



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Begäran om yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Er beteckning: LI2025/01587 TRV 2025/37255

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har på uppdrag av regeringen remitterat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Länsstyrelsen i Jämtlands län (härefter länsstyrelsen) yttrar sig över förslaget utifrån uppdragen att främja länets utveckling, arbeta sektorsövergripande utifrån ett helhetsperspektiv samt verka för att nationella mål får genomslag i länet, med hänsyn till regionala förhållanden.

Länsstyrelsens synpunkter

Allmänt

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser inledningsvis att den nationella planen för transportinfrastruktur tydligare hade behövt svara för hur den uppfyller funktionsmålet om en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt utvecklingskraft i hela landet.

Jämtlands län har en stor geografisk yta med en gles befolkningsstruktur. Långa avstånd i och omkring länet, samt till landets storstadsregioner, ger långa restider – i synnerhet i förhållande till eftersatt underhåll av befintligt väg- och järnvägsnät i kombination med avsaknad av större investeringar i infrastrukturen. Detta innebär utmaningar när det gäller tillgänglighet till samhällsservice, arbetsmarknad och militär mobilitet samt påverkar i hög grad länets regionala utveckling.

Av vad Länsstyrelsen kan utläsa från det nya prioriteringssystemet lägger planen stor vikt vid samhällsekonomisk lönsamhet och tidigare fattade beslut i prioriteringarna. Länsstyrelsen anser att detta i grunden är rimliga utgångspunkter, men att prioriteringar av åtgärder också behöver ta hänsyn till andra aspekter. Det gäller exempelvis transport- och pendlingsstråk, krav på militär mobilitet samt alla läns likvärdiga rätt till en säker och tillförlitlig transportinfrastruktur.

Fördelning av medel

Mot bakgrund av länets förutsättningar ser länsstyrelsen positivt på att mer resurser går till vidmakthållande och underhåll i befintlig infrastruktur. Det finns ett stort behov av förstärkning av såväl väg- som järnvägsnät, särskilt i förhållande till ett förändrat klimat med ökad nederbörd och tjällossning. Eftersatt underhåll och upprätthållande är redan idag ett problem för länets väg- och järnvägsnät och påverkar tillgängligheten och funktionaliteten i hög utsträckning.

Av samma anledning ser länsstyrelsen positivt på en höjd ram för det enskilda vägnätet. Jämtlands län har en gles befolkningsstruktur och ett omfattande enskilt vägnät som är viktigt bland annat för jord- och skogsbrukets transporter och för en levande landsbygd. En långsiktigt hållbar transportförsörjning förutsätter att även de enskilda vägarna i länet upprätthåller tillräcklig bärighet och framkomlighet året runt.

Samtidigt som ökade medel går till underhåll och upprätthållande är det viktigt att inte investeringar fortsätter att skjutas på framtiden. Länet står inför en rad större industri-, företags- och försvarsetableringar vilket ökar behovet av ett utvecklat transportsystem för att stärka möjligheterna till arbetspendling, näringslivets transporter och regionförstoring. I det sammanhanget är det olyckligt att inga nya namngivna investeringar tillkommer i länet.

Problemet förstärks också av att ramtilldelningen till den regionala planen för transportinfrastruktur är så begränsad att viktiga åtgärder såsom mitträckessepareringar, plankorsningsåtgärder och medfinansiering av större kollektivtrafiklösningar inte kan planeras in. Detta innebär att transportinfrastrukturen i länet inte utvecklas i den omfattning som det finns behov av. Den nuvarande

fördelningsmodellen skapar dessutom obalanser mellan länen och ger olika förutsättningar för utveckling i den transportinfrastruktur som är en viktig motor i utvecklingen som helhet.

Namn-givna investeringar

Länsstyrelsen noterar att de namn-givna investeringarna i Jämtlands län är oförändrade jämfört med föregående plan. Planen innehåller således inga nya projekt som stärker länets kopplingar till större arbetsmarknader, underlättar daglig pendling eller förbättrar den gränsöverskridande trafiken.

Vidare framgår av projektbeskrivningarna att investeringskostnaderna minskar för flera objekt. Kapacitetsförstärkningar planeras inte på Mittbanan för sträckan Duved–Storlien, samtidigt som projektmedel omfördelas till förmån för sträckan Sundsvall–Ånge. Dessutom anges inte längre E14 Lockne–Optand som aktuellt projekt vid förhöjd ram. Detta är särskilt bekymmersamt mot bakgrund av länets geografiska förutsättningar och behovet av att stärkt konkurrenskraft och militär mobilitet.

Prognoser och samhällsekonomisk nytta

I yttrande över inriktningsunderlaget delade länsstyrelsen Trafikverkets uppfattning om behovet av statistik och andra underlag som bättre speglar behovet i infrastrukturen kopplat till turisttrafik. Länsstyrelsen kan inte se att frågan tagits vidare i förslaget till nationell plan och efterlyser fortsatt att perspektivet tas tillvara i prioriteringar och kalkyler. Stora trafikmängder under delar av året räknas delvis bort i dagens beräkningsmodeller och tilldelningen svarar därför inte upp mot underhålls- och utvecklingsbehovet.

Vidare vill länsstyrelsen påminna om vikten av att de större statliga etableringar som är aktuella i länet kontinuerligt räknas in i underlagsprognoser till planen allt eftersom investeringsbeslut fattas. Kapaciteten på till exempel E14/E45 genom Östersund är redan idag en omdiskuterad fråga i förhållande till planläggning för de olika etableringarna.

Klimat och anpassning

Länsstyrelsen delar uppfattningen att elektrifiering och övergång till förnybara drivmedel är centrala åtgärder för att nå uppsatta klimatmål och att ytterligare styrmedel behövs inom området. Samtidigt anser Länsstyrelsen att den nationella planen underskattar transportinfrastrukturens betydelse i detta sammanhang. Transportsektorn står för cirka 31 procent av Sveriges territoriella utsläpp, medan motsvarande andel i Jämtlands län är 42 procent. Även om utsläppen per capita inte är avsevärt högre, innebär detta att transportinfrastrukturen har en särskilt viktig roll för såväl länets klimatpåverkan som nationellt. Här skulle den nationella planen kunna bidra i högre utsträckning, till exempel i fråga om att bereda möjlighet för att omfördela transporter från väg till järnväg samt för att skapa möjligheter till transporteffektivitet.

Mot bakgrund av detta ser Länsstyrelsen satsningar på länets järnvägsnät som särskilt prioriterade. En ökad takt för att återta den omfattande underhållsskulden på järnväg hade varit önskvärd. Nuvarande plan anger att underhållsskulden ska vara avklarad till 2050, men endast cirka 10 procent bedöms återtas till 2037. Det är oklart hur resterande 90 procent ska hanteras under kommande planperioder, vilket väcker frågor om planens långsiktiga genomförbarhet.

Länsstyrelsen noterar vidare att Trafikverkets redovisning av stadsmiljöavtalens effekter visar att systemet bidragit till ökad transporteffektivitet och ett ökat användande av kollektivtrafik. Med tanke på resultatet ser Länsstyrelsen det som bekymmersamt att stadsmiljöavtalen nu fasas ut och efterfrågar andra lösningar för medfinansiering av och samverkan kring denna typ av åtgärder.

I takt med att klimatet förändras ställs också högre krav på anpassning av transportinfrastrukturen. Länsstyrelsen ser därför positivt på att mer resurser läggs på åtgärder för klimatanpassning. Samtidigt ser länsstyrelsen behov av en mer utvecklad analys i planen kring klimatanpassning utifrån transportsystemet som helhet. Ett exempel är betydelsen av Inlandsbanan som omledningsmöjlighet vid klimatrelaterade störningar längs kustjärnvägen.

Totalförsvar

Länsstyrelsen ser positivt på att totalförsvarets behov beaktas i planförslaget och att detta åtminstone delvis framgår i prioriteringen av åtgärder. Försvarsmaktens återuppbyggnad och Sveriges medlemskap i Nato innebär att infrastrukturen kommer att behövas för nya syften och att kraven på robusthet och tillförlitlighet ökar ytterligare. Det är därför av yttersta vikt att definiera och tydliggöra hur investeringar och åtgärder kopplade till militär mobilitet ska genomföras och finansieras. Det är också viktigt med en sammanhållen process där synergier och effekter för både militär och civil trafik beaktas.

Jämtlands län har pekats ut som ett militärstrategiskt viktigt område. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang särskilt lyfta behovet av en robust infrastruktur i både öst–västlig riktning (Mittbanan och väg E14) och nord–sydlig riktning (väg E45 och Inlandsbanan). Vidare behöver behovet av alternativa vägar för att kunna separera militär och civil trafik utredas. I länet finns många flaskhalsar i det befintliga väg- och järnvägsnätet och små möjligheter att separera trafikslagen, vilket riskerar att påverka framkomlighet och tillförlitlighet påtagligt.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Marita Ljung med samhällsplanerare Frida Säwe som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Susanna Löfgren och funktionschef Morgan Nordbakk medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Begäran om yttrande Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS

Er beteckning: LI2025/01587 TRV2025/17432

Synpunkter

Länsstyrelsen i Jämtlands län har inga synpunkter på förslagen i remissen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Marita Ljung med samhällsplanerare Frida Säwe som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Susanna Löfgren och funktionschef Morgan Nordbakk medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.