

Tid: kl. 09:00-12:00

Plats: Hus 3 plan 2 ingång från Kyrkgatan 12 via reception

Ordförande

Elise Ryder Wikén (M)

Ledamöter

Jörgen Larsson (C), Vice ordförande

Jörgen Persson (S)

Elisabet Fjellström (S)

Catarina Espmark (M)

Ersättare

Mia Eriksson (S)

Tahar Khalfallah (S)

Maria Jakobsson (S)

Thomas Gutke (M)

Karin Thomasson (MP)

Övriga

1. Program och informationer

Ärendebeskrivning

Informationer:

09:00-10:00

Positionspapper inför konferens

10:00

Bredband Peter Adolfsson

Beslutsärende: Norrtåg AB fordonsstrategi och fordonsanskaffning

10:45

Forts informationer:

-Västra station

-Funktionella Mittstråket - efter seminarium 14 december

-ÅVS E45 Inlandsstråket

-Planering av utskottsmöten 2018

2. Fastställande av föredragningslistan

Ärendebeskrivning

Enligt reglemente för infrastruktur och kommunikationer har preliminär föredragningslista över de ärenden som avses bli behandlade utsänts till ledamöter och ersättare.

Förslag till beslut

Preliminär föredragningslista fastställs som slutlig.

3. Val av justerare och tid för justering

4. Föregående protokoll

5. Norrtåg AB fordonsstrategi och fordonsanskaffning
(RUN/634/2017)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Länstrafiken

i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB ska i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Region Jämtland Härjedalens andel av finansieringen är ca 18 procent och baseras dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet. Förändras trafikutbudet i någon del av trafikområdet kommer denna andel att förändras. Då resandet utvecklas behövs en handlingsberedskap för olika utvecklingsalternativ. Norrtåg AB:s fordonsflotta är idag fullt utnyttjad och eventuellt tillkommande trafik kräver fler fordon. Därtill har Norrtåg AB allt för många olika fordonstyper som leder till höga underhållskostnader. För att få möjlighet att hyra ytterligare tåg krävs god framförhållning och möjlighet att agera när tillfälle ges.

Den trafikutveckling som kan vara aktuell i Jämtland på tre till fem års sikt är att tillsammans med Västernorrland: Förtäta trafiken Sundsvall-Östersund- Storlien med hänvisning till dess starka utveckling. Det innefattar en tredje dubbeltur till Trondheim. Mot bakgrund av planerade trafikförändringar avser Norrtåg AB att lämna in en intresseanmälan om att hyra ytterligare fordon. Intresseanmälan ställs till AB Transitio som äger och förvaltar tåg för de regionala tågforetagens räkning.

Denna intresseanmälan är inte bindande men bör vara förankrad innan nästa steg med formella och bindande beslut tas om trafik och finansiering. Preliminärt beräknas nettokostnaden för Region Jämtland Härjedalen till ca 7,7 Mkr/år. Fler resmöjligheter med tåg ökar möjligheten till god tillväxt i Region Jämtland Härjedalen då pendlingsmöjligheterna inom och utom länet starkt påverkar arbetsmarknadsregionernas storlek och tillgång till kompetent arbetskraft. En målsättning är att kollektivtrafiken ska bidra till starka och växande arbetsmarknadsregioner. Ett inriktningsbeslut som möjliggör utökad tågtrafik ligger i linje med denna målsättning.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden att

Ställa sig bakom Norrtåg AB:s intresseanmälan om utökad fordonsflotta.

Expedieras till

Norrtåg AB, info@norrtag.se

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Underlag förbeslut om intresseanmälan kring fler fordon. Norrtågs fordonsstrategi 2018–2022 och fordonsanskaffning.

6. Diskussionsunderlag. Transportinfrastruktur

Beslutsunderlag

- Transportinfrastruktur i och till Region Jämtland Härjedalen
- Planering av transportinfrastruktur

**7. Yttrande angående samrådsremiss för E45 delen
Rengsjön-Älvros i Härjedalens kommun
(RUN/162/2017)**

Ärendebeskrivning

En ny sträckning av E45 Rengsjön – Älvros i Härjedalens kommun utreds av Trafikverket. Region Jämtland Härjedalen har beretts möjlighet till yttrande över vägplanens samrådshandling – val av lokalisering för transportkorridor för E45 delen Rengsjön-Älvros. Trafikverket har studerat fyra alternativa lokaliseringar för E45 inom utredningsområdet där två alternativ innebär förbättringar i nuvarande sträckning och två alternativ innebär en ny sträckning via Rengsjön – Älvros.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden.

Region Jämtland Härjedalens yttrande i valet av korridor för E45 delen Rengsjön – Älvros är enligt Trafikverkets förslag 3 och 4, (det vill säga alternativen som innebär en ny sträckning via Rengsjön – Älvros).

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Yttrande Region JH E45 Rengsjön Älvros dec 2017



5

Norrtåg AB fordonsstrategi och
fordonsanskaffning

RUN/634/2017

Infrastruktur och kommunikationer
Ruth Eriksson
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

2017-12-06

RUN/634/2017

Norrtåg AB fordonsstrategi och fordonsanskaffning

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB ska i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Region Jämtland Härjedalens andel av finansieringen är ca 18 procent och baseras dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet. Förändras trafikutbudet i någon del av trafikområdet kommer denna andel att förändras. Då resandet utvecklas behövs en handlingsberedskap för olika utvecklingsalternativ. Norrtåg AB:s fordonsflotta är idag fullt utnyttjad och eventuellt tillkommande trafik kräver fler fordon. Därtill har Norrtåg AB allt för många olika fordonstyper som leder till höga underhållskostnader. För att få möjlighet att hyra ytterligare tåg krävs god framförhållning och möjlighet att agera när tillfälle ges.

Den trafikutveckling som kan vara aktuell i Jämtland på tre till fem års sikt är att tillsammans med Västernorrland:

Förtäta trafiken Sundsvall-Östersund- Storlien med hänvisning till dess starka utveckling. Det innefattar en tredje dubbeltur till Trondheim.

Mot bakgrund av planerade trafikförändringar avser Norrtåg AB att lämna in en intresseanmälan om att hyra ytterligare fordon. Intresseanmälan ställs till AB Transitio som äger och förvaltar tåg för de regionala tåg företagens räkning.

Denna intresseanmälan är inte bindande men bör vara förankrad innan nästa steg med formella och bindande beslut tas om trafik och finansiering. Preliminärt beräknas nettokostnaden för Region Jämtland Härjedalen till ca 7,7 Mkr/år.

Fler resmöjligheter med tåg ökar möjligheten till god tillväxt i Region Jämtland Härjedalen då pendlingsmöjligheterna inom och utom länet starkt påverkar arbetsmarknadsregionernas storlek och tillgång till kompetent arbetskraft. En målsättning är att kollektivtrafiken ska bidra till starka och växande arbetsmarknadsregioner. Ett inriktningsbeslut som möjliggör utökad tågtrafik ligger i linje med denna målsättning.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden att

Ställa sig bakom Norrtåg AB:s intresseanmälan om utökad fordonsflotta.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Norrtåg AB, info@norrtag.se

2017-11-22

Norrtågs fordonsstrategi 2018–2022 och fordonsanskaffning

Översänder härmed underlag för inriktningsbeslut av Norrtåg ABs ägare och finansiärer gällande intresseanmälan för fordonsanskaffning.

Förslag till beslut

att ställa sig bakom Norrtåg ABs intresseanmälan om utökad fordonsflotta.

Maria Högländer, VD

Norrtågs fordonsstrategi 2018–2022

Inledning

Resandet utvecklas och det finns på flera håll en politisk vilja att på sikt bygga ut trafik. Norrtåg står inför utmaningar på fordonssidan och behöver, på kort och lång sikt, skapa en handlingsberedskap för olika utvecklingsalternativ. Norrtågs fordonsflotta är idag fullt utnyttjad och tillkommande trafik kommer därför att kräva fler fordon vilket i sig kräver lång framförhållning.

Utöver eventuella trafikala förändringar har Norrtåg två andra viktiga utmaningar när det gäller fordonsflottan. Den ena är att Norrtåg redan idag har för många fordonstyper vilket både fördyrar och försvårar reservdelshållning och aktuell kompetens. Den andra är Trafikverkets fortsatta utbyggnad av signalsystemet ERTMS i norr.

Trafikutveckling inom Norrtåg

Det är idag oklart hur den fortsatta trafikutvecklingen inom Norrtågstrafiken kommer att se ut. De fem primära alternativ till trafikförändringar som Norrtåg idag bedömer kan bli aktuella inom 3–5 år är:

- Haparanda-Boden-Luleå där beslut fattats att trafikera Haparanda-Luleå med 3–5 dubbelturer med koppling till det finska trafiksystemet och en förtätning av trafiken Boden-Luleå genom etablering av pendlingstrafik.
- Luleå-Umeå där en återställning av trafiken efter infrastrukturproblem har påbörjats men där fordonsbehovet måste lösas långsiktig.
- Lycksele-Umeå där processen kring elektrifiering Hällnäs-Lycksele är inledd vilket kräver byte till elfordon. En trafikutökning riktad mot Lycksele kan också bli aktuell om elektrifieringen blir av.
- Umeå-Örnsköldsvik där en ökad turtäthet är aktuell genom förlängning av Vännäs-Umeå till Nordmaling/Örnsköldsvik på grund av stor efterfrågan.
- Sundsvall-Östersund-Storlien där en förtätning av trafiken är aktuell som följd av dess starka utveckling. Storlien-Trondheim kan vara elektrifierad 2022 och den norska-svenska trafiken till Trondheim måste då kopplas samman.

Strategi för fordonsanskaffning

Norrtåg anskaffade sin fordonsflotta kring trafikstarten 2010 och dessa 19 fordon är idag maximalt utnyttjade för dagens trafik. Norrtåg har under hösten genomfört en analys av fordonssituationen utifrån flera olika möjliga scenarier. Utifrån redovisade förutsättningar är Norrtågs bedömning att en förändring av fordonsflottan är angelägen. Inriktningen är att anskaffa som mest åtta fordon. Utbudet av fordon som är anpassade till Norrtågs förutsättningar är i dagsläget mycket begränsad. Nyanskaffning av fordon kräver dessutom också att ett antal fordon måste anskaffas samtidigt för att det ska bli kostnadseffektivt.

Norrtåg bedömer att det är en utökning av fordonsflottan med begagnade fordon som är den mest realistiska.

Ett antal begagnade fordon av den typ som passar Norrtåg kommer under våren 2018 med all sannolikhet bli tillgängliga via Transitio, som äger och förvaltar tåg för de regionala tågforetagens räkning.

Det finns idag en stor efterfrågan på fordon i hela landet. Det är alltså inte klart att dessa fordon blir tillgängliga för Norrtåg även om ett beslut om ett övertagande görs. Det kan även uppstå en intern konkurrens inom Norrtåg kring tillgängligheten till dessa fordon om samtliga diskuterade trafikutökningar förverkligas.

Leverans av dessa fordon skulle i sådant fall kunna ske runt år 2021.

Inriktningsbeslut

Alla trafikförändringar föregås av politiska beslut hos finansören/beställaren. I dagsläget finns inga närliggande trafikförändringar beslutade annat än i Norrbotten där beslut om ny trafik Boden-Luleå respektive Haparanda-Luleå har fattats. Utgångspunkten för en utökning av fordonsflottan är att den kan skapa en handlingsfrihet inför kommande trafikbeslut.

Norrtåg behöver i ett första läge ett inriktningsbeslut från länen om man är intresserade av de trafikförändringar som har skisserats ovan inom 3-5 år och att man därmed ställer sig bakom den process som Norrtåg nu aktiverar för att utöka fordonsflottan.

Denna intresseanmälan är inte bindande men bör vara förankrad i ansvariga politiska organ som i nästa steg ska ta formella och senare bindande beslut om trafik och finansiering.

Fortsatt hantering och tidsplan

När dessa fordon blir tillgängliga kommer Norrtåg AB att göra en intresseanmälan till Transitio, utifrån de inriktningsbeslut som fattas i länen. Om Norrtåg tilldelas fordon kommer Norrtåg att göra en prioriteringsanalys och återkomma till berörda län med ekonomiska underlag och begäran om formella ställningstaganden till framtida trafik. Därefter inleds en formell process för övertagande av de aktuella fordonen. Denna process sköts av Transitio och bedöms kunna slutföras under 2018.



6

Diskussionsunderlag.
Transportinfrastruktur

Gemensam målbild/Positionspapper

Transportinfrastruktur i och till Region Jämtland Härjedalen – Ett diskussionsunderlag

Vikten av en gemensam målbild och samsyn vad gäller de viktigaste åtgärderna i Transportinfrastrukturen i och till Region Jämtland Härjedalen betonas i olika sammanhang.

Detta underlag syftar till att få igång en diskussion som kan leda fram till en gemensam målbild och samsyn kring regionens viktigaste prioriteringar när det gäller transportinfrastruktur.

Regional utvecklingsstrategi

I gällande regional utvecklingsstrategi finns ett antal övergripande mål när det gäller transportinfrastruktur. Det finns också ett antal delmål och insatser som jag tycker fortfarande håller – även om de skulle kunna formuleras lite kortare och tydligare.

Det är dock så att den Regionala Utvecklingsstrategin omfattar perioden 2014 – 2030.

Kanske bör vi ha ett längre tidsperspektiv – ska vi sikta mot 2050?

Vad vet vi om 2050?

Ett problem med att ha en målbild för infrastrukturen år 2050 är att vi vet så lite om hur samhället ser ut då.

Hur ser arbetslivet ut? Vilka branscher finns det? Hur arbetar man?

Vilka varor och tjänster efterfrågas?

Hur transporterar vi oss?

Hur ser turismen ut? Vad har hänt med vinterturismen med allt färre dagar med snö och minusgrader?

Vart vill turisterna åka?

Var väljer vi att bo?

Hur reser vi? Har det hunnit utvecklas nya bränslen för flyget eller har vi tvingats sluta flyga för att i någon mån bromsa den skenande klimatförändringen?

Hur ser vägtrafiken ut? Har de självkörande fordonen förändrat våra rörelsemönster?

Har vi fått mer inslag av delningsekonomi, innebärande bland annat större inslag av samåkning i egna eller gemensamt egna fordon?

Ja, det finns så mycket vi inte vet om framtiden och inte ens kan föreställa oss idag. Det gör det svårt med ett så långt tidsperspektiv.

Å andra sidan har både godsströmmar och resmönster hittills visat sig vara stabila och inte förändrats särskilt fort.

Till år 2050 är det ändå bara drygt 30 år. Den ekonomiska livslängden på flygplan brukar anges till 25 - 30 år och för tåg till minst 40 år. De tåg och flygplan som byggs idag och de närmaste åren kommer därför sannolikt att användas även år 2050.

Den ekonomiska livslängden för bilar är betydligt kortare. Samtidigt har det egentligen inte hänt så väldigt mycket när det gäller utvecklingen av bilar de senaste 30-40 åren. Men utvecklingen av andra bränslen har nu tagit fart. Dessutom sker den tekniska utvecklingen när det gäller självkörande fordon nu snabbt.

De nya bränslena för bilar påverkar sannolikt inte våra resmönster, däremot kan priserna för bränslet göra det. Det är dock så att bilresandet inte är särskilt priskänsligt. Det behövs väldigt stora prisökningar för att bilresandet ska påverkas märkbart.

När det gäller de självkörande fordonen så tror vissa att de kommer att förändra våra resmönster radikalt, medan andra inte tror att de kommer att förändra våra resmönster särskilt mycket. När det gäller självkörande fordon för kollektivtrafik är de stora utmaningarna att hitta fungerande affärsmodeller och finansiering. Inslaget av delningsekonomi och viljan till samåkning, med den anpassning till andras behov som krävs, kontra friheten med en egen bil kommer också påverka resmönstren och därmed kraven på transportinfrastrukturen.

Och vad är nu slutsatsen av allt detta?

Kanske att vi bör invänta vad de tänkta talarna på infrastrukturkonferensen kommer att säga om kraven på framtidens transportsystem.

Eller att ”mål bilden/positions papper” kanske inte ska sikta på 2050, utan ha en kortare tidshorisont. Den planperiod vi går in i nu omfattar åren 2018 – 2029. Nästkommande planperiod kommer troligen omfatta åren 2022- 2033. Om vi sätter tidshorisonten till 2033 (eller 2035 som låter lite rundare och mer diffust) blir det lättare. Då kanske texten nedan kan vara en utgångspunkt för resonemangen;

Förslag till gemensam målbild och prioriteringar

Vägar

Målbild vägar

År 2035 ska vägarna E 14, E 45 och riksvägarna 84 och 87 till största delen ha en skyltad hastighet om 100 km/h.

År 2022 har väg E 14 en ny sträckning mellan Optand och Lockne

År 2035 har väg E 14 en ny sträckning mellan Optand och Pilgrimstad.

År 2025 har väg E 45 ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros

År 2035 är väg E 45 breddad och rätad, både horisontellt och vertikalt, mellan Rätan och Ytterhogdal.

Merparten av vägnätet i länet ska vara anpassat till högsta gällande bärighetsklass senast år 2022.

Det finmaskiga vägnätet ska underhållas och skötas så att det medger bekväma och säkra resor för både boende och besökare till länets mindre och perifera orter året runt.

Gång- och cykelvägar ska finnas där de kan bidra till en påtaglig överföring av resande från bil till cykel på korta avstånd mellan boende och arbetsplatser. Gång och cykelvägar ska också finnas där de behövs för att ge trygga skolvägar för länets skolbarn. Cykelvägar ska dessutom finnas där det finns tydligt underlag för cykling för rekreation och lokal turism.

Hur når vi dit/Bakgrund

Vägarna E 14, E 45 och riksvägarna 84 och 87 har allra störst betydelse för arbetspendling, turismen och näringslivets transporter. Insatser för att möjliggöra en bashastighet om 100 km/h på dessa vägar med god trafiksäkerhet prioriteras. För att uppnå detta ska i första hand investeringsmedel inom ramen för den nationella respektive regionala planen användas. Möjligheterna att växla upp dessa medel med EU-medel ska tas till vara.

När det gäller E 14 pågår planeringsarbete för en förbifart Brunflo. En sådan kommer att ge kortare restider samtidigt som det förbättrar trafikmiljön i centrala Brunflo. Regionen ska bevaka att planeringsarbetet fortskrider och leder till byggandet av förbifart Brunflo. Nästa etapp bör vara förbättring av väg E 14 mellan Lockne och Pilgrimstad för att kunna höja hastigheten där med hög trafiksäkerhet.

När det gäller väg E 45 pågår planeringsarbete för en ny sträcka förbi Sveg. Den nya sträckningen kommer att medföra avsevärda restidsvinster. Nästa etapp när det gäller väg E45 bör vara ombyggnad av delar av vägen från en punkt söder om Rätan till Ytterhogdal för att förbättra framkomligheten, minska restiderna och öka trafiksäkerheten.

När det gäller det övriga statliga vägnätet prioriteras investeringar som påtagligt kan förbättra förutsättningarna för arbetspendling, turism och näringslivets transporter. För att uppnå detta ska i första hand investeringsmedel ur den regionala planen användas.

Också det mer finmaskiga statliga vägnätet ska medge bekväma och säkra resor för bland annat boende och besökare till länets mindre och perifera orter. För att uppnå detta ska ett klokt och anpassat underhåll ske av dessa vägar.

Det finns fortfarande vägar i länet som har bristande bärighet under hela eller delar av året. I princip hela vägnätet ska vara anpassat till högsta rådande bärighetsklass år 2022. Näringslivets synpunkter när det gäller prioritering av insatser för ökad bärighet ska väga tungt.

När det gäller gång- och cykelvägar ska följande olika aspekter prioriteras;

- Gång- och cykelvägar på korta avstånd mellan bostäder och arbetsplatser så att en överföring från bil till cykel för daglig arbetspendling (åtminstone under barmarksperioden) kan förväntas.

- Gång- och cykelvägar efter barns väg mellan bostad och skola för i första hand ökad trafiksäkerhet.

- Gång- och cykelvägar för att möjliggöra ett utökad och säkrare friluftsliv utan bil. I denna grupp bör även gång- och cykelvägar som kan stärka den lokala turismen inräknas.

I vissa fall sammanfaller två eller tre av dessa aspekter, vilket gör att dessa sträckor bör komma högre i prioriteringsordningen.

I många fall kan nya gång- och cykelvägar inom de kommunala och samfälliga vägnäten ha en större betydelse än inom det statliga vägnätet. Både kommunernas och de olika vägsamfälligheternas arbete med utveckling av sina gång- och cykelvägar är därför viktigt.

Järnvägar

Målbild järnväg/tågtrafik

Snabba dagliga tågförbindelser ska finnas mellan Jämtlands län och södra Sverige där restiden med tåg Östersund – Stockholm ska vara högst 4 timmar år 2035.

Dagtågen mellan Jämtland och södra Sverige ska trafikera den järnvägssträcka som ger kortast restid.

Därutöver ska nattåg finnas med tider anpassade till behovet av nattsömn och möjligheten att vara framme i Stockholm/Göteborg/Malmö respektive Östersund till arbetstid.

Regionaltågstrafik ska finnas mellan Sundsvall och Storlien med möjligheter till daglig pendling till arbete och studier efter stråket. Restiden med regionaltåg mellan Östersund och

Sundsvall ska vara högst två timmar år 2035. Restiden mellan Östersund och Åre ska vara högst 50 minuter vid samma tillfälle.

Daglig tågtrafik till Trondheim ska finnas med restider under tre timmar mellan Östersund och Trondheim år 2035.

(Ska vi ha någon målbild för tågtrafiken mot Umeå och norra Sverige i övrigt???)

Hur når vi dit?

Byggandet av en ny bro över ravinen Stora Helvetet väster om Storlien har redan kommit långt och beräknas bli klar i slutet av år 2018.

Mittbanan i övrigt håller generellt sett god standard inom vårt län. Dock finns alldeles för många obevakade övergångar i framför allt Krokoms och Åre kommuner. Resurser för att minska antalet obevakade järnvägsövergångar har avsatts inom ramen för regionalfondsprojektet "Funktionella Mittstråket". Fortsatt arbete för färre obevakade järnvägsövergångar har hög prioritet då det leder till både högre trafiksäkerhet och kortare restider med tåg.

Dessutom måste regionaltågen ges förutsättningar att stanna i Näldens samhälle. Det ger förutsättningar för ett större kollektivt resande mellan Nälden och Östersund. Det ger också förutsättningar för kortare restider med buss till Östersund från orter väster om Nälden.

De största bristerna på Mittbanan finns utanför vårt län. Stora åtgärder på banan mellan Stöde och Sundsvall behövs för att minska restiderna.

Dessutom behöver Meråkerbanan – Mittbanans förlängning på den norska sidan – elektrifieras. Medel för detta finns avsatt i gällande Nasjonal Transportplan i Norge även om beslut om finansiering fortfarande fattas. Tidplanen är för närvarande att elektrifieringen ska vara genomförd år 2023. Meråkerbanan behöver dock förbättras i flera avseenden, bland annat när det gäller bärighet och signalsystem. Insatser för att få medel avsatta för dessa åtgärder måste göras.

Norra Stambanan håller generellt sett god standard som medger höga hastigheter. Däremot finns kapacitetsbrister och därför behov av mer dubbelspår och/eller fler mötesstationer. Ytterligare medel för detta måste avsättas i kommande nationell plan.

Ostkustbanan har stora kapacitetsbrister. Mer dubbelspår behövs. Ytterligare medel för detta måste avsättas i kommande nationell plan.

Planering av Transportinfrastruktur

Bakgrund

Elise Rydér Wikén har 2017-11-28 ställt följande frågor;

Vem ansvarar för den Nationella planen respektive Länstransportplanen och var ska vi göra inspel, rikta vårt påverkansarbete?

Trafikverket?

Näringsdepartementet?

Ministrar?

Mer?

Denna typ av frågor ställs ofta av olika personer i olika sammanhang. Det finns därför anledning att försöka beskriva processen när det gäller den ekonomiska planeringen av transportinfrastruktur. Beskrivningen nedan och de exempel som nämns utgår från processen med att ta fram nya planer för perioden 2018 – 2029.

Den ekonomiska planeringen av transportinfrastruktur

Sedan mycket lång tid tillbaka hanteras den ekonomiska planeringen för statlig transportinfrastruktur i 12-åriga planer som revideras - rullas fram - vart fjärde år.

Arbetet med detta inleds genom att Trafikverket, på uppdrag av regeringen, tar fram ett förslag till "Inriktningsunderlag". Detta är tänkt att efter en bred remiss ligga till grund för regeringens inriktningsproposition när det gäller kommande planperiod.

Trafikverkets inriktningsunderlag, benämnd "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering 2018-29, Trafikverket 2015:180" presenterades 2015-11-30.

Detta underlag utgjorde, efter remissbehandling, ett av underlagen till regeringens proposition 2016/2017:21 "Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling."

I denna proposition angavs de totala ramarna för åtgärder i transportinfrastrukturen för kommande planeringsperiod. I den nyss nämnda propositionen angavs den totala ramen till 622,5 miljarder kronor. I propositionen angavs hur mycket av denna ram som avser utveckling av transportsystemet och hur mycket som avser drift och underhåll. Där finns

också en uppdelning av medlen mellan väg och järnväg. Den ovan nämnda totala ramen omfattar både vad som ska ingå i den Nationella planen och i de 21 länsplanerna.

Sedan riksdagen fattat beslut utifrån propositionen beslutar regeringen, genom Näringsdepartementet, om direktiv och ramar för den kommande åtgärdsplaneringen. Nu senast skedde detta i regeringsbeslut N2017/02312 den 23 mars 2017.

Av regeringsbeslutet framgick bland annat vilka ekonomiska ramar som Trafikverket och respektive Länsplaneupprättare hade att hålla sig inom. Av beslutet framgick också att Trafikverket skulle lämna sitt förslag till Nationell plan till Näringsdepartementet senast den 31 augusti 2017 och att respektive Länsplaneupprättare skulle lämna sina planförslag till Näringsdepartementet senast den 15 december 2017. Förslagen till Länsplaner skulle dessförinnan ha remissbehandlats.

Trafikverket och respektive Länsplaneupprättare (vårt fall Region Jämtland Härjedalen) hade då att ta fram förslag till Nationell plan respektive förslag till Länsplaner utifrån anvisade direktiv och ramar.

Efter att Näringsdepartementet tagit emot Trafikverkets förslag till ny Nationell plan för transportsystemet skickade de den på bred remiss. I år skulle remissvar lämnas senast den 30 november 2017.

Efter sammanställning och behandling av remissvaren fattar sedan regeringen under nästkommande vår, i detta fall våren 2018, beslut om både den Nationella planen och om slutliga ekonomiska ramar för de 21 Länsplanerna. Oftast innebär beslutet om Länsplaner att de tidigare preliminära ramarna fastställs. Det har dock hänt att de tidigare preliminära ramarna har ändrats, i det fall jag känner till minskats, och att Länsplaneupprättarna fått i uppdrag att anpassa sina planer till dessa nya förutsättningar. Efter att regeringen fastställt de slutliga ekonomiska ramarna för Länstransportplanerna har respektive Länsplaneupprättare att fastställa sina respektive planer.

Det är sedan Trafikverket som ansvarar för genomförandet av såväl den Nationella planen som de 21 Länsplanerna. Tanken är att de ska tilldelas årliga anslag för att kunna fullgöra detta uppdrag. Den finansiella situationen i landet kan emellertid göra att den årliga tilldelningen av medel till Trafikverket inte kommer att överensstämma med beslutade planer.

När det gäller den Nationella planen har också regeringen möjlighet att göra ändringar i denna under gällande planperiod. Så har också skett vid några tillfällen.

Påverkansmöjligheter

Det finns flera tillfällen till påverkan av både Länsplanerna och den Nationella planen.

Inför Trafikverkets arbete med det så kallade Inriktningsunderlaget skrev Regionen 2015-09-07 ett brev till Trafikverket med inspel till deras arbete (Dnr RUN/1213/2015).

Det så kallade "Inriktningsunderlaget" är regelmässigt föremål för bred remissbehandling. Regionen yttrade sig skriftligt över detta 2016-03-01 (RUN 2016-03-01 § 39).

Trafikverket bjöd dessutom in till en "hearing" om underlaget den 2016-03-30 där Regionens företrädare framförde sina synpunkter på underlaget.

Regionen skrev dessutom ett brev till Näringsdepartementet 2016-11-14 (Dnr RUN/1213/2015) med synpunkter kring fördelningen av medel till Länsplanerna.

Sedan Riksdag och regering fattat beslut om ramar och direktiv för arbetet med nya planer äger Regionen själv frågan om prioritering av åtgärder i Länstransportplanen inom ramen för givna direktiv och ekonomiska ramar.

När det gäller den Nationella planen har en löpande dialog skett med Trafikverket där Regionen framfört sina behov och synpunkter till Trafikverket. Denna dialog har främst skett med företrädare för Region Mitt inom Trafikverket. Region Mitt inom Trafikverket omfattar Gävleborgs, Dalarnas, Västernorrlands och Jämtlands län. En särskild uppvaktning av Trafikverkets högsta ledning skedde 2016-12-15 gällande behoven av upprustning av Mittbanan. Från Trafikverkets sida deltog generaldirektör Lena Erixon med sina närmaste medarbetare. Från Regionens sida deltog regionrådet Robert Uitto med stöd av tjänstemannen Jan Molde. Dessutom deltog både affärscheferna Jan Kyrk och Petter Essén från SJ och tekniske chefen Olle Tiderman från Norrtåg. Det faktum att dessa tre aktörer agerade gemensamt mottogs väldigt positivt av Trafikverket. Mötet ledde fram till att "paket" med åtgärder för att förbättra Mittbanan skulle tas fram av Trafikverket i dialog med de övriga parterna. Så skedde också. Dessa "paket" av åtgärder ingår i det förslag till Nationell plan som Trafikverket presenterade 2017-08- 31.

Det av Trafikverket i augusti presenterade förslaget har varit föremål för remissbehandling och Regionen har yttrat sig skriftligt över förslaget 2017-11-14 (Dnr RUN/500/2017).

Departementet har dessutom bjudit in till en hearing om förslaget 2017-10-25 där Regionen tillsammans med övriga fyra norrlandslän fick tillfälle att lämna sina synpunkter på förslaget.

Den fysiska planeringen av transportinfrastruktur

Den fysiska planeringsprocessen för transportinfrastruktur regleras i Lagen om byggande av järnväg och Väglagen. Processen berör också Plan- och bygglagen och Miljöbalken.

Regelverket kring den fysiska planeringen har förändrats från och med år 2013 i syfte att förenkla och snabba upp planeringsprocessen.

Trafikverket har valt att inleda den fysiska planeringen med en så kallad åtgärdsvalsstudie. I denna analyseras vilka typer av åtgärder som behövs. Analysen sker i fyra steg enligt nedan;

1. Tänk om. Kan transportbehoven minskas eller andra transportsätt användas, kan behovet av resande påverkas, kan viss trafik som i dag går på väg flyttas över till järnväg eller kan kollektivtrafiken utvecklas?

2. Optimera. Kan väg- eller järnvägsnätet utnyttjas effektivare, till exempel genom hastighetsanpassning, variabla hastigheter eller trafikreglering? Högre bruttovikter och längre fordon kan vara andra sätt att utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt.

3. *Bygg om.* Går det att lösa problemen genom förbättringar och mindre ombyggnader, till exempel breddning, förlängning av plattformar vid stationer, rätning av kurvor eller förstärkning?

4. *Bygg nytt.* Krävs nyinvesteringar eller större ombyggnader, till exempel en ny trafikplats, en ny mötesstation eller en helt ny väg eller järnväg?

Åtgärdsvalsstudien svarar på frågan *varför* ett väg- eller järnvägsprojekt behövs.

När det gäller vägar sker den fortsatta planeringen inom ramen för en sammanhållen vägplan. Denna planering innehåller följande skeden och handlingar; *Samrådsunderlag*, *samrådshandling*, *granskningshandling* och *fastställelsehandling*. Denna nya planeringsprocess ersätter tidigare förstudie, vägutredning och arbetsplan.

Den ekonomiska planeringen av transportinfrastruktur sker, som ovan nämnts, inom ramen för den nationella planen och de regionala planerna för transportinfrastruktur (de så kallade Länsplanerna, eller Länstransportplanerna). Det är i dessa processer som prioriteringar sker av åtgärder i transportsystemet under de närmaste tolv åren.

Slutsats

Det finns flera möjligheter för Regionen att göra inspel och påverka planeringen av transportinfrastruktur. Hur och gentemot vem denna påverkan ska ske beror på var i planeringsprocessen man befinner sig tidsmässigt.

Sammanfattningsvis kan ändå konstateras att regeringen genom Näringsdepartementet är det organ som har störst inflytande på tilldelningen av medel till Transportinfrastrukturen. Det är också Näringsdepartementet som fördelar tillgängliga medel mellan den Nationella planen och de 21 Länsplanerna. Det är också detta departement som fördelar medlen mellan de 21 länen/regionerna.



7

Yttrande angående samrådsremiss för E45
delen Rengsjön-Älvros i Härjedalens
kommun

RUN/162/2017

Infrastruktur och kommunikationer

2017-12-13

Berit Eriksson

Tfn: 063-14 66 07

E-post: berit.eriksson@regionjh.se

RUN/162/2017

Yttrande angående samrådsremiss för E45 delen Rengsjön- Älvros i Härjedalens kommun

Ärendebeskrivning

En ny sträckning av E45 Rengsjön – Älvros i Härjedalens kommun utreds av Trafikverket. Region Jämtland Härjedalen har beretts möjlighet till yttrande över vägplanens samrådshandling – val av lokalisering för transportkorridor för E45 delen Rengsjön-Älvros. Trafikverket har studerat fyra alternativa lokaliseringar för E45 inom utredningsområdet där två alternativ innebär förbättringar i nuvarande sträckning och två alternativ innebär en ny sträckning via Rengsjön – Älvros.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

Region Jämtland Härjedalens yttrande i valet av korridor för E45 delen Rengsjön – Älvros är enligt Trafikverkets förslag 3 och 4, (det vill säga alternativen som innebär en ny sträckning via Rengsjön – Älvros).

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Verksamhetsområde
Infrastruktur och kommunikationer

Berit M Eriksson
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-14 66 07
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

2017-12-13
Dnr: RUN162/2017

Yttrande över Trafikverkets samrådshandling E 45 Rengsjön - Älvros

Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen har tagit del av Trafikverkets samrådshandling E45 Rengsjön – Älvros för yttrande.

Aktuell vägsträcka har varit föremål för utredningar om förbättringar sedan i mitten av 1990-talet. Åtgärder har dock flyttats fram under flera planperioder sedan i början av 2000-talet. Nu ligger förslaget om investeringar till en ny sträckning av E 45 Rengsjön – Älvros i förslaget till nationell plan för perioden 2018 – 2029. Åtgärden föreslås ske i senare delen av planperioden, men utredning och planläggning ligger långt framme så om förslaget går till beslut kommer åtgärden att kunna ske tidigare enligt Trafikverket. Region Jämtland Härjedalen har i sitt remissyttrande till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018 - 2029 ställt sig positiv till förslaget om den nya sträckningen av E 45 via Rengsjön – Älvros.

Yttrande

Europaväg 45 genom Härjedalen och i synnerhet sträckan från Rengsjön mot Sveg och sträckan Sveg Älvros har varit föremål för utredning sedan i mitten av 1990-talet. E 45 är ett nord-/sydligt transportstråk för långväga transporter, både gods- och persontransporter. Framkomlighet, säkerhet och restider väger tungt i de samhällsekonomiska bedömningarna.

Trafikverket har för sträckan utrett alternativa korridorer för en vägförkortning. Analyserna visar att nyttan blir störst om en väg dras mellan Rengsjön och Älvros. Mellan dessa platser finns flera tänkbara alternativa lokaliseringar. För att undvika berg, sjöar m m har korridorer med hänsyn av detta tagits fram. De föreslagna korridorerna smalnar av i norr mot Älvros för att

möta upp riksväg 84 och den befintliga bron över Ljusnan. Bron bedöms kunna nyttjas vid en nydragning av E 45 vilket håller nere investeringskostnaden.

Följande alternativ och korridorer återfinns i samrådshandlingen (förutom 0-alternativet som innebär ingen åtgärd):

1. 0+ via Sveg

Korridoren innebär upprustning av befintlig E 45 inklusive viss ny sträckning av E 45. Korridoren är till stor del gemensam med korridoren för 0+ via ny bro över Ljusnan.

2. 0+ via ny bro över Ljusnan

Korridoren innebär upprustning av befintlig E 45 inklusive viss ny sträckning av E 45 samt omfattar ny bro öster om Sveg. Korridoren är till stor del gemensam med korridoren för 0+ via Sveg.

3. Ny sträckning väster om Nonsberget

E 45 ges ny sträckning mellan Rengsjön i söder och Älvros i norr. Korridoren har en sträckning väster om Nonsberget invid anslutningen till riksväg 84. Befintlig bro i Älvros behålls och kompletterar alternativet.

4. Ny sträckning öster om Nonsberget

E 45 ges ny sträckning mellan Rengsjön i söder och Älvros i norr. Korridoren har en sträckning öster om Nonsberget och samlokaliseras med korridoren väster om Nonsberget invid anslutningen till riksväg 84. Befintlig bro i Älvros behålls och kompletterar alternativet.

De alternativ som Region Jämtland Härjedalen förordar är förslagen enligt alternativen 3 och 4, ”Ny sträckning väster om Nonsberget” och ”Ny sträckning öster om Nonsberget”. Dessa alternativ innebär en ny sträckning av E 45 som uppfyller de regionalpolitiska transportmålen om kortare restider som minskar de långa avstånden vilket i sin tur gynnar tillgängligheten. Alternativen uppfyller även målen om högre säkerhet samt minskade utsläpp.