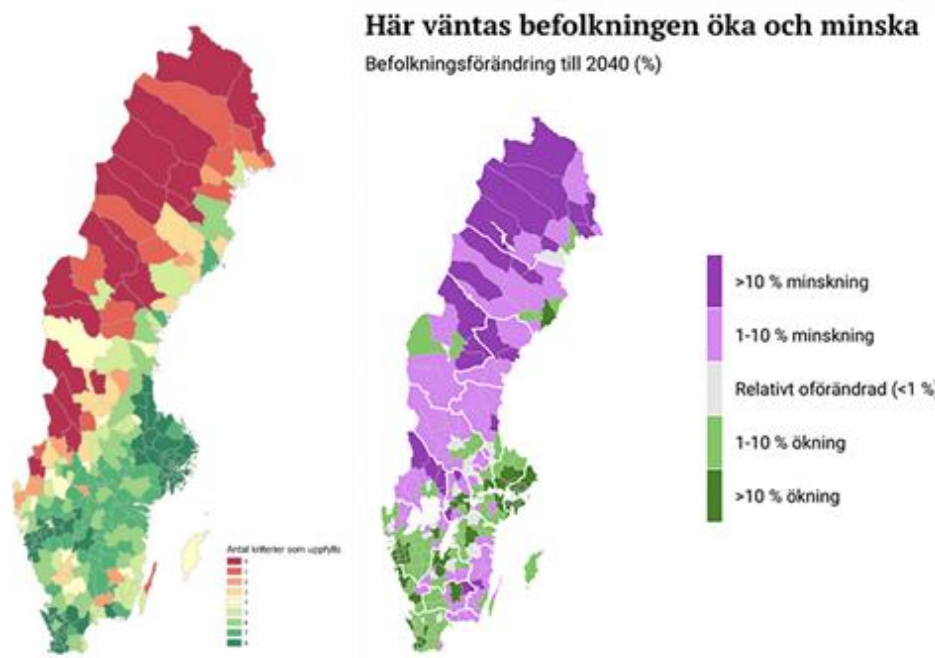
I arbetet med kommunens översiktsplan har kommunen tagit fram en befolkningsprognos som anger att befolkningen förväntas växa från dagens 65 000 till 75 000 invånare till år 2040. Med anledning av den stora tillväxten som hittills har skett har befolkningsmålet till år 2040 skruvats upp med 10 000 invånare från att nuvarande översiktsplan antogs för endast sju år sedan.

Idag finns det enligt SCB:s befolkningsprognoser tre tillväxtområden i Norrland. Två av dessa är Luleå och Umeå/Skellefteå. För dessa områden föreslår den nationella plan omfattande infrastrukturinvesteringar. Det tredje tillväxtområdet är det så kallade ”Jämtlandsstråket”.

Kommunen kan konstatera att den statliga infrastrukturen inte hängit med i kommunens och regionens tillväxttakt. Vi har idag längre restider med både bil och tåg än för några år sedan. Om inte fjärrtransporterna utvecklas riskerar det att stjälpa den positiva utvecklingen.

Trafikverkets prognoser visar att vi inte kommer att nå klimatmålen med dagens fattade beslut. Det betyder att vi behöver åtgärder med snabb effekt för att möta klimatomställningen. Då behöver den statliga infrastrukturen hänga med i länets tillväxttakt. I det arbetet är nyckeln god tillgänglighet genom fjärrtransporter.

Till följd av detta har Tillväxtverket² konstaterat att Jämtland- Härjedalen är den enda regionen där brister i infrastruktur är ett tillväxthinder. Den bristande tillgängligheten har också beskrivits av Trafikanalys². Kartan nedan visar olika kommuners tillgänglighet för interregionala resor. Det bör noteras att den gröna färgen för Östersunds kommun beror på tillgängligheten med flyg via flygplatsen på Frösön, där antalet avgångar kraftigt minskat på grund av rådande samhällsläge.



² <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/lansuppdelad-statistik/jamtland.html?chartCollection=22>

Bild 1 (till vänster). Karta över i vilken utsträckning olika kommuner uppfyller Trafikverkets åtta tillgänglighetskrav för interregionala resor³.

Bild 2 (till höger). SCB:s befolkningsprognoser.

Social hållbarhet och likvärdiga livschanser i hela landet

De transportpolitiska målen anger att transportsystemet ska utvecklas så det ger en grundläggande tillgänglighet i hela landet. Transportsystemet ska även utformas med god kvalitet och användbarhet så att både kvinnor och män, oavsett exempelvis socioekonomisk situation, kan ta del av det på lika villkor⁴. Det finns grupper som riskerar att bli socialt exkluderade om transportsystemet utformas på ett mindre lämpligt sätt⁵. Kollektivtrafiken kan bidra till att skapa positiva nyttor för de grupper som annars riskerar att exkluderas. Detta genom ökad tillgång till arbete/utbildning och viktiga samhällsfunktioner och integration. Kollektivtrafiken bidrar även till ökad jämställdhet, sysselsättningsgrad och välbefinnande⁶. Den är även viktig ur ett miljöperspektiv. God tillgänglighet genom kollektivtrafik är därför starkt kopplat mot social hållbarhet, likvärdiga livschanser i hela landet samt de nationella miljömålen. I så fall krävs bland annat att transporter flyttas över från väg till järnväg. Ett sätt är attraktiva restider med tåg.

I Jämtland finns idag kollektivtrafik med tåg utmed Mittbanan. Restiderna är däremot inte tillräckligt attraktiva för att tåget på ett effektivt sätt ska kunna konkurrera med bilen⁷. Här visar forskning att om restider kan minska till under 45 minuter ökar det regionernas attraktivitet och konkurrenskraft. I ÅF:s utvärdering av Norrtåg konstateras samtidigt att ortstrukturen utmed Mittstråket är gynnsam och att det därför finns hög potential att reducera restiderna och öka turtätheten. Det skulle medföra att mer av pendlingstrafiken kan ske i form av hållbara resor⁸.

Det finns möjlighet att utföra kostnadseffektiva åtgärder för att minska restiderna och öka attraktiviteten för tåget. Detta skulle få positiva effekter på länets utmaningar: kompetensförsörjning, utbildningsnivåer, demografi, social utsatthet, integration, jämställdhet och låga inkomstnivåer⁹. Det skulle samtidigt innebära en ökad tillgänglighet till Östersund, som är navet och motorn för tillväxten i Norrlands inland. Åtgärderna skulle även bidra till att nå restidsmålen från Jämtland till Stockholm, som är regionens högst prioriterade transportpolitiska mål.

Investeringar i Jämtlandsstråket, Norrlands tredje tillväxtområde

För Norrlands två första tillväxtområden föreslås omfattande infrastrukturinvesteringar. Norrlands tredje tillväxtområde är det så kallade ”Jämtlandsstråket”, ett brett stråk efter väg E14 och Mittbanan i Östersunds, Krokoms och Åre kommuner. Här har befolkningen ökat under många år. Denna ökning är nu så

³ Trafikanalys (2021). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021 rapport 2021:6

⁴ Infrastrukturdepartementet (2021). Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transport- infrastruktur och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)

⁵ Trivektor traffic AB (2015), SKB i infrastrukturplaneringen,

⁶ WSP (2017) Kollektivtrafikens samhällsnytta.

⁷ Trivektor Trafik AB (2017). Analys av stationslägen och trafikering läns Mittstråket.

⁸ ÅF (2019). Utvärdering av Norrtågsförsöket 2019.

⁹ Region Jämtland-Härjedalen (2020). Socioekonomisk analys – mellersta Norrland.

kraftig att den överväger minskningen av befolkningen på andra håll i länet. Tidigare utredningar konstaterar att en utveckling i och ökad tillgänglighet till/från Jämtlandsstråket gynnar hela länet¹⁰. I detta stråk föreslås däremot inte ett enda namngivet objekt i förslaget till ny nationell plan.

I arbetet med nationell plan har länet fokuserat på ett systemtänk och därför föreslagit åtgärder även utanför vårt län, detta då de är till stor nytta inte enbart för vårt län utan även för hela järnvägssystemet. Inte heller dessa objekt återfinns i förslaget till nationell plan. Detta är självklart oacceptabelt, framför allt eftersom sydsvenska Handelskammarens rapport *"Hela kungariket och halva pengarna"*¹¹ tydligt pekar på att region Jämtland-Härjedalen varit tydligt missgynnad redan i de tre senaste nationella planerna.

De medel för olika, icke namngivna, åtgärder i infrastrukturen som föreslås i planen är viktiga, men långt ifrån tillräckliga för att nå såväl klimatmålen som målen om social hållbarhet. Det bör också nämnas att möjligheten till medfinansiering av åtgärder ur dessa medel via länstransportplanen är i det närmaste obefintlig i vår region. Orsaken är den alldeles för låga ramen till länstransportplanen som fortfarande till största delen baseras på folkbokförd befolkning och inte väger in vare sig omfattningen av det statliga vägnätet eller trafikmängderna på detta i tillräckligt hög utsträckning.

Sammantaget innebär detta att för Region Jämtland Härjedalen län bidrar inte förslaget till nationell plan till de mål som gäller för transportsystemet. Det innebär att Jämtland får sämre förutsättningar för grundläggande tillgänglighet, sämre möjligheterna att möta klimatomställningen och sämre förutsättningar för social hållbarhet med likvärdiga livschanser.

Investeringar på järnväg

I kommunen och länet finns ett starkt och växande näringsliv, som har sin största marknad i Mälardalsområdet. För näringslivet är fysiska möten med aktörer i andra delar av landet helt nödvändiga. I Östersund finns också ett kluster av viktiga myndighetsfunktioner, som också ställer krav på snabba förbindelser till centrala myndigheter och departement i Stockholm. Till det ska läggas den för länet så viktiga besöksnäringen. För Östersunds kommun och regionen i stort är därför tillgänglighet till Stockholmsområdet av avgörande betydelse.

Idag är restiderna med tåg till Stockholmsområdet inte tillräckligt attraktiva för att tåget på ett effektivt sätt ska kunna konkurrera med flyget, vilket även konstaterats i Infrastrukturdepartementet utredning för Bromma flygplats¹². Utredningen bedömer att för tjänsteresor förväntas 90 procent av tjänsteresorna ske med flyg. Trots den kunskapen saknar förslaget till nationell plan åtgärder för att öka tågets attraktivitet för vår region, vilket är en stor brist.

¹⁰ Kontigo (2015). Ökad tillgänglighet i Jämtlandsstråket. Möjliga effekter på tillväxt och sysselsättning.

³ Sydsvenska Handelskammaren (2021), Hela kungariket och halva pengarna, Utvärdering av Sveriges tre nationella planer för infrastruktur 2010–2029

¹² Infrastrukturdepartementet (2021), Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet, ds 2021:25

Om restiden med tåg från Östersund till Stockholm kunde sänkas från dagens cirka fem timmar till fyra timmar skulle en påtagligt större andel resor ske med tåg istället för med flyg¹³. I en undersökning från KTH:s järnvägsgrupp bedöms exempelvis tågets marknadsandelar för tjänsteresor öka från 9 till 54 procent om restiden minskar från 5 till 4 timmar. Bedömningen stöds av den tydliga trenden att snabba tågförbindelser minskar behovet av inrikes flygförbindelser. Den stora ökningen av marknadsandelarna för tåget får väldigt stora positiva effekter för klimatet i form av minskat beroende av flyget och då mindre koldioxidutsläpp.

En restid på fyra timmar mellan Östersund och Stockholm är bara möjlig att uppnå genom en trafikering på Mittbanan och Norra stambanan, det vill säga via Bollnäs. Det är också bara den vägen som dagens restider om fem timmar är möjlig. Orsaken är framför allt den väsentligt kortare sträckan. Sträckan via Bollnäs är hela 48 km kortare än sträckan via Sundsvall. Banstandarden är dessutom bättre.

Det är därför oroande att planförslaget endast anger att ”*Den övergripande strategin bakom utbyggnaden av järnvägen i norra Sverige har varit att skapa ett kapacitetsstarkt kuststråk för persontrafiken (Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanen, Norrbotniabanen och Haparandabanen) och ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken med hjälp av de befintliga stambanorna (Norra stambanan och Stambanan genom Övre Norrland) tillsammans med kuststråket*”¹⁴.

Det råder ingen tvekan om att satsningar behövs på de ovan nämnda banorna, men för att uppnå en överföring av resande från flyg till tåg mellan Jämtland och Stockholm och södra Sverige i övrigt behövs investeringar på både Norra Stambanan och Mittbanan för att korta restiderna för persontrafik.

Restidsmålet Östersund-Stockholm 4 h via Atlantstråket

Trafikverket har tagit fram en stråkstudie för Atlantstråket¹⁵, det vill säga Norra stambanan och Mittbanan mellan Gävle och Trondheim via Bollnäs. Också i denna stråkstudie anges ett restidsmål på 4 timmar mellan Östersund och Stockholm och 5 timmar mellan Åre och Östersund. Dessa mål är länets högst prioriterade transportpolitiska mål. För att nå restidsmålet krävs följande investeringar:

1. Dubbelspår Ockelbo-Mo grindar, Kilafors-Holmsveden
2. Trimmingsåtgärder Östersund-Storlien
3. Linjerätning Östersund-Bräcke
4. Linjerätning Bollnäs-Ljusdal

Dessa åtgärder utgör även prio 1-4 i den länsgemensamma prioriteringen. Kommunen kan konstatera att inga av dessa åtgärder finns medtagna i förslaget till nationell plan. Anledningen är inte att bristerna inte identifierats. Både trimmingsåtgärderna mellan Östersund och Storlien samt dubbelspårerna mellan Ockelbo-Mo grindar samt Kilafors-Holmsveden har varit prioriterade brister av Trafikverkets i samband med revideringen¹⁶.

¹³ Bolle Rail Research (2020). Stockholm-Östersund 4.0.

¹⁴ Trafikverket (2021), Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033

¹⁵ Trafikverket (2021), Utredning Atlantstråket

¹⁶ Trafikverket (2021), bildspel regional dialog mitt 2021-06-06

Trots det har båda åtgärderna prioriterats bort inför färdigställandet av remissförslaget. Detta trots att det finns starka mål både om att hela landet ska växa och utvecklas samt att resor ska flyttas över från väg och flyg till järnväg. Kommunen anser att det är oacceptabelt att båda åtgärderna prioriterats bort. De ska istället namnges, anledningen till detta beskrivs nedan.

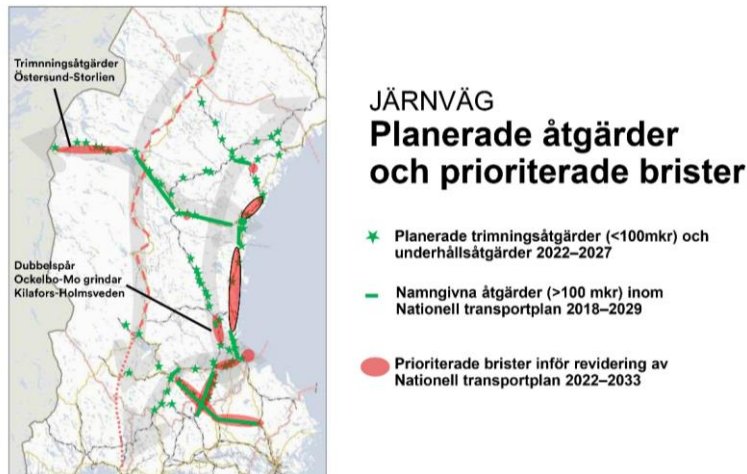


Bild 3. Trafikverkets prioriterade brister inför revideringen¹⁶.

Dubbelspår Kilafors-Holmsveden, Ockelbo-Mo grindar

För att nå restidsmålet krävs i ett första skede att dubbelspår på sträckorna Kilafors-Holmsveden och Ockelbo-Mo grindar tas med i den nationella planen. Dessa har översiktligt beräknats till 3,9 miljarder kronor¹⁷. Åtgärderna kommer även att bidra till att nå de regionala restidsmålen i Gävleborg, det vill säga en restid mellan Bollnäs och Gävle på 45 minuter¹⁸.

Sträckorna är dimensionerande för både Atlantstråket och Kuststråket och därför av största betydelse för det funktionella dubbelspår för godstrafiken som kuststråket och Norra stambanan samt Stambanan genom övre Norrland utgör¹⁹. Trafikverket har därför angett att åtgärderna är de ur kapacitetssynpunkt två viktigaste i nedre Norrland²⁰. I Trafikverkets utredning för Atlantstråket²¹ är åtgärderna även de högst prioriterade då de utgör en flaskhals i systemet. Om inga åtgärder vidtas kommer dessutom kapaciteten på sträckan förvärras, se bild 4 längre fram.

Trimningsåtgärder Östersund-Storlien

Elektrifieringen av Meråkerbanan

I Norge görs nu en mycket stor investering i både upprustning och elektrifiering av Meråkerbanan, det vill säga järnvägen mellan Trondheim och Storlien. Den har

¹⁷ Bolle Rail Research (2020), Stockholm – Östersund 4.0

¹⁸ Trafikverket (2021), Utredning Atlantstråket.

¹⁹ Trafikverket (2021), Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033

²⁰ Trafikverket (2019), Kapacitetsutredning för sträckan Gävle-Västeråsby (Umeå) och Norra Stambanan sträckan Storvik-Kilafors,

²¹ Trafikverket (2021), Utredning Atlantstråket

diskuterats i långa tider, men nu sker den äntligen och beräknas vara klar under år 2024. Den kommer att underlätta tågtrafiken på många sätt, inte minst genom att dagens tågbyten från svenska eltåg till norska dieseldrivna tåg i Storlien försvinner. De förbättrade tågförbindelserna kommer att få stor betydelse för den regionala utvecklingen i både Trøndelag och Jämtlands län, men även för utvecklingen i Sverige i sin helhet. Med en sammanhängande tågtrafik mellan två stora ”magneter” som Stockholm och Trondheim öppnas stora möjligheter till interregional tågtrafik som kan ge dynamiska effekter i hela landet. För att uppnå dessa effekter måste de norska investeringarna följas upp med investeringar i Sverige. Det handlar då både om investeringar på Norra Stambanan och på Mittbanan för att uppnå kortare restider och bättre kapacitet för gods.

Elektrifieringen av Meråkerbanan skapar också förutsättningar att transportera gods på järnväg från Sverige till Trondheimsområdet med dess isfria Atlanthamn. Detta kommer öka behovet av en omlastningsterminal i Östersundsområdet, som är en prioriterad åtgärd med gemensamt ansvar i ÅVS Mittstråket²². Det betyder att även Trafikverket har ett uttalat ansvar att bidra till att terminalen kan förverkligas. Kommunen har konstaterat att en framtida fullstor terminal bör lokaliseras till Brunflo, mellan E14 och Mittbanan²³. För denna terminal är det av stor vikt att det finns kapacitet på järnvägen för att kunna trafikera gods mot Trondheim.

Nyindustrialisering i Norrlands inland

Det sker idag en nyindustrialisering i Norrlands inland. I Östersund har det skett etableringar i form av exempelvis Synsam och en större utökning av Woolpowers verksamhet. Även Engcon i Strömsund och Nordlock i Åre är exempel på snabbt växande industrier. Dessutom har Jämtkraft tagit beslut om att göra det möjligt att ta ut 500 MW. Det möjliggör större industrietableringar av elintensiv industri som har behov av stora godstransporter. Kommunen för idag en aktiv dialog med flera intressenter som vill etablera sig. En stor anledning till att Östersund är intressant är kopplingen mot Trondheim och möjligheterna att nyttja den isfria Atlanthamnen.

Jämtlands betydelse för totalförsvaret och kopplingen mot Trøndelag

Jämtlands betydelse för totalförsvaret har lyfts i flertalet statliga utredningar. Det har skett bland annat i Motståndskraft Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025, Ds 2017:66. Anledningen är kopplingen mot Trøndelag och den isfria atlanthamnen i Trondheim. Sverige har även undertecknat ett värdlandsavtal med Nato²⁴, där Norge är ett av 30 medlemsländer. Avtalet innebär att bland annat att Sverige ska kunna stå som värdland för till exempel internationella övningar.

Ur ett försvarspolitiskt perspektiv blir Jämtland och kopplingen mot Trøndelag än mer intressant i och med att Försvarsmakten har tagit beslut om att etablera ett regemente i Östersund. I samband med försvarsetableringen ska Försvarsmakten

²² Trafikverket (2014). Åtgärdsvalsstudie Mittstråket - från kust till kust

²³ Ramböll (2021), Rapport Godsterminal Östersund.

²⁴ Försvarsdepartementet (2014), Samförståndsavtal med Nato om värdlandsstöd, ds 2015:39

utöver befintliga anläggningar köpa ett 40 hektar stort område. Det innebär även att elektrifieringen av Meråkerbanan är intressant ur ett försvarspolitiskt perspektiv.

Effekter på det svenska järnvägssystemet

Elektrifieringen av Meråkerbanan, försvarsetableringen, de växande industrierna, skogsnäringen samt den starka besöksnäringen gör att kapaciteten på Mittbanan och Norra stambanan måste förstärkas, vilket Bolle Rail research konstaterat²⁵.

Förslag på nytt namngivet objekt

I förslaget föreslås trimnings- och miljöåtgärder, det vill säga åtgärder mindre än 100 miljoner kronor, i form av plankorsningsåtgärder på Mittbanan. Östersunds kommun bedömer att dessa medel är långt ifrån tillräckliga. I stället bör ett paket med åtgärder på Mittbanan mellan Östersund och Storlien namnges, det vill säga motsvarande vad som gjorts på sträckan Östersund-Ånge. Trafikverket har i sin kapacitetsutredning för Mittstråket tagit fram förslag på kostnadseffektiva trimningsåtgärder, som behöver bli en namngiven investering, på sträckan på sammanlagt 700 - 800 miljoner kronor²⁶. Dessa åtgärder är enligt Trafikverkets samhällsekonomiskt lönsamma²⁷. Kommunen kan konstatera att om åtgärderna inte namnges i den nationella planen finns det enligt Trafikverkets stråkstudie risk för betydande kapacitetsproblem på sträckan²⁸. Det får effekter både på godstrafiken och persontrafiken och påverkar kommunens arbete med en terminaletablering.

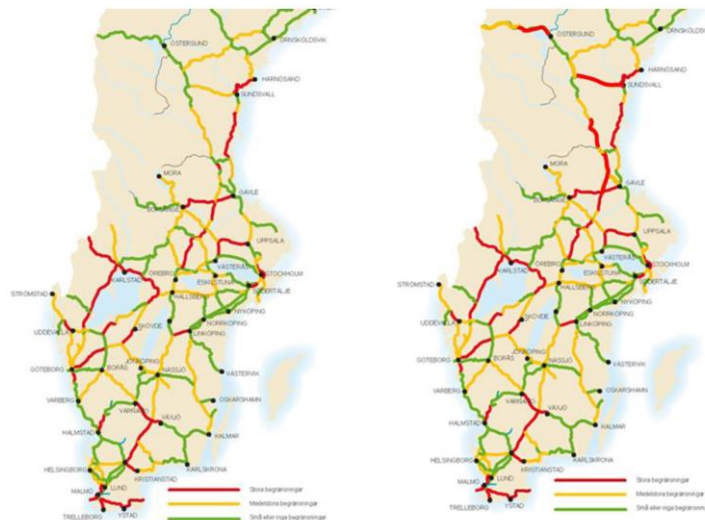


Bild 3. Kapacitetsutnyttjande med Trafikverkets basprognos för 2040 (till vänster) och med en reviderad prognos 2040+ (till höger) där hänsyn tagits till en elektrifierad Meråkerbana¹⁵.

Investeringar på vägar

E14/E45 Lockne-Optand (förbi Brunflo)

²⁵ Bolle Rail Research (2020), Stockholm – Östersund 4.0

²⁶ Trafikverket (2019), Kapacitetsutredning Mittstråket Östersund-Storlien

²⁷ Trafikverket (2021) Samlad effektbedömning Östersund-Storlien, hastighetshöjande åtgärder

²⁸ Trafikverket (2021). Utredning Atlantstråket

En ny sträckning av väg E14 i Östersunds södra delar har diskuterats i decennier. Långt framskridna planer på en ny sträckning både mellan Lockne och Pilgrimstad och mellan Optand och Lockne (förbi Brunflo) har funnits sedan länge. Sträckan har varit en av Trafikverket prioriterad brist inför revideringen av den nationella planen²⁹. Sträckan är klarlagd i en ny, men ännu inte fastställd, vägplan. Åtgärden är därför planmässigt starkt mogen. Kommunen anser att åtgärden ska finansieras inom ramen för den nationella planen. Den skulle då bli den första etappen av mål hastighet om 100 km/h på länets europavägar, som är ett viktigt regionalt mål.

Ekonomiska medel för dessa investeringar har också funnits i flera tidigare nationella planer. I nuvarande planförslag finns endast finansiering för åtgärden om medlen till namngivna investeringar ökar med 10 %. Detta är inte acceptabelt. Östersunds kommun har i sin fysiska planering under lång tid avsatt mark för den nya sträckningen. Det har inneburit att vare sig markägare eller kommunen kunnat använda marken på annat sätt. Kommunen har dock, efter dialog med Trafikverket, ansett det nödvändigt att på detta sätt möjliggöra den viktiga investeringen.

Som redan nämnts växer Östersunds stad kraftigt. Brunflo, som tidigare var en egen tätort strax söder om Östersund, utgör nu en del av Östersunds tätort. Den nya sträckningen av E14 förbi Östersunds södra delar är viktig av flera skäl. Den förbättrar tillgängligheten till stora delar av Jämtland och är därmed viktig i både ett regionalt och nationellt perspektiv. Den bidrar också till ökad trafiksäkerhet. Den är även viktig för att möjliggöra en fortsatt utveckling av Östersunds stad.

Den planerade nya sträckningen är också viktig för den planerade terminalen i Brunflo, vilket Trafikverket konstaterat³⁰. Terminalen syftar till att föra över godstrafik från väg till Järnväg och behovet av en terminal i detta läge bedöms öka ytterligare utifrån den förbättrade järnvägstrafiken till Norge via Mittbanan och Meråkerbanan. Om inte medel för den nya sträckningen av väg E 14 finns med i Trafikverkets Nationella plan försvåras planeringen av terminalen.

Trafikverket bör dessutom få i uppdrag att utreda den anslutande sträckan E14 Lockne – Pilgrimstad. Sträckan som är smal, kurvig och olycksdrabbad utreddes för mer än 10 år sedan och utredningen behöver nu uppdateras så att en plan för ombyggnad eller ny vägsträckning kan komma igång.

Finansiering av nya stambanor i Södra Sverige

I samband med Trafikverkets remiss för inriktningsunderlaget³¹ föreslogs att de nya stambanorna i södra Sverige bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. Östersunds kommun delade den bedömningen. I förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen har inriktningen ändrats. Planen finansierar nu 104 miljarder för de nya stambanorna. Det leder till att det finns alldeles för lite medel för investeringar i andra delar av landet. Östersunds kommun anser därför fortsatt

²⁹ Trafikverket (2021), bildspel regional dialog mitt 2021-06-06

³⁰ Trafikverket (2021), Namngivna investeringar Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

³¹ Trafikverket (2020), Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037

att de nya stambanorna i södra Sverige bör finansieras utanför den nationella planen. Detta för att möjliggöra fler objekt och en utveckling i hela landet.

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

Yttrandet skickas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) via e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.