



2022-01-30

**FÖRSLAG**

RUN/655/2021

Ert dnr: I2021/02884

Berit Eriksson  
Näringsliv och samhällsbyggnad  
Tfn: 063-14 66 07  
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

# Yttrande gällande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022– 2033

## 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 vilket ställer krav på förbättrad transportinfrastruktur.

Jämtland, stråket Östersund – Krokom – Åre är ett av endast tre tillväxtområden i Norrland. För övriga två föreslår den nationella planen stora investeringar. För Jämtland föreslås inte ett enda nytt objekt, vilket är oacceptabelt. Framför allt då det redan konstaterats att utvecklingen av transportsystemet inte hunnit med i länets övriga tillväxttakt.

Sammantaget innebär detta att för Jämtlands län bidrar inte förslaget till de mål och effekter som kan förväntas av transportsystemet. Det här betyder att Jämtland får sämre förutsättningar för grundläggande tillgänglighet, sämre möjligheter att möta klimatomställningen och sämre förutsättningar för social hållbarhet med likvärdiga livsmöjligheter.

Region Jämtland Härjedalens yttrande baseras på länets gemensamma prioritering, 4 timmar med tåg Stockholm – Östersund via Atlantstråket där åtgärder för en kortare restid 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.

Åtgärderna leder till att länet fortsatt kan bidra till en hållbar tillväxt och att en större andel av resorna kan ske med tåg i stället för med flyg vilket är positivt för miljön. Regionen anser därför att dubbelspår på Norra stambanan mellan Kilafors och Holmsveden samt Ockelbo-Mo grindar ska namnges i den nationella planen.

Regionen anser också att utreda 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 mellan Lockne – Optand (förbifart Brunflo) ske inom planperioden för att möjliggöra en fortsatt positiv utveckling i länet och investeringar för minskad miljöbelastning.

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 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.

Inlandsbanan skulle med en utökad budget på allvar kunna utgöra ett viktigt komplement i Sveriges järnvägssystem. Inlandsbanan AB bör därför få en uppräknig av driftbidraget som har varit detsamma sedan 2016. Kan bolaget dessutom erhålla en statlig lånegaranti skulle de kunna lånefinansiera en upprustning av banan.

Vidmakthållande av vägsystemet och utökade medel för bärighet och utbyggnaden av BK4 vägnätet är bra, men budgeten har urholkats under många år och större satsningar behövs för att stärka upp och hejda nedbrytningen av vägarna.

Jämtland Härjedalens ramtilldelning till den regionala transportplanen är och har varit under många år under all kritik och något behöver göras med fördelningsmodellen för att länet ska ha någorlunda samma villkor som andra län.

Finansiering av nya stambanor i södra Sverige ligger i förslaget inom ramen för nationella planen. Trafikverket föreslog i inriktningsförslaget att dessa skulle finansieras utanför planen, vilket även Region Jämtland Härjedalen delade. Region Jämtland Härjedalen anser att det finns stora risker för undanträngningseffekter av andra viktiga objekt i denna och kommande planer om stambanorna ligger inom den nationella planens ram.

## Utveckling av våra kommentarer

### **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 Stockholm-Sundsvall/Östersund- Umeå-Luleå/Kiruna"<sup>1</sup>, genom hela norra Sverige. Samma bild förmedlas i avsnittet 7.7 om utbyggnad av järnväg i norra Sverige<sup>4</sup>.

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 Jämtland Härjedalen en motor för utveckling och Östersund som den

---

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

enda staden i regionen är otroligt viktig för tillväxt och attraktion. Östersund är dessutom en viktig transportnod med kopplingar i både nord-/ sydlig men och också för de öst-/västliga gränsöverskridande relationerna med Norge.

### **Tillväxt och tillgänglighet**

Region Jämtland Härjedalen växer. Allt fler väljer att bosätta sig i regionen och besöksnäringen slår nya rekord. Jämtland var det län i Norrland med störst tillväxt ifjol och ett av tre tillväxtområden i Norrland enligt SCB:s prognoser. Tillväxten sker till följd av bland annat ny-industrialiseringen i Norrlands inland, en växande besöksnäring och ett starkt myndighetskluster. Det här medför att Jämtland Härjedalen upplevs attraktivt för inflyttning och för att bedriva näringsverksamhet. Tillgängligheten till länet är därför av största vikt för den fortsatta positiva befolkningstrenden och möjligheten till nya företagsetableringar av både mindre och större företag.

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 planen omfattande infrastrukturinvesteringar. Det tredje tillväxtområdet finns i Jämtland, stråket Östersund-Krokom-Åre. Tidigare utredningar fastställer att en utveckling i och ökad tillgänglighet till/från det så kallade Jämtlandsstråket gynnar hela länet<sup>2</sup>.

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

Trafikverkets prognoser visar att vi inte kommer att nå klimatmålen med dagens fattade beslut. Det här betyder att vi behöver åtgärder med snabb effekt för att vi ska kunna möta klimatomställningen. Den statliga infrastrukturen behöver hänga med i tillväxttakten för att vi ska kunna möta klimatomställningen och samtidigt bidra till en hållbar tillväxt. I det arbetet är nyckeln en god tillgänglighet genom fjärrtransporter.

Tillväxtverket<sup>3</sup> har konstaterat att Jämtland- Härjedalen är den enda regionen där brister i infrastrukturen är ett tillväxthinder. Den bristande tillgängligheten har också beskrivits av Trafikanalys. 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.

---

<sup>2</sup> Kontigo (2015). Ökad tillgänglighet i Jämtlandsstråket. Möjliga effekter på tillväxt och sysselsättning.

<sup>3</sup> <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/lansuppdelad-statistik/jamtland.html?chartCollection=22>

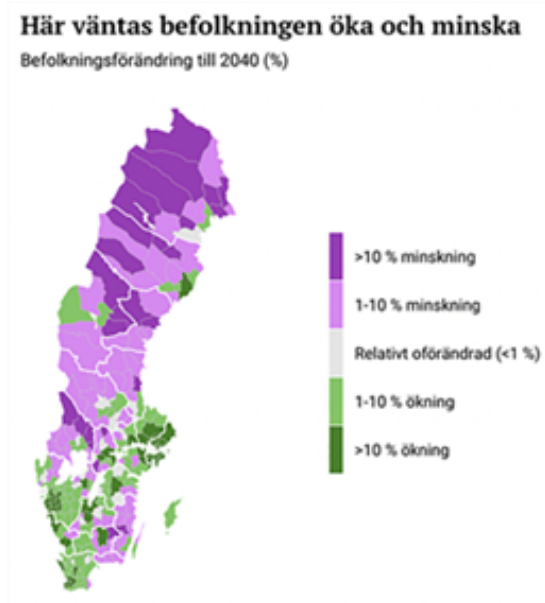


Bild 1. SCB:s befolkningsprognoser.

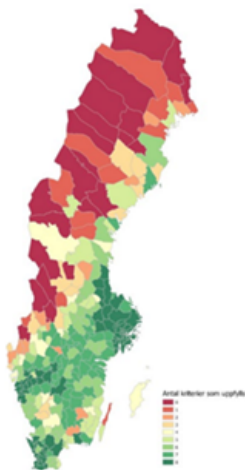


Bild 2. Karta över i vilken utsträckning olika kommuner uppfyller Trafikverkets åtta tillgänglighetskrav för interregionala resor<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Trafikanalys (2021). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021 rapport 2021:6

### **Social hållbarhet och likvärdiga livsmöjligheter 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 villkor. Det finns grupper som riskerar att bli socialt exkluderade om transportsystemet utformas på ett mindre lämpligt sätt<sup>5</sup>. Kollektivtrafiken kan bidra till att skapa positiva nyttor för de grupper som annars riskerar att exkluderas. Detta genom ökade möjligheter till resor till arbete/utbildning vilket även stärker viktiga samhällsfunktioner och integration. Kollektivtrafiken bidrar även till ökad jämställdhet, sysselsättningsgrad, miljö och välbefinnande<sup>6</sup>. God tillgänglighet genom kollektivtrafik är därför starkt kopplat till social hållbarhet, likvärdiga livsmöjligheter i hela landet samt de nationella miljömålen. De senare anger att koldioxidutsläppen från transporter ska minska med 70 procent till 2030. 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 bilen<sup>7</sup>. Här visar forskning att om restider kan minska till under 45 minuter ökar det arbetsmarknadsregionernas 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 resor<sup>8</sup>.

Det finns möjlighet att utföra kostnadseffektiva infrastrukturåtgärder 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 inkomstnivåer<sup>9</sup>. Det skulle samtidigt innebära en ökad tillgänglighet till Jämtland Härjedalen som är motorn för tillväxten i Norrlands inland.

### **Investeringar i Jämtland, Norrlands tredje tillväxtområde**

För Norrlands två första tillväxtområden föreslås som sagt omfattande infrastrukturinvesteringar. Norrlands tredje tillväxtområde är det så kallade ”Jämtlandsstråket”, ett brett stråk med väg E14 och Mittbanan i Östersunds, Krokoms och Åre kommuner. Här har befolkningen ökat under många år. Denna ökning är nu så kraftig att den överväger minskningen av befolkningen på andra håll i länet. I detta stråk föreslås inget 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 så klart oacceptabelt, framför allt eftersom sydsvenska Handelskammarens rapport

<sup>5</sup> Trivector traffic AB (2015), SKB i infrastrukturplaneringen,

<sup>6</sup> WSP (2017) Kollektivtrafikens samhällsnytta.

<sup>7</sup> Trivector Trafik AB (2017). Analys av stationslägen och trafikering läns Mittstråket.

<sup>8</sup> ÅF (2019). Utvärdering av Norrtågsförsöket 2019.

<sup>9</sup> Region Jämtland-Härjedalen (2020). Socioekonomisk analys – mellersta Norrland.

”Hela kungariket och halva pengarna”<sup>10</sup> tydligt pekar på att region Jämtland Härjedalen varit tydligt missgynnad 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 den regionala transportplanen är i det närmaste obefintlig i vår region. Orsaken är den alldeles för låga ramen som fortfarande till största delen baseras på folkbokförd befolkning och inte väger in vare sig omfattningen av det statliga vägnätet i länet eller trafikmängderna i tillräckligt hög utsträckning.

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

### **Investeringar på järnväg**

I 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 länet finns också ett kluster av viktiga myndighetsfunktioner. Även dessa myndigheter ställer krav på snabba förbindelser till centrala myndigheter och departement i Stockholm. Till det ska läggas den för länet så viktiga besöksnäringen. För Region Jämtland Härjedalen är därför tillgänglighet till Stockholmsområdet med möjlighet att enkelt nå andra destinationer i och utanför landet 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. Detta har även konstaterats i Infrastrukturdepartementets utredning för Bromma flygplats<sup>11</sup>. Utredningen bedömer att för tjänsteresor förväntas 90 procent av tjänsteresorna ske med flyg. Trots den här kunskapen saknar förslaget till nationell plan, åtgärder för att öka tågets attraktivitet. Region Jämtland Härjedalen saknar därför en tydligare inriktning i planen mot investeringar som bidrar till en överföring av trafik från flyg och väg till järnväg även för vår region.

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 i stället för med flyg<sup>12</sup>. I en undersökning från KTH:s järnvägsgrupp bedöms exempelvis tågets marknadsandelar för tjänsteresor öka från 9 till 54 procent om restiden minskar från cirka 5 till 4 timmar. Denna bedömning stöds av den tydliga trenden sedan många år att snabba

---

<sup>10</sup> Sydsvenska Handelskammaren (2021), Hela kungariket och halva pengarna, Utvärdering av Sveriges tre nationella planer för infrastruktur 2010–2029

<sup>11</sup> Infrastrukturdepartementet (2021), Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet, ds 2021:25

<sup>12</sup> Bolle Rail Research (2020). Stockholm-Östersund 4.0.

tågförbindelser på flera håll i landet har minskat behovet av inrikes flygförbindelser på flera sträckor.

En restid på 4 timmar mellan Stockholm och Östersund är bara möjlig att uppnå genom en trafikering via Östersund – Ånge – Bollnäs – Gävle – Stockholm, det vill säga genom trafikering av Norra Stambanan via det så kallade Atlantstråket. Det är också bara via det stråket som dagens restider om fem timmar är möjlig, då det också är den kortaste vägen.

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, Botniabanan, Norrbotniabanan och Haparandabanan) och ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken med hjälp av de befintliga stambanorna (Norra stambanan och Stambanan genom Övre Norrland) tillsammans med kuststråket”*<sup>13</sup>.

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 Stockholm - Östersund 4 timmar via Atlantstråket**

Trafikverket har tagit fram en stråkstudie för Atlantstråket<sup>14</sup>, det vill säga Norra stambanan och Mittbanan mellan Gävle och Trondheim via Bollnäs. Också i denna stråkstudie anges ett restidsmål på 4 timmar mellan Stockholm och Östersund och 5 timmar mellan Åre och Östersund på 5 timmar. Dessa mål är det högst prioriterade transportpolitiska målet för Regionen, länets kommuner och näringslivet. 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

Regionen kan konstatera att inga av dessa åtgärder finns med i förslaget till nationell plan. Anledningen är inte att bristerna inte identifierats då både trimmingsåtgärderna mellan Östersund och Storlien samt dubbelspårerna mellan Ockelbo-Mo grindar samt Kilafors-Holmsveden varit prioriterade brister av Trafikverkets i samband med revideringen<sup>15</sup>.

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. Regionen anser därför att det är oacceptabelt att båda åtgärderna prioriterats bort. De ska i stället namnges, anledningen till detta beskrivs nedan.

<sup>13</sup> Trafikverket (2021), Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022 - 2033

<sup>14</sup> Trafikverket (2021), Utredning Atlantstråket

<sup>15</sup> Trafikverket (2021), bildspel regional dialog mitt 2021-06-06

### **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 kronor<sup>16</sup>. Åtgärderna kommer även att bidra till att nå de regionala restidsmålen i Gävleborg, det vill säga en restid mellan Bollnäs och Gävle på 45 minuter<sup>17</sup>.

Sträckorna är dimensionerande för både Atlantstråket och Kuststråket och därför av största betydelse för det funktionella dubbelspår för godstrafiken som kuststråket och Norra stambanan respektive Stambanan genom övre Norrland utgör<sup>18</sup>. När Trafikverket prioriterat åtgärder i nedre Norrland har åtgärderna angetts som de två viktigaste åtgärderna med tanke på kapacitet<sup>19</sup>. I Trafikverkets utredning för Atlantstråket<sup>20</sup> 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**

I Norge görs nu en mycket stor investering i både upprustning och elektrifiering av Meråkerbanan, det vill säga järnvägen mellan Trondheim och Storlien. Denna investering har i Jämtland ibland kallats för den viktigaste järnvägsinvesteringen för Sverige! Åtgärden har diskuterats i många år, 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 Tröndelag 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 väster om Östersund för att uppnå kortare restider och bättre kapacitet för gods. Region Jämtland Härjedalen bedömer att de medel som föreslås till ”trimningsåtgärder” i förslaget till nationell plan på dessa bandelar är långt ifrån tillräckliga. Bland annat behövs en utbyggnad av långa mötesspår för att klara den kapacitetsbrist som enkelspåret innebär.

Elektrifieringen av Meråkerbanan skapar också förutsättningar att transportera gods på järnväg från Sverige till Trondheims isfria Atlanthamnar. Detta kommer öka behovet av en omlastningsterminal i Östersundsområdet, som är en prioriterad åtgärd med gemensamt ansvar i ÅVS Mittstråket<sup>21</sup>. Det betyder att även Trafikverket har ett uttalat ansvar att bidra

<sup>16</sup> Bolle Rail Research (2020), Stockholm – Östersund 4.0

<sup>17</sup> Trafikverket (2021). Utredning Atlantstråket.

<sup>18</sup> Trafikverket (2021), Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033

<sup>19</sup> Trafikverket (2019), Kapacitetsutredning för sträckan Gävle-Västeråsby (Umeå) och Norra Stambanan sträckan Storvik-Kilafors,

<sup>20</sup> Trafikverket (2021), Utredning Atlantstråket

<sup>21</sup> Trafikverket (2014). Åtgärdsvalsstudie Mittstråket - från kust till kust



till att en terminal kan förverkligas. Östersunds kommun har konstaterat att en framtida fullstor terminal bör lokaliseras till Brunflo, mellan E14 och Mittbanan<sup>22</sup>. För denna terminal är det av stor vikt att det finns kapacitet på järnvägen för att kunna trafikera gods mot Trondheim.

Det sker idag en ny-industrialisering i Norrlands inland. Synsams etablering i Östersund, EngCon i Strömsund och NordLock i Åres stora expanderings är några exempel på snabbt växande industrier i Jämtland som säljer på en internationell marknad. Jämtland är också med den goda tillgången på el intressant för el-intensiva industrier och det är inte fråga om utan när vi ser en sådan etablering i länet.

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 Nato<sup>23</sup>, 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. De öst-/västliga förbindelserna blir än mer viktiga vilket innebär även att elektrifieringen av Meråkerbanan är intressant ur ett försvarspolitiskt perspektiv.

Både elektrifieringen av Meråkerbanan och de växande industrierna, skogsnäringen samt den starka besöksnäringen gör att kapaciteten på Mittbanan och Norra stambanan måste förstärkas vilket även konstateras av rapporten Bolle Rail research<sup>24</sup>. Av rapporten framgår att det behövs ökad kapacitet på bland annat Mittbanan för att möta upp investeringar på den norska sidan. Trafikverket har därför i sin kapacitetsutredning för Mittstråket tagit fram förslag på kostnadseffektiva trimningsåtgärder mellan Östersund och Storlien på sammanlagt 700 - 800 miljoner kronor<sup>25</sup>. Region Jämtland Härjedalen kan konstatera att Trafikverket i sin samhällsekonomiska bedömning för den här sträckan uppskattar åtgärderna som samhällsekonomiskt lönsamma<sup>26</sup>. Regionen kan även konstatera att om åtgärderna inte namnges i den nationella planen finns det en risk att de inte kan genomföras innan 2029, vilket enligt Trafikverkets stråkstudie innebär att det kan uppstå betydande kapacitetsproblem på sträckan<sup>27</sup>, vilket kommer att påverka både på godstrafiken och persontrafiken på sträckan.

---

<sup>22</sup> Ramböll (2021), Rapport Godsterminal Östersund.

<sup>23</sup> Försvarsdepartementet (2014), Samförståndsavtal med Nato om värdlandsstöd, ds 2015:39

<sup>24</sup> Bolle Rail Research (2020), Stockholm – Östersund 4.0

<sup>25</sup> Trafikverket (2019), Kapacitetsutredning Mittstråket Östersund-Storlien

<sup>26</sup> Trafikverket (2021) Samlad effektbedömning Östersund-Storlien, hastighetshöjande åtgärder

<sup>27</sup> Trafikverket (2021). Utredning Atlantstråket

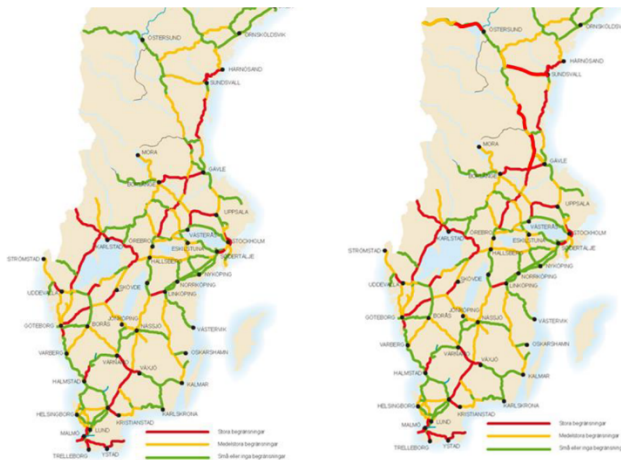


Bild 4. Kapacitetsutnyttjande med Trafikverkets basprognos för 2040 (till vänster) och med en reviderad prognos 2040+ (till höger) där hänsyn tagits till en elektrifierad Meråkerbana<sup>15</sup>.

### Satsning på Inlandsbanan

Trafikverket fick i nuvarande nationella transportinfrastrukturplan i uppdrag att ta fram en utredning kring Inlandsbanans framtida funktion<sup>28</sup>. Rapporten fastslår att Inlandsbanan är en del av det svenska transportsystemet. Trafikverket konstaterar vidare att banan idag fyller en rad funktioner men att funktionaliteten utifrån dagens situation inte kommer att hålla till år 2040. En upprustning av Inlandsbanan skulle innebära en stark kapacitetsökning av det samlade järnvägssystemet. Med en upprustning skulle banan kunna utgöra en viktig transportkorridor för gods samt fungera som en redundans till andra banor. Inlandsbanan AB som är en egen infrastrukturförvaltare under staten har länge påtalat vikten av att få en uppräknad driftbidraget, som har varit samma sedan 2016. Med en statlig lånegaranti skulle dessutom bolaget kunna ta ett lån för att rusta upp delar av banan. Inlandsbanan som är oelektrifierad satsar nu stort på vätgas och detta skulle kunna bli ett viktigt bidrag för Sveriges utveckling mot fossilfrihet, vilket ytterligare stärker argumenten för en satsning på banan.

### Investeringar på vägar

Ny sträckning av väg E14 från Pilgrimstad mot Östersund 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. Sträckningen förbi Brunflo är klarlagd i en ny, men ännu inte fastställd, vägplan. Åtgärden är därför planmässigt mogen. Sträckan har även varit en av Trafikverket prioriterade brister inför revideringen av den nationella planen<sup>29</sup>. Regionen anser därför att åtgärden ska återfinnas som ett namngivet objekt för finansiering inom ramen för den kommande nationella planen. Den skulle då bli den första etappen av utbyggnaden för målhastighet 100 km/h på länets europavägar, som är ett viktigt regionalt mål.

<sup>28</sup> Trafikverket (2018). Inlandsbanans funktion – utpekad brist i transportsystemet (TRV 2018/131550)

<sup>29</sup> Trafikverket (2021), bildspel regional dialog mitt 2021-06-06

Ekonomiska medel för dessa investeringar har också funnits i flera tidigare nationella planer. I detta planförslag saknas dock helt medel för investeringarna inom den ram på 437 miljarder kronor som Trafikverket tilldelats för utveckling av transportsystemet. Det är endast i alternativet om medlen till namngivna investeringar ökar med 10 % som medel för en ny sträckning av väg E14 mellan Lockne och Optand (förbifart Brunflo) finns med. Detta är inte acceptabelt.

Östersunds stad växer kraftigt. Brunflo, som tidigare var en egen tätort strax söder om Östersund, utgör nu en del av Östersunds tätort. Det pågår för närvarande detaljplaneläggning för nya bostäder i Brunflo utifrån den planerade nya sträckning av E 14 förbi Brunflo med mindre tung trafik i samhället och minskade bullernivåer. Idag trafikerar omkring 10 000 fordon i dygnet genom Brunflo samhälle, med både skolor, bostäder och viktig samhällsservice. Vägstråket behöver lyftas bort från samhället av både säkerhets- och miljöskäl.

Åtgärden skulle också förbättra tillgängligheten till stora delar av Jämtland och är därmed viktig ur både ett regionalt och nationellt utvecklingsperspektiv.

Den planerade nya sträckningen är även vara betydelsefull för bygget av den planerade terminalen i Brunflo, vilket även Trafikverket konstaterat<sup>30</sup>. Den nya terminalen planeras att förläggas vid korsningen mellan väg E14 och väg E 45 och mellan Inlandsbanan och Mittbanan. Överföring av 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 Trafikverkets Nationella plan försvåras planeringen av terminalen.

#### **BK4, vidmakthållande och landsbygdens behov**

Jämtlands län är en stor skogsråvaruproducent och möjligheterna att få ut råvaran är starka väg- och järnvägsstråk. Därför är Trafikverkets arbete med utbyggnaden av BK4 vägnätet lovvärt. Det systematiska arbete som bedrivs för att längre och tyngre fordon ska kunna trafikera i utpekade vägstråk stärker näringslivets konkurrenskraft. Baksidan är precis som Trafikverket beskriver, det gamla vägnätets utmaningar. Vi välkomnar därför den utökade budget för bärighetsåtgärder som föreslås i planförslaget. Bärighetsanslaget har urholkats under många år och behoven är stora i det eftersatta vägnätet, men medlen är långt ifrån tillräckliga. Upplåtelse av bärighetsklasser för längre och tyngre fordon ökar förslitningen av vägnätet i en snabbare takt som behöver mötas upp med motsvarande investeringsåtgärder.

Regeringen uppdrog till Trafikverket i direktivet till den nya planen att särskilt beakta landsbygdens behov och det perifera vägnätet. Vi kan nu se i det förslag till plan som Trafikverket lämnat att satsningen den kommande planperioden kommer att ske i transportinfrastrukturens mer urbana områden. Trafikverket flaggar för att kommande budget inte kommer att räcka till reinvesteringar i det mer perifera vägnätet där vägtyp 5 och 6 kommer att få mindre åtgärder. Det här är en bekymmersam utveckling som kommer att göra det svårare för människor att bo och verka på landsbygden i Sverige.

---

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

### **Hastigheter och utbyggnad av mitträcken på våra europavägar**

Vi har ett prekärt läge med den eftersatta utvecklingen av våra största transportstråk i inlandet, och då för Jämtlands del europavägarna E14 och E45. Trafikverkets sätt att lösa trafiksäkerheten i vägsystemet är en utbyggnad av mitträcken. Utbyggnaden av mitträcken är i stort sett klar i övriga Sverige men inte i Sveriges inland. Med den alltjämt ökande trafiken vi ser i Jämtland Härjedalen och inte minst den kraftigt ökande turisttrafiken så är en utbyggnad av mitträcken av allra största vikt. Trafiksäkerheten är viktig men också restiderna. Långa pendlingsstråk har fått eller riskerar att få sänkta hastigheter. Vi ser att Trafikverket bör få i uppdrag att skynda på detta arbete så att en utbyggnad av mitträcken åtminstone på delar av E14 och E45 kan ske inom kommande planperiod.

### **Ramtilldelningen till regionala transportplanen**

Den utökning av totala budgetramen till länens regionala transportplaner som föreslås i direktivet är bra, dock med den fördelningsmodell som departementet använder ger ökningen en förhållandevis liten tilldelning till Jämtland. Modellen bör göras om då den ökar diskrepansen mellan länen. Trots det stora statliga vägnät som Jämtland har tilldelas länet den näst minsta ramen i Sverige. Utveckling av det regionala vägnätet, medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder och potter för trafiksäkerhetsåtgärder är i stort sett obefintlig med den ram som Jämtland erhåller.

### **Finansiering av nya stambanor i Södra Sverige**

I samband med Trafikverkets remiss för inriktningsunderlaget<sup>31</sup> föreslog Trafikverket att de nya stambanorna i södra Sverige som finns med i gällande nationell plan bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. Region Jämtland Härjedalen delade den bedömningen. När nu Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033<sup>32</sup> är utskickad på remiss har inriktningen ändrats. Det betyder att den nationella planen finansierar 104 miljarder för de nya stambanorna i södra Sverige. Effekten blir att det finns alldeles för lite medel till investeringar i andra delar av landet. Region Jämtland Härjedalen anser därför fortfarande 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.

## **Sammanfattning**

Jämtland är en av tre tillväxtområden i Norrland. I de andra två ligger kraftfulla satsningar i nationella planen men inte i Region Jämtland Härjedalen vilket är oacceptabelt.

Kortare restider med tåg behövs även i den här regionen och 4 timmar med tåg är ett högt uppställt regionalt transportpolitiskt mål. För att det ska kunna uppnås är dubbelspårsutbyggnader på Norra Stambanan mellan Kilafors och Holmsveden och Ockelbo – Mo grindar nödvändiga. Även åtgärder på Mittbanan är angelägna för att nå restidsmålet.

Omdragning av E14 Lockne - Optand (förbifart Brunflo) är en planmogen och viktig åtgärd för Jämtland som förutom förbättrad tillgänglighet bidrar till både bättre säkerhet och miljö.

---

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

<sup>32</sup> Trafikverket (2021), Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033

Sträckan E14 Pilgrimstad – Lockne, en trafikfarlig flaskhals på europavägen som Trafikverket behöver få tydliga riktlinjer om att ta upp i förnyad utredning och åtgärd.

Inlandsbanan AB behöver få en nödvändig uppräknings av driftbidraget. Kan bolaget dessutom erhålla en statlig lånegaranti skulle ett lån kunna tas för att finansiera en upprustning av banan.

Bärighets- och underhållsanslagen till vägnätet är i förslaget fortfarande för små beaktat den underhållsskuld som finns och mer medel behövs för att rusta upp och förhindra fortsatt förfall av viktiga vägsträckor.

Jämtland Härjedalens högst begränsade tilldelning till regionala transportplanen är ett stort bekymmer och speglar inte på långa vägar det statliga vägnät regionen har. Något behöver göras från departementet för rätta till denna obalans i fördelningsmodellen.

Region Jämtland Härjedalen ser att finansieringen till de nya stambanorna borde ligga utanför den nationella transportinfrastrukturplanen för att förhindra undanträngningseffekter i planen.

#### REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Anna Halvarsson  
Tf. regional utvecklingsdirektör