



2023-10-24

RUN/376/2023

Ert dnr: TRV 2023/59743

Berit Eriksson
Samhällsutveckling
Tfn: 063-14 66 07
E-post:

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Region Jämtland Härjedalens inspel till Trafikverkets arbete med inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037

Trafikverket önskar inspel från regionerna i framtagandet av förslag till inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanen 2026 – 2037.

Nedan inspel från Region Jämtland Härjedalen som tagits fram i samverkan med länets kommuner och näringsliv.

Omvärldsförutsättningar – övergripande

Av allt att döma kommer vi att få fler militära transporter i transportsystemen framöver. I vissa stråk förmodligen fler transporter än i andra. För att förhindra undanträngningseffekter av de civila person- och godstransporterna kommer åtgärder i infrastrukturen behöva göras för att klara de sammantaget ökande transportbehoven.

De väst-/östliga stråken kommer med all tydlighet att bli viktiga för militärens transporter men även för de civila transporterna då Finlands gräns mot öst har stängts och inte minst godset behöver hitta nya transportvägar. Sverige kommer i ökande grad bli ett transitland för olika typer av gods.

Delar av Jämtland Härjedalen är utpekad i försvarsberedningens betänkande som strategiskt viktig i försvarsuppbyggnaden. Länets geografiska läge mot Norge och NATO:s marinkårsbas i Trondheim gör det gränsöverskridande transportstråket med E14, Atlantbanan till en strategiskt viktig transportlänk, som kommer att bli betydande för transporter av militärt material över gränsen. Östersund blir med sitt läge en viktig geopolitisk transportnod för transporter som fördelas vidare i transportstråk i alla riktningar i Sverige, mot Finland och Baltikum.

Region Jämtland Härjedalen har upprättat ett samarbete med Trøndelag för frågor specifikt gällande transportinfrastruktur mot bakgrund av beredskapsuppbyggnaden och NATO. Bifogat till detta inspel ett brev från Trøndelag Fylkeskommun gällande behovet av en gränsöverskridande robust infrastruktur: *”Utvikling av robust infrastruktur til militære och*

sivile logistikkbehov – samarbaid mellom Trøndelag og Jämtland/Herjedalen. Dat 18.09.2023”.

Utifrån Sveriges kommande inträde i NATO och det svenska försvarets återuppbyggnad ser vi från Region Jämtland Härjedalen att det är av största vikt att brister och flaskhalsar i väg- och järnvägsstråket från Norge/Trøndelag mot Jämtland skyndsamt utreds och åtgärdas! Med det ökande transportbehovet för civila person- och godstransporter tillika det kommande militära behoven kommer bland annat fråga om längre mötesstationer (750 meter) på Mittbanan, spårbyte Bräcke och flaskhalsarna Ockelbo-Mo Grindar och Kilafors-Holmsveden på Norra Stambanan, ökade anslag till Inlandsbanan och behovet av att sträckan E14 Optand – Lockne byggs. Europavägarna (E14/E45) går idag rakt igenom Brunflo tätort med 10 000 fordon/dygn. Genomfarten kommer framgent inte bara tillskrivas de miljökonsekvenser och säkerhetsaspekter utifrån dagens civila transporter utan även de säkerhetsrisker som militära transporter genom samhället kommer att medföra. I sammanhanget ska också sägas att enligt Östersunds kommun är nuvarande dragning av E14/E45 genom Brunflo ett direkt hinder för attraktiva bostäder i kollektivtrafiknära lägen med god tillgång till både offentlig och kommersiell service. Objektet ”förfart Brunflo” skulle möjliggöra att bostäder kan byggas i dessa lägen. Brunflo ses som ett viktigt exploateringsområde för nya bostäder som ligger inom pendlingsavstånd till Östersund, där också nya stora industrietableringar sker.

Vägstråken E14 och E45 är bitvis smala; 7 – 7,5 meter, kuperade och krokiga. E14 sträckan från riksgränsen i Storlien - Undersåker och Lockne – Pilgrimstad, samt E45 Rätan - Ytterhogdal är exempel på sådana smala och kurviga vägsträckor som kommer att bli flaskhalsar vid fler tunga och breda godstransporter (såsom de militära transporterna). E45:ans betydelse som transportkorridor genom inlandet har ökat utifrån det säkerhetspolitiska läget.

De ökande antalet godstransporter, ökad arbetspendling och inte minst kraftigt ökande militära transporter kommer att kräva större investeringar i transportsystemet och inte bara förstärkningar och vidmakthållande. I sammanhanget behöver de kommande civila och militära behoven vägas samman för långsiktigt hållbara åtgärder och investeringar. Tydlighet i vilken budget som ska belastas för vad är viktigt för att inte behovet av åtgärder ska hamna mellan stolarna.

Ny TEN-T förordning

Nya TEN-T förordningen kommer ställa tidskrav på utbyggnaden av stamnät. EU-finansiering genom till exempel CEF-fonden är ett sätt för Sverige att få medfinansiering från EU till viktiga investeringar och utbyggnad av transportinfrastrukturen. Befintliga nationella medel kan med hjälp av EU växlas upp och därmed generera fler åtgärder. Resurser hos Trafikverket och departementet behöver avsättas för att i möjligaste mån ta hem EU-medel till Sverige. Kommande CEF-program för militär mobilitet från 2028 kommer troligtvis att få en ökad budget. Om regeln att endast ansökan mot redan beslutade objekt i nationell plan kommer att gälla framöver behöver sikte tas på att i kommande plan lyfta in sådana objekt som kan bli föremål för medfinansiering från EU.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Det finns stora problem med att samhällsekonomiska kalkyler ska vara vägledande vid prioriteringar av investeringar i transportinfrastrukturen, åtminstone för de lite mer glesbefolkade områdena och för norra Sverige. Viktiga transportstråk såsom Europavägarna E14 och E45 genom Jämtland kommer aldrig utifrån samhällsekonomisk lönsamhet få de standardhöjningar och investeringar som krävs för att de ska vara säkra, moderna och snabba transportstråk. Detta är ett stort bekymmer och andra parametrar måste vägas in. Exempel på detta är att ta in i bedömningen hur arbetsmarknadsregionerna ser ut, viktiga sträckor och områden för arbetspendling. Stråkperspektiv kan i vissa fall vara bra men ge förödande effekter i långa vägstråk med flera regionala och lokala arbetsmarknader. Ett tydligt exempel är Mittstråket (E14) där åtgärder på vägen i Sundsvallsregionen kan innebära att den samlade effektbedömningen uppnås i hela stråket beroende på hur man tolkar utfallet. Det blir en billigare "affär" att göra åtgärder på E14 i Sundsvall än i Östersund då vägen i Sundsvall redan från början är bredare och har bättre standard än att göra åtgärder mot Östersund där vägen är smal och krokig.

Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas!

Enligt inriktningsuppdraget ska *"villkoren för att leva, bo och verka i hela landet stärkas. Den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta"*. Jämtland Härjedalen är ett landsbygds-län, till ytan ett av de största länen i Sverige. Med över 600 mil statlig väg får Jämtland näst minsta ramtilldelningen i landet till den regionala planen (Länstransportplanen). 1/3 (200 mil) av de 600 mil statliga vägarna i Jämtland Härjedalen är grusvägar. Till detta har större investeringar lyst med sin frånvaro under lång tid. Vägstandarden börjar halka efter övriga Sverige rejält. Av länets 60 mil europavägar är endast 3 mil mötesseparerade! Underhållsskulden är stor inte minst på det finmaskiga vägnätet och enligt olika undersökningar från bland andra Transportföretagen och Motormännen har länet landets sämsta vägar. Nödvändiga investeringar behöver göras både på det nationella och regionala vägnätet i länet. Inga regionala vägar är mötesseparerade, det har vi inte medel till även om det delas ut potter. Dagens fördelningsmodell av infrastrukturmedel behöver förändras så att fler parametrar vägs in vid fördelning av medel till regionala transportplanerna. Vi behöver moderna trafiksäkra väg- och järnvägsstråk (Stambanan genom över Norrland, Mittbanan och Inlandsbanan) för arbetspendling. Det handlar om kompetensförsörjning, attraktivitet, möjligheter att bo verka i Jämtlands län. Jämtland växer näringslivsmässigt mycket med flera större pågående och planerade industrietableringar. För att klara kompetensförsörjningen är pendlingsmöjligheterna oerhört centrala.

För att komma till rätta med de stora skillnaderna i transportinfrastrukturen som finns mellan stad och land i Sverige förslår Region Jämtland Härjedalen att det görs en **landsbygdsatsning** med direkt koppling till de kommande planerna för transportinfrastrukturen. Direkta potter för investeringar skulle kunna tillföras länstransportplanerna och så även nationella planen.

Flyg och sjöfart behöver i större utsträckning involveras i underlaget

Vi håller med om att flyg och sjöfart behöver samordnas mer i den långsiktiga planeringen. Flyget är viktigt för tillgängligheten där inte tåget kan konkurrera med restiden.

Flyget är betydande för affärsresor och andra tjänsteresor, men också för besöksnäringen och möjligheten för Sverige att dra till sig stora idrottsevenemang eller andra internationella sammankomster och aktiviteter. Dessutom kommer flygplatserna sannolikt att spela en viktig roll för persontransporter när Sverige kommer med i NATO. Flygplatserna har också en viktig beredskapsfunktion. Vi uppskattar flygplatsutredningens förslag om att alla flygplatser med statliga tillgänglighetsbidrag blir beredskapsflygplatser.

Flygets omställning med elflyg för kortdistansresor och utveckling av drönarflyg kan också komma att ge nya möjligheter. En trafikslagsövergripande analys för att utvärdera framtida kapacitetsbehov i de olika trafikslagen är därför bra.

Vidmakthållande och totalförsvarets krav

Mot bakgrund av klimatförändringarna och det ökande transportarbetet kommer större behov och mer frekventa krav på bärighet, underhåll och vidmakthållande. Jämtland Härjedalen är en stor bärare av skogsnäringen som är en av Sveriges största basnäringar. Bärigheten på vägnätet och järnvägsnätet (inkl Inlandsbanan) är avgörande för transporter av skogsråvara, men även för andra typer av transporter. Viktiga årstider för skogstransporter sammanfaller ofta med tjallossning vilket ställer till med problem när vägar har för dålig bärighet. Mer medel till investeringar för standardhöjningar leder också till minskat underhåll.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att *föreslå åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom transportsektorn*. Trafikverket ska i uppdraget samverka med bland annat Länsstyrelserna i frågan. Samverkan kan med fördel också ske med regionerna utifrån att regionerna har uppdraget kring länstransportplaner och regional utveckling.

Grön omställning och klimatpolitisk handlingsplan

Vägtransporterna står för en tredjedel av utsläppen av koldioxid. Vägtransporterna behöver således minskas och/eller ställas om till att bli mer koldioxidneutrala. En ökad överflyttning av både gods- och persontransporter till järnväg är därför önskvärd. För att detta ska kunna ske krävs både incitament och ökade satsningar på järnvägen för effektiva och snabba transporter. Europeiska kommissionen föreslår inom den *Gröna given* att *optimera användningen, förbättra den gränsöverskridande samordningen järnvägssystemet*.

För att klara behovet av transporter på järnväg behöver kapaciteten i systemet öka. Så länge persontransporter på järnväg tar längre tid än med bil kommer det vara svårt att motivera människor att ta tåget. Region Jämtland Härjedalen har tillsammans med länets kommuner och näringsliv under lång tid påtalat behovet av åtgärder på järnvägen för kortare restid med tåg mellan länet och Stockholm. Infrastrukturatgärder på Atlantbanan (Mittbanan och Norra stambanan) för att nå målet om fyra timmars restid är ett huvudmål för länet.

Drifanslaget till Inlandsbanan AB behöver öka. Anslaget ökade något till innevarande plan, men ligger fortfarande väldigt lågt i förhållande till vad bolaget förväntas förvalta. Investeringar på anläggningen behöver göras, till detta behöver staten tillskjuta medel. Förvarets intresse av transporter på Inlandsbanan innebär att brister vad gäller till exempel

bärighet kommer att behöva åtgärdas. Inlandsbanan kommer att kunna bli ett bra transportstråk för militära transporter framöver, vilket infrastrukturdepartementet behöver uppmärksammas på. Kan många av de långa och tunga militära transporterna gå på Inlandsbanan minskar vi trycket på de andra järnvägsstråken.

Inspel till särskilda redovisningar

Stadsmiljöavtalen har i Östersund bidragit till en klimatsmartare och tillgängligare stad där cykelbanor och kollektivtrafikåtgärder har kunnat byggas tack vare bidraget. Östersund som enda stad och kollektivtrafiknod i Jämtland Härjedalen har kunnat söka medel för att utveckla resande med kollektivtrafiken för hela länet till gagn.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren
Regional utvecklingsdirektör

Yttrande fastställt av regionala utvecklingsnämnden den 24 oktober 2023, § 177