



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

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

# Yttrande gällande Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037

## Övergripande kommentarer

Region Jämtlands Härjedalens yttrande baseras på Trafikverkets förslag på inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen och de nationella transport- och klimatpolitiska målen. Fokus är på regionens geografi och Jämtland Härjedalens läns gemensamma transportpolitiska prioriteringar.

De övergripande prioriteringarna kan sammanfattas i följande punkter:

- 4 timmar restid mellan Östersund och Stockholm via Atlantbanan
- Mittstråket (E14 och Mittbanan mellan Storlien och Sundsvall)
- Inlandsstråket (E45 och Inlandsbanan)
- Nya beräkningsgrunder/högre ramtilldelning till den regionala planen (länstransportplanen)

På objektsnivå för större investeringar innebär det bland annat:

- Ny sträckning E14 Lockne-Optand
- Utökning av befintligt objekt Mittbanan Östersund-Storlien
- Norra stambanan, dubbelspår Ockelbo-Mo grindar samt Kilafors-Holmsveden

## Sammanfattning av yttrande:

- För att hela Sverige ska leva och att redan beslutade och nya investeringar, ökad ram för vidmakthållande samt ökade kostnader ska kunna inrymmas ser Region Jämtland Härjedalen behov av en ökad total ekonomisk ram på minst +20%.
- Den totala ekonomiska ramen till de regionala planerna (länstransportplanerna) behöver öka och län med låg tilldelning och stort vägnät behöver tilldelas mer medel. Jämtland Härjedalen har landets näst minsta ram trots över 500 mil statliga länsvägar. De stora skillnaderna i de ekonomiska ramarna behöver få en lösning för möjligheterna till investeringar och likvärdig standard på det regionala vägnätet i hela landet.

- Säkerheten på vägar kräver i första hand åtgärder på de nationella vägarna i Jämtland Härjedalen. Investeringar på Europavägarna E14 och E45 som till stora delar har både låg säkerhet och funktionalitet behöver prioriteras. Ett högt prioriterat objekt i Jämtland Härjedalen är ny sträckning E14 Lockne – Optand som skulle bidra till både högre säkerhet, bättre tillgänglighet och möjligheter till ökat bostadsbyggande i Brunflo tätort, samt möjliggöra för ökad arbetspendling till Östersund.
- Vidmakthållande – i grunden ett bra förslag om utökad ekonomisk ram för drift och underhåll. Dock behövs det en nivå på underhållet som säkerställer infrastrukturens funktionalitet och robusthet. De ekonomiska ramarna för ”smärre investeringar” (under 100 miljoner kronor) är i sammanhanget mycket betydelsefulla och borde utökas.
- NATO-medlemskapet kommer att kräva investeringar på väg och järnväg i militärstrategiskt viktiga områden, däribland genom Jämtlands län i öst-/västlig riktning. Vi förutsätter därmed att det finns en proaktiv plan för att öka mognadsgraden för objekt i länet. Det gränsöverskridande väg-/och järnvägsstråket mellan Norge och Sverige över Storlien är ett utpekat stråk för militära transporter mellan våra länder. Detta är också ett betydande stråk för civila transporter. Kapaciteten på Mittbanan behöver utökas med bland annat fler och längre mötesstationer och E14 utredas för bortbyggande av flaskhalsar och ökad kapacitet. Utredning och planläggning behöver startas omgående för att åtgärder i stråket ska kunna lyftas in i kommande plan.
- I nuvarande nationella plan finns 300 miljoner kronor avsatta för hastighetshöjande åtgärder på sträckan Östersund – Storlien. Medlen behöver övergå till kommande plan. Det krävs också ökade medel inför åtgärdernas genomförande för möjligheter till kapacitetsåtgärder på sträckan.
- Inlandsbanans potential för militära transporter är stor och Försvarsmakten har uttryckt detta i utredningar om beredskap. Inför en ökad användning krävs finansiering för en upprustning av banan både vad gäller bärighet och övrig funktionalitet. Inlandsbanan skulle med en upprustning i högre grad kunna utgöra en redundans till andra banor i både freds- och kris/ofreds tid.
- Utrymmet för större investeringar behöver ha en nivå som klarar både redan beslutade investeringar och även nya. Om ramnivån inte är tillräcklig riskerar viktiga åtgärder att skjutas framåt bortom överblickbar tidshorisont. Region Jämtland Härjedalen har tilldelats väldigt få större investeringar de senaste årtiondena. Det innebär att transportsystemet genom länet nu är i stort behov av utveckling för bättre robusthet, kapacitet och säkerhet.
- Incitamenten till omställning behöver bli tydligare för att fler transporter ska flyttas över till järnväg. Region Jämtland Härjedalen välkomnar därför Trafikverkets förslag om en utredning för utveckling och samordning av nodsystemet.

Jämtland Härjedalen har ett högt prioriterat mål om att kunna resa mellan Östersund och Stockholm på 4 timmar. För att det ska bli möjligt behöver

kapacitetsåtgärder på Norra Stambanan genomföras mellan Ockelbo – Mo Grindar och Kilafors – Holmsveden. Åtgärder som också är nödvändiga mot bakgrund av de ökande godsvolymerna från norr.

- För att nå klimatmålen föreslår Trafikverket bland annat ökade bränsleskatter. För län med långa avstånd (som Jämtland Härjedalen) kommer ekonomisk kompensation behöva komma till stånd om detta förslag går igenom.
- Flyget är viktigt för tillgängligheten och fordrar en snabb omställning till fossilfrihet. Resepolicys hos statliga och offentliga myndigheter behöver möjliggöra resor med flyg för att flyget inte ska urholkas. Staten kan bidra till omställningen genom att öppna för el-flyg på upphandlade flyglinjer, såsom exempelvis flyglinjen Östersund – Umeå som skulle lämpa sig utmärkt för en sådan verksamhet.
- Turismens transporter är omfattande i Jämtland Härjedalen och Trafikverkets förslag om bättre statistik välkomnas. Resandestatistik borde kunna lyftas in i underlagen redan i denna planrevidering. Liksom godstransporter borde även besöksnäringen få en egen prognos.
- Tydliga mål kring gränsöverskridande stråk och TEN-T är angeläget. EU:s stomnät och övergripande nät är utpekat viktiga stråk för transporter. De EU-medel som finns tillgängliga att söka för åtgärder i stråken skulle i högre grad än idag kunna bidra till viktiga infrastrukturåtgärder.
- Stadsmiljöavtalen har bidragit positivt till minskad klimatpåverkan. Ett borttagande av stadsmiljöavtalen får konsekvenser. I sammanhanget blir den möjliga statliga medfinansieringen till kollektivtrafik via den regionala planen i praktiken omöjlig för Region Jämtland Härjedalen att nyttja på grund av den alltför låga medelstilledningen.

## Inledning

Trafikverkets förslag till inriktningsplan beskriver i ringa grad den utveckling som sker i landet och därtill den trafikutveckling som förväntas framöver. Framskrivningarna i basprognoserna är inte tillförlitliga och parametrar om den regionala utvecklingen såsom näringsars utveckling, nya etableringar och beredskapsuppbyggnaden behövs för en så bra bild som möjligt av trafikutvecklingen framgent. Bristerna i transportsystemet återspeglas således inte i de föreslagna ekonomiska ramarna och det finns risker att viktiga investeringar kommer att hamna långt bort i tid. Ökade medel för vidmakthållande är förvisso bra men kräver att nivåer för underhållet sätts och att investeringar kan göras. Trafiksäkerhetsmålen liksom de långsiktiga klimatmålen prioriteras högt av Trafikverket, medan tillgänglighetsmålet för hela Sverige inte är lika styrande, trots att regeringen i direktivet angivet vikten av att hela Sverige ska leva.

För investeringar på det viktiga länsvägnätet (länstransportplanen) föreslås ingen ramhöjning. Trots detta pekar Trafikverket på Regionerna om en utbyggnad av mitträcken på det länsvägarna, vilket för Jämtland Härjedalen blir absurt då länsplanens ekonomiska ram endast ligger på 589 miljoner kronor och bara 3 av 60 mil europavägar genom länet är mittseparerade. Tidigare ramhöjningar har endast skett genom en procentuell höjning av

den totala rambudgeten vilket har resulterat i att Jämtland Härjedalen fått en mycket liten höjning och andra fått mer beroende på ramens storlek från början.

Försvarets återuppbyggnad och Sveriges inträde i NATO kommer att kräva en ny syn på infrastrukturen i Sverige där både civila och militära transporter ska samsas. Det är därför oroande att Trafikverket i planen tar upp att ansvarsfrågan inte är tydlig. Det finns sträckor och stråk som redan idag har stora kapacitetsbrister. Med tillkommande militära fordon riskerar det att ske stora undanträngningseffekter av civil trafik om inte flaskhalsar byggs bort och mer kapacitet tillförs. Utredningar för åtgärder mot bakgrund av det sammanvägda behovet behöver starta omgående för att investeringar ska kunna komma in i kommande plan 2026 - 2037.

## Utveckling av remissyttrandet och beskrivning av tillståndet i länet med fokus på trafikutveckling

Region Jämtland Härjedalen ger i remissyttrandet nedan en översiktlig bild av utvecklingen i länet de kommande åren och den trafikutveckling regionen ser.

## Nya företagsetableringar och försvarsuppbyggnaden/NATO kommer att påverka trafikutvecklingen i Jämtland Härjedalen

Jämtland Härjedalen planerar för flertalet stora industrietableringar de kommande åren. Framför allt är det i Östersundsområdet som det kommer att ske en förhållandevis stor etablering av nya större industriföretag. Näringslivet gör stora investeringar (tillsammans med offentlig verksamhet med upp mot 70 miljarder fram till 2033) och besöksnäringen slår nya rekord. Det handlar om flera tusen nya arbetstillfällen fram till 2035. Även mindre företag väljer att etablera sig i regionen mot bakgrund av de kluster av små och mellanstora företag som finns stationerade i länet. Att länet kan erbjuda invånarna attraktiva livsmiljöer med möjligheter till ett rikt friluftsliv är en bidragande anledning till att fler väljer att bosätta sig här. Länet har en låg arbetslöshet vilket innebär att kompetensförsörjningen framgent kommer att bli en utmaning trots den inflyttning till länet som sker. Möjligheterna till arbetspendling kommer att bli en avgörande faktor för att klara kompetensbehoven framöver.

Hela länet har naturvärden och produktion som bidrar till Sveriges totala konkurrenskraft. Skogsnäringen är länets största basnäring (med en omsättning på ca 7,8 miljarder kronor årligen) där Jämtland är det län i Sverige som har flest sysselsatta inom skogsbruket. Skogen är också en stor och viktig basnäring för Sverige och 75 % av den skogsråvara som produceras i länet exporteras utomlands, inom Europa och globalt. De gröna näringarna, där även jordbruk ingår omsätter sammanlagt 9 miljarder kronor årligen. I enlighet med målen i länets livsmedelsstrategi ska livsmedelsproduktionen öka vilket förutsätter ett stabilt transportsystem och vägnät med god bärighet för såväl transport av råvara som insatsmedel.

Länet är attraktivt och besöksnäringen är en nästan lika stor basnäring som skogsnäringen och omsätter ca 6,6 miljarder kronor om året (2023) samt genererar 8 500 helårsarbeten (2023). Varje vecka under högsäsong transporterar sig till antalet personer en mindre stad med besökare till och från Åre, Vemdalen och Funäsfjällen. Vi ser en långsiktig stadig ökning trots att svenska gästnätter minskar något och de utländska gästnätterna

kontinuerligt ökar efter pandemin. Till detta ska också räknas alla som reser till eget fritidsboende i länet.

Beredskapsuppbyggnaden och Sveriges inträde i NATO kommer att innebära en hög grad av militär närvaro i länet. Jämtland är utpekad i försvarsberedningens rapport från 2023 som ett strategiskt betydelsefullt område för försvaret. Med den närhet som Jämtland har till Norge och Atlanten i väster gör det väst-/östliga stråket med järnväg och europaväg mellan Trondheim och Östersund till en viktig transportväg för militära transporter. Östersund är en knutpunkt för vägar och järnvägar vilket gör platsen till en betydande geografisk nod för vidare transporter i alla riktningar.

Trafikverket skriver mycket litet om den militära upprustning som nu sker, och hänvisar till kommande planer och osäkerheter kring ansvarsfrågan när det kommer till transportinfrastrukturen. Detta är oroande. För även om Trafikverket kan hänvisa till att frågan ska tas i särskild ordning och att undantag för åtgärder mot bakgrund av militärens behov kan göras i väg- och järnvägslagen så behöver en samlad bild av militära och civila transporter genomföras i den kommande planrevideringen. Kapacitetsbrister i infrastrukturen måste synliggöras och åtgärder som sannolikt också kommer att vara investeringar behöver kunna namnges till den kommande infrastrukturplanen. Påverkan på transportsystemet kommer att kunna bli påtaglig i vissa transportstråk med risker för undanträngning om inte kapaciteten i systemen byggs ut. För detta behöver Trafikverket ta höjd, och utredningar för projekteringar på både järnvägs- och vägsystemet behöver starta omgående.

Järnvägs- och vägstråket mellan Norge och Sverige över Storlien – Åre - Östersund kommer att bli betydelsefullt för militära transporter i och med Natomedlemskapet. Stråket är redan idag det mest trafikerade i regionen. Atlantbanan (Gävle – Östersund – Trondheim) och Mittstråket (Sundsvall – Östersund – Trondheim) är viktiga tvärstråk mellan Östersjön och Atlanten för både persontrafik och gods. Med Meråkerbanans elektrifiering, som beräknas stå klar 2025, kommer sannolikt antalet transporter på järnvägsstråket att öka, inte minst av militären och av att Tröndelag är en stor arbetsmarknadsregion där också nya stora industrietableringar planeras.

## Vikten av att standardhöja de tunga nationella transportstråken E14 och E45

Sammantaget kommer trafiken genom Jämtlands län att öka till 2037. Mest i det så kallade "Jämtlandsstråket" Brunflo – Östersund – Duved då det också är där den största koncentrationen av befolkningen i länet finns. Enligt en nyligen framtagen rapport av Östersunds kommun (inte officiell ännu) kommer trafikmängden på E14 förbi Östersund att öka från dagens ca 10 000 fordon i dygnet till 15 000 fordon år 2040. Detta kommer att ställa stora krav på en utveckling av transportsystemet i geografin. Det är flera årtionden sedan någon utveckling av transportsystemet skedde i det här högt trafikerade stråket i Jämtland. Tillkommande och växande industrier, ökande besöksnäring och till detta det detachement som kommer att byggas i Östersund kommer sammantaget att kraftigt öka trafiken i E14 stråket.

Den av Trafikverket utredda nya vägsträckningen E14 Lockne – Optand behöver prioriteras för en utbyggnad den kommande planperioden utifrån den trafikutveckling i vägstråket vi

ser de kommande åren. En omdragning av sträckan skulle bidra till arbetspendlingen från närliggande orter och möjligheter för Östersunds kommun till en utbyggnad av planerade bostäder i Brunflo tätort. Dessutom skulle en omdragning av vägstråket bidra till en bättre miljö- och säkerhet genom Brunflo samhälle, inte minst också mot bakgrund av alla de militära transporter som också förväntas trafikera sträckan framöver.

Tillgängligheten i länet är monumental för möjligheterna att kunna bo, leva och för företag och offentlig sektor att få tag i arbetskraft och transportera gods. Därför är det anmärkningsvärt att de tyngsta vägstråken E14 och E45 genom Jämtland Härjedalen har en så låg standard. Av 60 mil europaväg genom länet är endast 3 mil mötesseparerade. Dessutom är stora delar av vägstråken mycket smala och kurviga med många farliga backkrön och utfarter. Trafikverket tog under 2023 fram en utredning för E14 och E45. De största bristerna i vägsystemet behöver få en prioritering till kommande nationella plan, för åtgärder och standardhöjningar inom överskådlig tid. Vägstråken som är tunga pendlingsstråk har varit föremål för hastighetsnedsättningar, vilket har överklagats av Region Jämtland Härjedalen och länets kommuner, och besluten har dragits tillbaka. Regionen och berörda kommuner kommer att motsätta sig sådana eventuella beslut även framgent. I sammanhanget ska också nämnas att samhällsekonomisk lönsamhet och stråktänk behöver vägas mot fler nyttor såsom lokala och regionala arbetsmarknader, där delarnas betydelse och nytta i vissa fall kan överväga helheten, om detta skriver också Trafikverket i sin rapport.

## Länstransportplanens betydelse för möjligheterna att bo och verka i hela Jämtland Härjedalen

De regionala vägstråken (länsvägarna) i Jämtland Härjedalen är i stort behov av investeringar och standardhöjningar. Vi har ett stort statligt vägnät i länet med över 500 mil länsvägar, en spridd befolkning och en levande landsbygd. Den ekonomiska tilldelningen till den regionala transportplanen (länstransportplanen) är väldigt begränsad (planperioden 2022 – 2033 tilldelas länet endast 598 miljoner kronor), den näst minsta ramen i landet. Skillnaderna i de ekonomiska förutsättningarna börjar bli märkbara mellan länen. I län med färre mil regionala vägar men med högre ekonomisk ram har betydande standardhöjningar kunnat genomföras. Man har dessutom kunnat motfinansiera de potter som regeringen och Trafikverket tillskjutit för medfinansiering för utbyggnad av mitträcken. Diskrepansen i vägnätets standard, funktionalitet och säkerhet över landet och mellan olika län är något som borde oroa både Trafikverket och departementet. Med en högre ekonomisk ram skulle även Jämtland Härjedalen kunna planera för viktiga standardhöjningar på de regionala vägarna.

I sammanhanget ska också poängteras att de enskilda vägarna utgör ett viktigt komplement till de statliga vägarna. Bidraget till det enskilda vägnätets väghållare är betydande för att vägarna ska kunna driftas och underhållas. Den ekonomiska ramen behöver värnas och utökas. Enligt Skogsforsk påbörjas nära 90 procent av virkestransporterna vid en enskild väg. Utan god tillgänglighet på de enskilda vägarna skulle det vara omöjligt att få ut biomassan ur skogen på ett kostnadseffektivt sätt. Ur ett beredskapsperspektiv är de enskilda vägarna helt avgörande för bibehållen livsmedelsförsörjning i en kris. Även om man glädjande nog ökar anslagen till enskilda vägnätet i planen så saknas redovisning och analys av det slag som gjorts för det allmänna vägnätet. Skadorna på det enskilda vägnätet

blev omfattande efter ovädret Hans 2023 och det finns skäl att anta att anslagen är för lågt tilltagna.

## Järnvägens angelägenhet för länets näringar, arbetspendling och försvarets transporter

Nyckeln till fortsatt framgång avseende länets attraktivitet och hållbara befolkningstillväxt är tillgängligheten till Mälardalen och övriga Sverige. Länet har en gemensam arbetsmarknadsregion med Stockholm (såväl i privat som myndighetssektor), och en stark besöksnäringspotential i Norge. Snabba transporter i dessa regioner är ett villkor för en fortsatt positiv utveckling.

Järnvägen står inför stora kapacitetsutmaningar inte bara i storstäderna. Stora mängder gods och människor transporteras dagligen i järnvägsstråken i hela vårt avlånga land. På Norra Stambanan transporteras redan idag stora mängder gods och människor. Mer kommer det bli med de stora industrietableringarna i norr, men också utifrån ökande godsflöden och persontransporter från Jämtland och Norge. Att kunna resa på 4 timmar Östersund-Stockholm och 5 timmar Åre- Stockholm via Norra Stambanan är en hög prioritering och önskemål från Jämtland Härjedalen. Dubbelspår, mötesplatser och trimningspaket längs Norra Stambanan och Mittbanan via den så kallade Atlantbanan till Norge. 2025 står elektrifieringen av Meråkerbanan på norska sidan klar. Flaskhalsarna mellan Kilafors – Mo Grindar och Ockelbo – Holmsveden har ett högt prio och behöver byggas ut med dubbelspår för att öka kapaciteten i järnvägsstråket. Åtgärderna skulle dessutom också gynna det för Jämtland Härjedalen högt ställda målet att kunna resa mellan Stockholm – Östersund på fyra timmar.

Inlandsbanan har en bra geografi för långväga godstransporter i nord – sydlig riktning. Förvaltarna av banan (kommunerna längs banan) har länge kämpat med små ekonomiska förutsättningar för driften av banan. Försvarsmakten visar nu ett stort intresse för användning av banan för transporter av militärt material. Detta är bra, men medel behövs för nödvändiga investeringar på banan. Om detta hoppas vi den pågående utredningen om banans förhållande till staten kan ge svar på. Inlandsbanan som också med en upprustning i högre grad skulle kunna utgöra en redundans till andra banor.

## Om intermodalt transportnätverk

Trafikverket anger att det finns förslag på EU-nivå om att medlemsstaterna ska ta fram en nationell politisk ram för hur intermodala transporter ska utvecklas i respektive land. Trafikverket påpekar att det inte finns någon som har ansvaret för samordningen av utveckling av nodsystemet och att en utredning därför ska initieras. Regelverk och styrmedel bör utvecklas som ökar attraktiviteten för intermodala transporter. Region Jämtland Härjedalen välkomnar en sådan utredning. Omlastningsterminaler och noder för resandeutbyte behöver utvecklas.

## Flygets relevans för Jämtland Härjedalen

”Utan tåget stannar Sverige”. Detsamma kan sägas om flyget. För Jämtland Härjedalen betyder flyget mycket för tillgängligheten till länet och för den regionala utvecklingen. Utfasningen av resande med fossila bränslen måste ske skyndsamt – parallellt med att

omställningen av flyget underlättas på olika sätt. Färre väljer flyget och därmed urholkas tidtabellen. Resepolicys hos statliga och offentliga myndigheter behöver möjliggöra även resor med flyg. För utvecklingen av flyget (inkl drönare) behövs möjligheter till ”testbäddar” för att pröva och utveckla luftrumsförordningarna. Projekt pågår kring drönarutveckling, el-flyg och luftrumsfrågor i olika delar av landet och inte minst i Jämtland Härjedalen. Här i länet i samarbete med Norge för också utvecklande av gränsöverskridande el-flyg. Staten kan bidra till utvecklingen genom att öppna för el-flyg på upphandlade flyglinjer, såsom exempelvis flyglinjen Östersund – Umeå som skulle lämpa sig utmärkt för en sådan verksamhet.

## TEN-T systemet och möjligheterna till EU-finansiering

Det behövs en tydlig målbild kring åtgärder i gränsöverskridande stråk, TEN-T stamnätsskorridorer och övergripande nät, av EU och Sverige utpekade viktiga stråk för transporter. De EU-medel som finns kopplade för åtgärder i stråken behöver i högre grad ses som en möjlighet att öka investeringarna. Resurser behöver avsättas för att ta hem medel. Regeln om motfinansiering mot endast namngivna objekt i nationella planen behöver omprövas då Trafikverket i sina budgetar för planerade åtgärder har så mycket mer som borde kunna motfinansieras med EU-medel. På ett regionalt plan har vi ett gott exempel i Mittstråksprojektet som under två programperioder ur Regionalfonden har kunnat växla upp infrastrukturåtgärder i stråket till nästan dubbla summan. På samma sätt borde även CEF-medel kunna sökas för åtgärder i TEN-T stråken.

## Stadsmiljöavtalen

Stadsmiljöavtalen har bidragit positivt till minskad klimatpåverkan. De kan även bidra till bättre luftkvalitet och minskad trängsel. De kan även innebära att gatumiljöerna anpassas för lägre hastigheter vilken enligt Trafikverket krävs för att nå trafiksäkerhetsmålet. Ett borttagande av stadsmiljöavtalen får konsekvenser. För Region Jämtland Härjedalen blir samtidigt den möjliga statliga medfinansieringen till kollektivtrafik via den regionala planen i praktiken omöjlig att nyttja på grund av den alltför låga medelstilleddningen till den regionala planen.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren  
Regional utvecklingsdirektör



Yttrande fastställt av regionala utvecklingsnämnden 2024-04-09, § 32