

Till Regeringskansliet

Yttrande – Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Remissinstansen diarienummer: I2020/02739

Sammanfattning

Östersunds kommuns yttrande på inriktningsunderlaget är uppdelat med en kortfattad sammanfattning av kommunens synpunkter. Synpunkterna preciseras under rubriken Ställningstagande. Sammanfattningsvis anser kommunen följande:

Hela landet ska ha goda förutsättningar att växa och möta klimatomställningen

- Möjligheterna att kunna resa snabbt och säkert och transportera varor på ett effektivt sätt är avgörande för regionens och Östersunds fortsatta tillväxt.
- Åtgärder behöver vidtas på Norra stambanan och Mittbanan för att nå det regionala målet om en restid på maximalt fyra timmar mellan Östersund och Stockholm. Det finns analyser kring hur olika restider och rutter i vår region får för påverkan på tågets marknadsandelar och koldioxidutsläppen samt när i tid rutternas ger oss möjlighet att möta klimatomställningen. Kommunen anser att de rutter och åtgärder som snabbast kan bidra till minskat koldioxidutsläpp genom en snabb överflytt av transporter från väg till järnväg ska prioriteras.
- Kommunen vill att åtgärder som ökar arbetsmarknadsregionen runt Östersund och bidrar till positiva effekter ur ett socioekonomiskt, jämställdhets- och integrationsperspektiv samt bidrar till en överflytt av transporter från väg till järnväg ska prioriteras.
- Kommunen anser att Trafikverket måste ta ansvar att öka förutsättningarna för att öppna fler terminaler genom åtgärder på närliggande järnvägsnät.
- Det behöver finnas möjligheter att bo och verka i hela landet, även i delar med långa avstånd och dåliga förutsättningar för kollektivtrafik. Det kommer att krävas en kompensation för högre bränslepriser vilket Trafikverket också beskriver.

Gränsöverskridande transporter

- De norska investeringarna på Meråkerbanan måste omhändertas i det svenska järnvägsnätet. Åtgärder behöver vidtas utifrån de kapacitetsbrister som uppstår i nätet.

Totalförsvaret

- Det är viktigt att vidta åtgärder för att förstärka totalförsvarsplaneringen i de regioner som Försvarmakten pekat ut som militärstrategiskt viktiga.

Vidmakthållande kontra nyinvesteringar

- Jämtlands län har ett stort statlig vägnät. Det är därför viktigt med vidmakthållande. För att möta klimatomställningen krävs samtidigt medel för investeringar.

Länsplanernas ramar

- Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen ändras.

Vägstandard och vägprojekt

- Vi anser att standarden för europavägar ska vara lika i hela landet och att utbyggnad av mitträcken sker även i Jämtland Härjedalen. Vi anser även att underhåll och drift på det stora statliga vägnätet i regionen måste vara på en nivå som ger godtagbar tillgänglighet för både människor och gods.
- Sveriges beroende av vägtransporter ställer krav på en omfattande omställning till förnyelsebara bränslen, ett ökat vägunderhåll och en fortsatt utbyggnad av BK4.
- Vissa vägprojekt behöver prioriteras för att minska miljöpåverkan och det behöver ske en utökad satsning på mötesseparering längs europavägarna.

Inlandsbanan

- Inlandsbanan kan bidra med ökad kapacitet, skapa redundans och avlasta andra stambanor framförallt gällande godstransporter men även kunna bidra till såväl regionförstoring som utveckling för besöksnäringen genom en utvecklad persontrafik. För att kunna stärka och utveckla banan behöver den självständiga infrastrukturförvaltaren Inlandsbanan AB få en ökad budget.

Ställningstagande

Finansiering

Trafikverket har konstaterat att de delar av de nya stambanorna som finns med i gällande nationell plan bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. Vi delar den bedömningen.

Kommunens bedömning är att Sverige behöver satsa mer och tillämpa en utökad ekonomisk ram för att hela landet ska fungera. Bedömningen stärks av Trafikverkets konstaterande att den samlade effektiviteten kan öka med inriktningen +20 procent utan stambanor och där nya åtgärder har hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Vidmakthållande kontra nyinvesteringar

Trafikverkets inriktning om vidmakthållande är bra mot bakgrund av det stora statliga vägnät som finns i länet och de järnvägsnät som löper genom regionen och kopplar ihop länet med övriga Sverige och våra grannländer. En godtagbar standard är viktig för tillgänglighet inom samt till och från regionen. Det behöver samtidigt finnas medel för investeringar både på väg och järnväg, inte minst för möjligheterna att möta klimatomställningen. Att Trafikverket identifierat att slitaget/nedbrytningen eskalerar på framför allt vägarna är ännu ett skäl att genom investeringar och styrmedel göra det attraktivt att flytta över gods från väg till järnväg.

Försvar

Det är positivt att Trafikverket konstaterar att kopplingen mellan åtgärdsplaneringen och planering för skydd och säkerhet, krisberedskap och höjd beredskap behöver förstärkas. Vi anser därför att

- Det är viktigt att vidta åtgärder för att förstärka totalförsvarsplaneringen i de regioner som Försvarsmakten pekat ut som militärstrategiskt viktiga.

Utbyggnaden av infrastruktur i våra grannländer

Flera tunga näringar i våra regioner såsom besöksnäringen, skogsnäringen och tillverkningsindustrin är beroende av effektiva transporter på järnväg för fortsatt utveckling och tillväxt. I klimatomställningen blir järnvägen dessutom det allt tyngre transportslaget och den viktiga livsnerven.

Norska statens beslut att rusta upp och elektrifiera Meråkerbanan fram till år 2024 är en satsning som innebär att en ny marknad öppnas i och med möjligheten att nå Trondheims isfria hamn. Till följd av satsningarna på Meråkerbanan skapas förutsättningar för en gränsöverskridande bana, en stor fördel och möjlighet för både framtida gods- och persontrafik. Till följd av beslutade satsningarna i grannländerna anser vi följande:

- De möjligheter som de norska investeringarna innebär måste omhändertas i Sveriges järnvägssystem. Det betyder att de kapacitetsbrister i det svenska järnvägssystemet till följd av satsningarna på Meråkerbanan som konstaterats i olika rapporter behöver åtgärdas. Det betyder även att val av åtgärder inte kan tas med utgångspunkt från Trafikverkets basprognos för 2040 eftersom prognosen inte tar hänsyn till vilka effekter satsningarna på Meråkerbanan får för det svenska järnvägssystemet. Tillväxten på järnvägen i Sverige bedöms istället vara noll.
- Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en gemensam nordisk prognos som tar hänsyn till utvecklingen i Norge, Danmark och Finland för att bättre kunna bedöma vilka krav det ställer på det svenska järnvägsnätet.

- Utifrån ett nytt material som visar effekterna på det svenska järnvägsnätet till följd av satsningar i grannländerna, vilket inte fanns tillgängligt i samband med upprättandet av nuvarande nationell plan för 2018-2029, behöver Trafikverket göra nya prioriteringar. Detta för att kunna välja vilka åtgärder som har högst samhällsekonomisk lönsamhet och som bäst bidrar till att nå klimatmålen och som bidrar till en god tillgänglighet i hela landet.

Åtgärderna skulle bidra till att nå de inriktningar under planperioden som Trafikverket presenterat för medverkande aktörer i samband med det pågående arbetet med en bristbeskrivning för Atlantstråket. I det arbetet preciseras mål och inriktningar för följande sträckor.

- E4 (Gävle-Tönnebro)
- Väg 83 (Tönnebro-Ånge)
- E14 (Ånge-Storlien/Norge)
- Norra stambanan (Gävle/Storvik-Bräcke)
- Mittbanan (Bräcke-Storlien/Norge).

I arbetet ingår region Jämtland-Härjedalen, Västernorrland och Gävleborg samt kommuner och näringsliv inom stråket.

Hela landet ska leva

Östersunds kommun och region Jämtland-Härjedalen växer! Kommunen har tagit fram en befolkningsprognos för åren 2020–2029 som visar att befolkningsökningen under den här perioden förväntas fortsätta att växa med närmare sju procent. Kommunen arbetar för tillfället med en revidering av översiktsplanen. Den har en tidshorisont fram till 2040. I samband med revideringen har ett befolkningsmål om 70 000 invånare år 2040 satts. Det skulle innebära en befolkningsökning på drygt nio procent.

Samtidigt väljer allt fler att bosätta sig i region Jämtland-Härjedalen och besöksnäringen slår nya rekord. Det här medför att länet i den befolkningsprognos som Trafikverket redovisar uppvisar en positiv befolkningstrend. Stora delar av länet upplevs attraktivt för inflyttning och för att bedriva näringsverksamhet. Hela länet har naturvärden och produktion som bidrar till Sveriges totala konkurrenskraft. Samtidigt behöver regionen fortsatt arbeta med regionens attraktivitet och en hållbar tillväxt. I det arbetet har det konstaterats att nyckeln är tillgänglighet genom fjärrtransporter.

I inriktningsunderlaget pekas på behoven av resurser till de växande storstadsområdena. Det är ingen tvekan att den pågående urbaniseringen ställer nya krav på infrastrukturen. Det är samtidigt viktigt att se behoven av resurser till en fungerande transportinfrastruktur i hela landet eftersom landets delar kompletterar varandra. De växande storstadsområdena är helt beroende av värden i form av produktion, naturvärden och besöksnäring som skapas bland annat i vårt län, som är det län i landet där turismens bidrag till lokala ekonomin är störst. Inriktningen måste därför vara att tydligt styra

resurser även till de norra delarna av landet. Här är Östersund navet och motorn för Norrlands inland varför tillgängligheten hit och från är av stor betydelse för kommunen men också för hela regionen.

Tillgängligheten till länet är avgörande för den fortsatta attraktiviteten och utvecklingen. Under de senaste åren har tillgängligheten till länet försämrats med längre restider med tåg, färre flygavgångar och längre restider med bil med sänkta hastigheter på våra transportstråk, europavägarna E 14 och E 45. Möjligheterna att kunna resa snabbt och säkert och transportera varor på ett effektivt sätt är avgörande för regionens och Östersunds fortsatta tillväxt.

Det här ställer krav på transportsystemet. Hastigheterna på våra viktiga vägstråk, de nationella stamvägarna/europavägarna sänks nu med hänvisning till hänsynsmålet. Samtidigt behöver det ske en jämbördig avvägning mellan de två transportpolitiska målen, det vill säga funktionsmålet och hänsynsmålet, för att vi ska nå målet om att hela Sverige ska leva. Utvecklingen av transportsystemet ska även främja att både män och kvinnor kan ta del av det på lika villkor och medverka till att ge alla, oavsett exempelvis socioekonomisk situation, eller var man bor i landet, en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Kommande nationella plan behöver ta höjd för investeringar som möjliggör en enhetlig standard på vårt stamvägnät/europavägar. Om det är mitträckesutbyggnad som krävs för att hastighetsnivåer ska kunna bibehållas eller höjas måste det kunna hanteras inom ramen för den nationella transportplanen.

Möjligheterna att kunna resa med tåg från Östersund till Stockholm på maximalt fyra timmar är ett högt prioriterat transportpolitiskt mål i Jämtlands län. Målet kan bidra till en ökad överflyttning av transporter från väg och flyg till järnväg och därmed minskade koldioxidutsläpp. Trafikverket arbetar med en bristbeskrivning för Atlanstråket, det vill säga väg och järnväg mellan Gävle och Trondheim. I det arbetsmaterial som Trafikverket presenterat finns restiden som en målprecisering till 2030. Kommunen har även mål om ökad turtäthet på sträckan. Samtidigt har både restiden och antalet avgångar mellan Stockholm och Östersund försämrats.

För att detta ska vara möjligt behöver nödvändiga åtgärder på Norra Stambanan och Mittbanan genomföras. Region Jämtland-Härjedalen är beroende av de järnvägsstråk som korsar genom länet och satsningarna är avgörande för både snabba fjärrtransporter med tåg och för den regionala trafiken på Mittbanan. Här krävs långsiktiga mål för de viktiga befintliga stamjärnvägarna. Mål för systemets utveckling behöver tydligare kopplas till vilka effekter som ska nås.

- Vi anser att standarden för europavägar ska vara lika i hela landet och att utbyggnad av mitträcken sker även i Jämtland Härjedalen för säkerhet och bibehållen eller ökad hastighet och tillgänglighet. Vi anser även att underhåll och drift på det stora statliga vägnätet i regionen måste vara på en nivå som ger godtagbar tillgänglighet för både människor och gods.

- Vi föreslår att huvudinriktningen för Sverige ska vara att ta fram långsiktiga utvecklingsplaner för alla järnvägar och gränsöverskridande stråk.

Förstorade arbetsmarknadsregioner

I en regional utvecklingskontext är, förutom tillgängligheten genom fjärtransporten, även tillgänglighet till arbete och studier den kanske viktigaste och mest centrala aspekten för platsers utvecklingsförutsättningar. Det beror helt enkelt på att det är så pass avgörande för individernas möjlighet att försörja sig. Men omvänt är även tillgänglighet till arbetskraft lika viktigt för företagens möjligheter att överhuvudtaget bedriva verksamhet och rekrytera personal. Tillgänglighet har också en viktig koppling till jämlikhet och jämställdhet. Utifrån detta ska följande prioriteras:

- Åtgärder som innebär ökad kapacitet, minskade restider och möjligheterna att nå målbild kring turtäthet på viktiga regionaltågsstråk.
- Åtgärder som ökar arbetsmarknadsregionen runt Östersund och bidrar till positiva effekter ur ett socioekonomiskt, jämställdhets- och integrationsperspektiv samt bidrar till en överflytt av transporter från väg till järnväg.

Åtgärderna skulle bidra till att nå de målpreciseringar för 2030 som Trafikverket presenterat för medverkande aktörer i samband med det pågående arbetet med en bristbeskrivning för Atlantstråket.

Klimatomställningen

Framtidens drivmedel kommer sannolikt bestå av en mängd olika energislag. Ny teknik och innovativa förädlingsprocesser driver på utvecklingen. Omställningen av industrin till fossilfri produktion kräver samtidigt stor tillgång av el. Den omställning av transportsektorn som förespråkas i inriktningsunderlaget ställer även krav på stor tillgång till el. El-tillgången betraktas i dagsläget som stor i varje fall i norra Sverige. Ökad efterfrågan dels i form av elektrifiering av fordonsflottan och dels i form av etableringar av större industrier och att samhällena i stort växer ställer däremot krav på en fortsatt utbyggnad av elnätet.

Stora delar av landet för arbetar för att etablera elintensiv industri, som även det ställer stora krav på att elnätet byggs ut. Industrin är även attraktiv för den norra delen av landet där de elintensiva industrierna kan försörjas med enbart miljövänlig och förnyelsebar el. Att arbeta för att etablera elintensiv industri är därför ett utpekad mål i kommunens översiktsplan. Det är även viktigt för att skapa arbetstillfällen. Det är samtidigt viktigt med en omställning av fordonsflottan. Det kan därför finnas anledning att analysera vilka krav de olika önskemålen ställer på elnätet för att få en bild av konsekvenserna och kostnaderna. Utifrån resultatet kan en politisk prioritering behöva beslutas om. Samtidigt är det svårt att sätta om vilka effekter en ökad konkurrens får för elpriset.

Det behöver finnas möjligheter att bo och verka i hela landet, även i delar med långa avstånd och dåliga förutsättningar för kollektivtrafik. Det gör att bränslepriset oavsett energislag behöver hållas på en rimlig nivå. Det kommer att krävas en kompensation för högre bränslepriser vilket Trafikverket också beskriver.

Trafikverket presenterar ett scenario med hög elektrifiering av inte minst godstransporter på väg. Många tunga transporter transporteras på väg i inlandet. En överflyttning av långa transporter till järnväg är en målbild. Enligt EUs white paper (2011) bör ”30 % av vägtransporterna över 300 km fram till 2030 flyttas över till järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 % fram till 2050”. Liknande formuleringar finns också i flera svenska regeringsdeklarationer och dokument. En överflyttning av transporter från väg till järnväg bidrar inte enbart till minskade koldioxidutsläpp. Tung trafik på väg medför även andra oönskade effekter som till exempel bullerstörningar och minskad trafiksäkerhet i de samhällen trafiken passerar. För att klara överflyttningsmålen och förbättra för orter där den tunga trafiken passerar genom måste förutsättningarna för detta förstärkas med incitament.

Idag bidrar lågprislastbilar och tyngre och längre lastbilar att lastbilen blir mer konkurrenskraftig och att marknadspriset på transporter generellt sjunker. Det bidrar till att tågoperatörernas lönsamhet försämras och möjligheterna att investera i utvecklingsprojekt minskar.

Samtidigt nyttjar varuägare ofta flera olika transportmedel. För lastbilstransporter visar analyser därför att det är samhällsekonomiskt mest lönsamt att kombinera tyngre och längre lastbilar med en vägsplitageavgift. En kombination av lägre banavgifter för godståg och någon form av omlastningsbidrag samt en vägsplitageavgift för lastbil, som kan finansiera dessa reformer skulle även gynna sjöfarten.

Utvecklingen och implementeringen av innovativa idéer inom godstransporter på järnväg är mycket svag. Det kan bland annat bero på att vi inte har några godstågstillverkare i Sverige och tågoperatörerna har låg lönsamhet. Med anledning av ovanstående anser vi att

- Trafikverket måste därför ta ansvar för utvecklingsprojekt och utveckling av terminaler. Trafikverket behöver även bidra som part i finansieringen av nya lösningar. Det är samtidigt viktigt med incitament för att få en överflytt av gods från väg till järnväg.

Riksdagens klimatmål

Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Trafikverkets prognoser visar att vi inte kommer att nå klimatmålen med dagens fattade beslut. Samtidigt är klimatomställningen här och nu. Det betyder att vi behöver ta beslut som har effekt redan nu. Vid val av åtgärder behöver därför hänsyn tas till när i tid de kan göras, helt enkelt eftersom vi inte kan vänta.

Östersunds kommun är i framkant och arbetar aktivt för att möta klimatomställningen men behöver samtidigt nödvändigt stöd från staten i form av rätt åtgärder i den statliga infrastrukturen.

För att möta klimatomställningen har kommunen tagit fram ett klimatprogram och beslutat om en färdmedelsfördelning till år 2030. I klimatprogrammet har kommunen satt som mål att vara fossilbränslefritt och energieffektivt år 2030. Kommunorganisationen ska vara det redan år 2025. Färdmedelsfördelningen anger att år 2030 ska det vara 20 procent kollektivtrafik, 40 procent biltrafik och 40 procent aktiva transporter. Kommunen arbetar aktivt tillsammans med andra aktörer i länet för att kunna möta klimatomställningen. Det handlar då bland annat om att förenkla klimatsmarta resor och pendling med kollektivtrafik. De åtgärder som görs ska förenkla för invånarna att välja det alternativ som är bäst ur ett klimatperspektiv. Det ska med andra ord vara lätt att välja rätt.

Staten behöver ta sin del av ansvaret i klimatomställningen. Detta kan ske med rätt åtgärder i den nationella planen. Rent konkret innebär det att det bland annat krävs åtgärder som stärker arbetsmarknadsregionerna och underlättar för hållbara transporter. Tidigare studier visar att det vid längre pendlingsavstånd än 45 minuter avtar viljan att pendla kraftigt. Om restider kan minska till under 45 minuter innebär det därför förbättrade förutsättningarna för arbetspendling vilket är viktigt för regionernas attraktivitet och konkurrenskraft.

Det går inte att för ofta upprepa att det krävs åtgärder som har snabb effekt eftersom vi helt enkelt inte kan vänta med att möta klimatomställningen. För Jämtlands del finns därför analyser av möjligheterna att föra över persontransporter och godstransporter från väg och flyg till järnväg. Det finns även analyser kring hur olika restider och rutter i vår region får för påverkan på tågets marknadsandelar och koldioxidutsläppen. De ur klimatperspektiv mest fördelaktiga lösningarna innebär att det är möjligt att minska utsläppen för långväga resor och transporter med 29 % eller med 65.000 ton per år varav 33.000 ton i persontrafiken. Minskningen av koldioxidutsläppen blir ännu större om turtätheten samtidigt skulle öka och nå de målbilder kommunen har för detta. För att möta klimatomställningen behöver de åtgärder som mest bidrar till att minska koldioxidutsläppen och snabbast kan genomföras prioriteras. Detta för att nå klimatpolitikens målår 2030 respektive 2045. Det här kommer samtidigt att underlätta för länets invånare att välja rätt vid både privata resor och tjänsteresor.

Rätt åtgärder kommer även underlätta för turismnäringen som är starkt beroende av snabba transporter för att kunna konkurrera både nationellt och internationellt. Turismnäringen står idag för en betydande del av Sveriges utveckling och har en stor potential att kunna öka sitt bidrag till landets mål om lägre arbetslöshet, ofta i området utanför de större städerna. Med fungerande tågtransporter i hela landet kan besöksnäringen fortsätta att växa utan att det blir en ökad belastning på klimatet.

Trafikverket har låtit göra ett klimatscenario och sedan beräknat kapacitetsutnyttjandet. I detta scenario ökar persontrafiken ökar med 130% och godstrafiken med 40% mer än i basprognosen för 2030. Utifrån det finns kartor över kapacitetsbegränsningarna i järnvägsnätet ur ett klimatperspektiv både med respektive utan nya stambanor. Kartorna, som bland annat visar på behov av åtgärder på Mittbanan och Norra stambanan, ger en god fingervisning kring var i järnvägsnätet det kan behöva vidtas åtgärder för att möta klimatomställningen.

För att ytterligare möta klimatomställningen utreder Östersunds kommun tillsammans med region Jämtland-Härjedalen för tillfället förutsättningarna för att etablera en omlastningscentral i Östersund. Syftet är att underlätta för en överflytt av transporter från väg till järnväg. I det arbetet kommer behovet av åtgärder i den statliga infrastrukturen för att skapa ekonomiska förutsättningar för en omlastningscentral att utredas.

För att möta klimatomställningen förespråkar vi följande

- Beakta utvecklingen av olika typer av bränslen och möjliggör infrastrukturen genom till exempel tankställen för nya drivmedelstyper. Utfasningen av fossila bränslen sker bäst genom att ge möjligheter till fossilfria alternativ.
- Omlastningsmöjligheter, effektiva terminaler/ terminalanslutningar, effektivitet och kapacitet i järnvägssystemet, innovativa lastfunktioner är exempel på incitament för överflyttning från väg till järnväg. Rabatter på banavgifter etcetera kan vara en annan.
- Öka förutsättningarna för att öppna fler terminaler genom åtgärder på närliggande järnvägsnät.
- Prioritera åtgärder som snabbt kan bidra till minskat koldioxidutsläpp genom en snabb överflytt av transporter från väg till järnväg. Till detta finns analyser kring hur olika restider och rutter i vår region får för påverkan på tågets marknadsandelar och koldioxidutsläpp.

Åtgärderna skulle bidra till att nå de målpreciseringar för 2030 som Trafikverket presenterat för medverkande aktörer i samband med det pågående arbetet med en bristbeskrivning för Atlantstråket.

Regionerna kan bidra mer till transportsystemets funktion med bättre förutsättningar

De regionala planupprättarna tar ett stort ansvar för utvecklingen av transportinfrastrukturen regionalt framför allt när det gäller åtgärder på länsvägarna. De åtgärder som krävs är lika viktiga i små som stora stråk men kostar detsamma. Länsplanernas beräkningsgrund och totala del av nationell plan måste därför arbetas om och befolkningsmängdens betydelse viktas ner. Faktorer som hur till exempel besöksnäringen påverkar trafiken och andelen statlig väg behöver vägas in mer. I Jämtlands län genererar besöksnäringen till exempel 11,5 miljoner gästnätter per år varav 3,2 miljoner kommersiella gästnätter.

Jämtlands län är därmed mätt i antal kommersiella gästnätter Sveriges femte största turistdestination efter de tre storstadslänen och Dalarna. Mätt som antal fritidshus per invånare, eller fritidshus per bostadslägenhet ligger Jämtland överst på listan över länen i Sverige. Härjedalen och Berg ingår i en grupp av endast sju kommuner i hela landet med fler fritidshus än bostadslägenheter. Enligt Tillväxtverkets årliga uppföljning av turismen i Sverige är dessutom logiintäkter per capita – ett mått på turismens bidrag till den lokala ekonomin - högst i Jämtland av alla län i Sverige. Det här får effekter för länets vägnät och behöver beaktas vid fördelning av medel.

Som det är nu har Jämtlands län, med sin stora geografiska yta och med över 600 mil statlig väg, landets näst minsta budgetram i nuvarande plan, 43 miljoner kronor per år. Det medför att möjligheten till medfinansiering av mitträcken eller kollektivtrafikåtgärder är i det närmaste obefintlig. Det skapar en stor diskrepans i utvecklingen av transportinfrastrukturen gentemot regioner med betydligt större länsram. Med en större regional pott skulle vidmakthållande och utveckling av länsvägarna samt medfinansiering till regionala åtgärder kopplade till exempelvis järnvägsnätet kunna ske i en större utsträckning.

Stora kostnadsökningar i så gott som alla vägprojekt skapar stora problem i länsplanen. Kalkylerna håller sällan vilket medför att planerade projekt måste flyttas fram eller strykas vilket i sin tur skapar problem i kommunernas planering. Träffsäkerheten i kalkylerna behöver bli bättre och uppräknings/ kalkyljusteringar behöver ske i tid för att kunna revidera planeringen med framförhållning. Vi anser därför att

- Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen ändras om. Det är samtidigt positivt att gränsen för namngivna objekt höjs från 25 till 50 miljoner kronor.

Ett funktionellt och säkert vägnät bidrar till att nå klimat- och miljömålen

Vägarna kommer fortsatt att vara viktiga för våra regioner. Förbifarter, mötesseparering och BK4 är alla åtgärder som ger avgörande bidrag till att nå hänsynsmålen, klimat, miljö och trafiksäkerhet. Trafikverkets förslag om ökat underhåll är väldigt välkommet men samtidigt måste den kostnadsutveckling som Trafikverket räknar med ifrågasättas. Det handlar om hela transportinfrastrukturen där kontrollen över anläggningarnas tillstånd och att åtgärder görs i tid är avgörande för att inte alla medel ska behöva användas till stora reparationsåtgärder. Medel för investeringar kommer att behövas även i kommande plan.

Att bygga ut järnvägens kapacitet för att den ska kunna ta en större del av alla typer av transporter är långsiktigt. Samtidigt föreslår vi att vägsystemet i norra och mellersta Sverige byggs om för att klara klimat-, miljö- och trafiksäkerhetsmål. Rätt vägprojekt kan även bidra till att det skapas förutsättningar för byggnation på i mindre tätorter om de bidrar till minskat buller och transporter med farligt gods och ökad trafiksäkerhet genom orten. Rätt vägprojekt innebär en satsning på mitträckesseparering och förbifarter

på i första hand stamvägnätet inkluderat europavägarna. Kommunen anser därför att:

- Sveriges beroende av vägtransporter ställer krav på en omfattande omställning till förnyelsebara bränslen, ett ökat vägunderhåll och en fortsatt utbyggnad av BK4, helt i enlighet med Trafikverkets förslag.
- Vissa vägprojekt behöver prioriteras för att minska miljöpåverkan och det behöver ske en utökad satsning på mötesseparering längs europavägarna.

Inlandsbanan

Inlandsbanan ligger strategiskt i inlandet och skulle efter en totalrustning med fördel kunna bidra med ökad kapacitet, skapa redundans och avlasta andra stambanor framförallt gällande godstransporter men även kunna bidra till såväl regionförstoring som utveckling för besöksnäringen genom en utvecklad persontrafik. Eftersom Inlandsbanan AB är en självständig infrastrukturförvaltare åvilar det inte Trafikverket att avgöra om investeringar i järnvägsanläggningen Inlandsbanan.

Inlandsbanan har lämnat in ett äskande till regeringen inför kommande planperiod gällande drifts- och reinvesteringsanslag. Inlandsbanan ser att finansiering av en totalrustning troligen skulle behöva läggas utanför nationella planen för transportinfrastruktur. Med en ökad budget skulle förutsättningarna för Inlandsbanan AB att stärka och utveckla banan förbättras, vilket också i förlängningen skulle bidra till den totala satsningen på järnvägen i Sverige.

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

Yttrandet skickas till Regeringskansliet via e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se med kopia till i.nationellplan@regeringskansliet.se. Yttrandet ska även skickas med kopia till Region Jämtland-Härjedalen via e-post till jennie.berglund@regionjh.se