



Bevara tågstoppet i Stavre

Bräcke kommun motsätter sig planerna på att stänga Stavre station. Utan tåget försämras trafikutbudet och restiden ökar drastiskt. Därmed hämmas byns utveckling, kopplingen till arbetsmarknadsregionen bryts och tillgängligheten minskas - något som går på tvärs mot regionala och kommunala prioriteringar. Kommunen begär att andra alternativa åtgärder prövas.

Ärendet

Region Jämtland Härjedalen har den 29 maj 2018 ställt frågan om vilka planer Bräcke kommun har för Stavre som kan tala emot ett beslut att stänga Stavre station. Bakgrunden är den analys av stationslägen och trafikering som genomförts inom ramen för projektet Mittstråket. Utredningen förordar att alla turer är likformiga och har samma tågstopp. För att övergå till taktidtabell och nå restidsmålen på en timme mellan Östersund och Ånge och Östersund-Sundsvall på två timmar förutsätts att Stavre station stängs.

Stora försämringar av utbud och restid

Idag stannar tågen 9 gånger om dagen i vardera riktningen i Stavre. Bussen stannar 6 gånger i riktning mot Gällö/Östersund och 7 gånger i riktning mot Bräcke. Restiden till Östersund är 1 timme och 11 minuter med buss och 42 minuter med tåg.

Stängs Stavre station innebär det att trafikutbudet minskar med 33 % och att restiden ökar med 70 %.

Stavre har utvecklingspotential

Stavre är en lantlig by med mycket atmosfär. Det finns social sammanhållning vilket märks inte minst i samband med årliga arrangemang och i den restaurerade ångbåten som föreningen Alma af Stavre s/s trafikerar Revsundssjön med varje sommar. Stavre är också knutpunkt för färjan mot Ammerön, och de byar som ligger där. Infrastrukturen kompletteras i år (2018) med höghastighetsbredband. St:Olavsleden passerar genom Stavre och här kan man märka av det ökande intresset för att vandra hela eller delar av sträckan mellan Sundsvall och Trondheim på de besökare av olika slag som passerar genom området.

Historiskt sett har Stavre varit en rik jordbruksbygd, vilket fortfarande avspeglas i landskapet även om det inte längre finns aktiva bönder, utan istället ett flertal en- och fåmansföretag. Byn karaktäriseras emellertid i stor utstäckning av pendling till arbete i tätorter i Bräcke och Östersund. Inom 5 km från Stavre station bor 291 personer varav runt en fjärdedel är under 18 år.

Stavre med sin lilla tågstation ligger rätt för lantligt boende i tätortsnära miljö. Här har kommunen dessutom 20 förberedda småhustomter. Enligt Tillväxtanalys rapport 2011:11 (Orter med befolkningsökning) är faktorer som bra infrastruktur, god offentlig service, närhet till arbetsmarknader, attraktivt boende nära vatten och sociala strukturer avgörande för att en ort ska attrahera nyinflyttning eller behålla sin befolkning. Stavre är en av de småorter i Bräcke kommun



Region Jämtland Härjedalen,
Regional utveckling
regionalutveckling@regionjh.se

som har flest av dessa faktorer. Men utan tågpendlingen försvinner både närheten till arbetsmarknaden i Östersund och Ånge och till den offentliga servicen i Bräcke och Gällö.

Kommunala planer fokuserar på utveckling i kommunikationsstråket

Den *vision för Bräcke kommun* som antagits av kommunfullmäktige tar fasta på "Läget mellan Östersund och Sundsvall med goda kommunikationer bland annat, gör våra bygder attraktiva att bosätta sig i." Stavre är en av pärlorna längs med mittstråket.

I kommunens *fördjupade översiktsplan med inriktning landsbygdsutveckling i strandnära områden* lyfts också Bräckes läge mellan stadscentra i Östersund och Sundsvall som gör kommunen intressant för de som söker tätortsnära landsbygd. Forskning visar att det ofta är barnfamiljer som söker sig till denna typ av boende. Detta innebär att framför allt stråket längs E14 och järnvägen genom kommunen är särskilt intressant vad gäller LIS-områden. Huvuddelen av de utpekade LIS-områdena är belägna inom de kommunikationseffektiva stråken som har en bättre tillgång till kollektivtrafik än andra delar av kommunen. Omlandet kring Stavre pekas i planen ut som ett sådant område.

Även de antagna *målen och riktlinjerna för bostadsförsörjningen* i Bräcke kommun tar fasta på att koppla samman boendeplaneringen med kollektivtrafikplaneringen så att det går snabbt och lätt för människor att ta sig till arbete, utbildning och service med kollektiva färdmedel. Närheten till hållplatser, främst spårstation påverkar också fastighetsvärdet. Det finns en studie som Boverket gjort 2012 som visar att bostadsrättspriset ökar med 1370 kronor/kvadratmetern om en spårstation finns inom 500 meter. Här passar de byggklara småhustomterna i Stavre in.

Bräcke kommun tar under 2018 fram ett *program för bättre näringslivsklimat* och i den processen har infrastruktur och kommunikationer lyfts fram som ett av tre huvudområden. Programmet tar ställning för att bevara och utveckla kollektivtrafiken i stråket E14/Mittbanan för att säkra pendlingsmöjligheterna till och från kommunen. Detta är viktigt för tillgången till medarbetare med relevant kompetens.

Regionala planer prioriterar tåg och pendling

Den *regionala utvecklingsstrategin* beskriver hur infrastruktur och kommunikationer har stor betydelse för att överbrygga avstånden också inom länet, och hur prioriteringar ska ske. "Regional persontrafik på tåg prioriteras före vägbunden trafik utefter mittbanestråket". Tvärt om från att lägga ned en tågstation och hänvisa till buss.

I programmet redovisas att landsbygden i Jämtlands län är attraktiv som boendemiljö för många. Särskilt attraktiva är landsbygdsmiljöer inom rimliga pendlingsavstånd från Östersund eller andra orter med arbetstillfällen och grundläggande service.

Regionens strategi för ökad inflyttning och förbättrad integration 2015-2020 pekar ut allmänna kommunikationer som ett insatsområde och skriver "Möjligheten att förflytta sig är en förutsättning för att flytta till och bo kvar i glesbygd. Insatser för bra och tillgängliga kommunikationer inom kommunen och länet ska därför prioriteras." Här finns alltså en tydlig prioritering som går på tvärs med förslaget om att lägga ner en av länets tågstationer.

Också *Region Jämtland Härjedalens ungdomsstrategi 2014-2020* pekar ut boende och kommunikationer som ett viktigt område och att tillgänglighet är nyckeln till att vara attraktiv för unga. För Stavres del handlar det om en fjärdedel av befolkningen som är under körkortsålder och därmed är beroende av kollektivtrafik för sin geografiska tillgänglighet.



Region Jämtland Härjedalen,
Regional utveckling
regionalutveckling@regionjh.se

I *trafikförsörjningsprogrammet* påpekas att tågresor är snabbare och bekvämare och möjliggör arbets- och studiependling över längre avstånd än motsvarande resor med buss. Detta stämmer också för Stavre som ligger 30 minuter närmare Östersund med tåg än med buss. Programmet nämner antalet stopp som en strategisk fråga och öppnar för ett nytt tågstopp i Nälden. Utöver det ska antalet tågstopp inte utökas om det innebär förlängd restid. Ingenstans slår man fast att antalet tågstopp ska minskas.

Norrtågs egen utvärdering visar på värdet av trafiken

De utvärderingar som gjorts av Norrtågsförsöket ger en god bild av hur trafiken ger förutsättningar för utveckling. Sträckan Östersund-Sundsvall karaktäriseras enligt utvärderingen från 2014 av att den betjänar ett stort antal mindre orter och har gjort så sedan 1990-talet. Detta har stärkt dessa orters tillgänglighet till kompletterande arbetsmarknader och utbildning och bidragit till livskraftig funktion. Pendlingsmöjligheten har särskilt tagits tillvara av unga kvinnor, vilket minskar utflyttningen. Linjen ger också betydelsefull tillgänglighet till gymnasieskolor och till Mittuniversitetets enheter i Sundsvall och Östersund. Detta har inneburit att dessa mindre orter har kunnat fortleva och att det sedan många år finns ett väl utvecklat samspel i detta stråk.

Alternativa åtgärder för kortad restid

- **Synka plattform och mötesstation.** Den tågstation som öppnades i Stavre 1879 lades ned 1989, men återöppnades 1993 i ett annat läge för den trafik på Mittlinjen som senare övertogs av Norrtåg. En flytt av stationen till det ursprungliga läget mitt för mötesstationen kan öka kapaciteten, minska risken för störningar och underlätta omloppen. Kommunen är inte främmande för att finnas med som part i ett sådant projekt.
- **Minska restiden med andra åtgärder.** Det är bättre att göra andra effektiviseringar för att sänka restiden än att ta bort möjligheten för folk att resa. Tidigare utredning av funktionen på banan mellan Ånge-Östersund som genomförts inom projekt Mittstråket har pekat på ett flertal åtgärder som kan korta restiderna.
- **Slopa tågstoppet i Brunflo.** Brunflo är bland de orter med allra lägst andel på- och avklivande tågresenärer jämfört med buss.

Bräcke kommuns ståndpunkt

Bräcke kommun motsätter sig planerna på att lägga ner Stavre station eftersom vi anser att det vore ett steg tillbaka att ta bort en pendeltågsstation. Slopandet av tågstoppet skulle medföra stora negativa konsekvenser för utvecklingen av en i övrigt attraktiv by med stor potential för utveckling, men frågan om att stänga Stavre station är av principiell karaktär, inte bara en liten detalj.

Norrtågstrafiken är i första hand till för pendlare, och möjligheten att förflytta sig är, som regionen påpekar i flera olika dokument, en förutsättning för att flytta till och bo kvar i glesbygd. Eftersom Norrtåg är ett pendlingståg är resmöjligheterna viktigare än att restiden pressas ner maximalt. Det är precis som regionen uttalade i samband med att stationen i Mörsil öppnades "viktigt att också glesare områden får möjlighet att utvecklas och ta del av de satsningar regionen gör i norrtågstrafiken".

Vi vänder oss emot att en målsättning i ett specifikt projekt överordnas regionens andra antagna måldokument. Timmesmålet är inte heligt, det är inte ens antaget.



Region Jämtland Härjedalen,
Regional utveckling
regionalutveckling@regionjh.se

Det argument som förs fram i stationslägesanalysen är att det är få på- och avklivande i Stavre. I sammanhanget är emellertid inte resandeunderlaget särskilt litet. Bräcke kommun har med hjälp av regionala företrädare tidigare drivit ett givande påverkansarbete för att förmå en annan operatör att trafikera Bräcke station. Den gången handlade det om ett underlag på 2 resenärer/dag.

Istället för att lägga ner en etablerad pendeltågstation som binder samman attraktivt boende med studiecampus och arbetsmarknadsregioner bör alternativa åtgärder prövas.

Med vänlig hälsning,

Sven-Åke Draxten,
Kommunstyrelsens ordförande