

2025-11-20

RUN/513/2025

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

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Diarienummer LI2025/01587

Yttrande: Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2038

Inledning

Region Jämtland Härjedalen har i yttrandet samverkat med ett stort antal länsaktörer såsom länets kommuner, Samling Näringsliv Jämtland Härjedalen, Handelskammaren MittSverige, Företagarna, LRF, Sveriges Åkeriföretag, Norra Skog, Jämtland Härjedalen Turism med flera.

Jämtland Härjedalen ser att den i planen rejält ökade underhålls- och trimningsbudgeten är positiv för länet. Jämtland är geografiskt stort län med en spridd befolkningsstruktur och behovet av en upprustning av vägnätet är angeläget.

Några nya större investeringar till Jämtland Härjedalen återfinns inte i förslaget till Nationell plan. Överhuvudtaget har det varit svårt under flertalet planperioder att få infrastrukturinvesteringar till länet, trots bristerna i transportsystemet. Som exempel är endast 3 mil av totalt 60 mil Europaväg genom länet mötteseparerade. Till detta bör även nämnas att den regionala transportplanens medel är så begränsad att större åtgärder för säkerhet och standard på de regionala vägarna är obefintliga. Sammantaget innebär detta att det inte sker någon utveckling av transportsystemet i länet av någon större omfattning. Trafikverkets nya kriteriesystem för prioritering av större investeringar som presenteras i planen är problematisk. Systemet som innehåller fyra kriterienivåer är i huvudsak inriktad på samhällsekonomisk lönsamhet. Andra viktiga parametrar såsom gränsöverskridande stråk och totalförsvarets behov ligger i den sista nivån och prioriteras i bästa fall när sällningen genom samhällsekonomisk kostnadseffektivitet gjorts. För samhällsbyggnad och en utveckling av transportsystemet i hela landet behövs en helhetssyn och strategi, som planen i dess utformning nu till stora delar saknar.

Sammanfattning

Regional utveckling och pendling – Trots de stora bristerna, inga nya större investeringar på de nationella transportstråken genom Jämtland Härjedalen

Trots att Trafikverket i förslaget till nationell plan 2026–2037 lyfter vikten av förbättrad tillgänglighet, saknas konkreta åtgärder i Jämtland Härjedalen för att stärka arbetspendling, näringslivets transporter och regionförstoring. Planen innehåller inte några nya namngivna investeringar som direkt bidrar till att förbättra Jämtlands kopplingar till större

arbetsmarknader, för att underlätta daglig pendling inom länet eller för den gränsöverskridande trafiken. Detta är särskilt bekymmersamt med tanke på länets geografiska utmaningar och behovet av att stärka den regionala attraktiviteten och konkurrenskraften.

Region Jämtland Härjedalen efterlyser därför:

- **Tydligare prioritering av investeringar som förbättrar väg- och järnvägsförbindelser till Jämtland Härjedalen**
 - **Europavägarna E14 och E45**
 - E14/E45 Lockne – Optand. Objektet har funnits i förslaget till nationell plan de senaste två planrevideringar men ej liggande förslag för 2026 - 2038. Hög prioritet för Jämtland Härjedalen.
 - **Mittbanan Storlien – Sundsvall.** Tre mindre paket ligger kvar från innevarande plan. Större och tidigare kapacitetsåtgärder såsom fler och längre mötesstationer på Mittbanan behövs utifrån ökade trafikvolymerna och försvaret/Nato.
 - **Inlandsbanan.** Trafikverket föreslår minskat driftbidrag till Inlandsbanan AB (IBAB) som förvaltar banan. IBAB behöver få ett ökat driftbidrag med årlig indexuppräknings och även medel för en upprustning av banan.
 - **Norra Stambanan** är betydande för Jämtlands koppling till Mälardalen. Dubbelspårsträckan Ockelbo – Mo Grindar som föreslås i +10% alternativet är en åtgärd som skulle möjliggöra kortare restider. Ett regionalt prioriterat mål är att kunna resa med tåg på 4 timmar mellan Östersund – Stockholm.
 - **Ramtilldelningen till den Regionala transportplanen.** För utveckling och standardhöjning av det regionala vägnätet behöver ramtilldelning till Jämtland Härjedalens regionala transportplan öka. Jämtland ligger i särklass sämst i landet när det gäller ekonomisk ram kontra antalet kilometer länsväg.

Utan ovanstående insatser riskerar Jämtland att hamna efter i den nationella utvecklingen, vilket strider mot planens ambition om en tillgänglig och hållbar transportinfrastruktur för hela landet.

Utveckling av yttrandet

Uteblivna större investeringar i Jämtland Härjedalen hämmar utvecklingen

Jämtland Härjedalen prioriteras inte för något nytt investeringsobjekt i förslaget till Nationell plan 2026 - 2037. Från Regionen ser vi att de uteblivna satsningarna på länets transportinfrastruktur hämmar utvecklingen och ökar gapet mellan Jämtland Härjedalen och övriga regioner i Sverige. Länet befinner sig i en stark utvecklingsfas med växande befolkning (se Trafikverkets basprognos 2045), betydande industriella och offentliga investeringar, en snabbt expanderande besöksnäring och en förstärkt strategisk roll genom Nato-medlemskapet. Dessutom planerar staten för nya stora etableringar av både fängelser och utbildningsregemente i länet. För att denna utveckling ska fortsätta krävs en modern och tillförlitlig transportinfrastruktur som säkrar länets tillgänglighet till Mälardalen, Norge och övriga Sverige. Transportsystemet i Jämtland Härjedalen byggdes till stora delar för

länge sedan och uppgraderingar för både säkerhet och kapacitet är angeläget för att möta länets utveckling och behov.

Bygg bort länets största flaskhals!

E14 Lockne – Optand (förbifart Brunflo) är ett av länets högst prioriterade objekt som skulle om det prioriteras i Nationella planen lösa en stor flaskhals i länets transportsystem. Objektet som funnits med i Trafikverkets förslag vid de två senaste planrevideringarna är inte ens nämnd i liggande förslag på grund av att de samhällsekonomiska beräkningarna beskriver objektet som ”robust olönsam”. Nuvarande sträckning av E14 och E45 genom Brunflo tätort (Östersund Södra) är en av Jämtlands mest trafikerade och en ny dragning av vägstråket via Lockne - Optand skulle bidra mycket till att förbättra säkerheten och miljön i samhället. Dessutom skulle den nya sträckningen bidra till både arbetspendling och ökat bostadsbyggande vilket också är några av de övergripande kriterierna i direktivet från regeringen. En stor del av trafiken genom samhället består av tunga transporter. Inom en snar framtid kommer även ett stort antal militära godstransporter trafikera sträckan.

Stråktänk på järnväg men inte alltid på väg

Kompetensförsörjningen är en avgörande faktor för fortsatt utveckling och tillväxt i hela landet och så även i Jämtland Härjedalen. Tillgängligheten och bra möjligheter till arbetspendling är avgörande för länets företag och offentliga verksamheter. Därför är det med oro vi ser i Trafikverkets underlag hur stråktänket tappar förståelsen för hur arbetsmarknadsregionernas geografi ser ut. I E14-stråket mellan Jämtland och Västernorrland har vi två stora arbetsmarknader Östersund och Sundsvall med nästan 20 mils avstånd där investeringar och åtgärder i transportinfrastrukturen runt respektive arbetsmarknad måste bedömas var för sig. Åtgärder i den ena änden av vägstråket behöver nödvändigtvis inte gynna den andra änden. Samhällsekonomi kan inte heller vara det allena rådande för investeringar i viktiga pendlingsstråk som detta.

Mittbanan Storlien – Östersund – Ånge - Sundsvall

De regionala banorna föreslås få en lägre prioritet i förslaget till nationell plan. Mittbanan är en viktig bana för regional pendling men också för gods. Då banan hänger ihop med Meråkerbanan på norska sidan utgör den också en viktig transportlänk mot Norge. Utifrån att banan framgent också kommer att vara viktig för tunga militära godstransporter från Norge är det bekymmersamt att planen inte innehåller fler investeringar för att öka kapaciteten och säkerheten. Banan som är enkelspårig har bland annat få mötesstationer och stora säkerhetsbrister i form av ett mycket stort antal oöverskådade plankorsningar. Banans sträckning går till stora delar i närheten av bebyggelse och jordbruksmark. Vilket utifrån persontrafik och kollektivt resande är bra men mindre utifrån ökande godstransporter. På banan ska framåt persontågen, timmertågen, övriga godståg samt militärens godstransporter från Norge samsas. Återkommande allmän information från Forsvarsmakten gör gällande att det planeras för mycket stora volymer gods som kommer att transporteras från Norge via Mittbanan in i Sverige. En ny stor terminal planeras mellan Bräcke och Ånge för 1 000 meter långa tåg. Terminalområdet kommer användas av i första hand Forsvarsmakten och Nato för storskalig lagring av materiel och flygbränsle. De omfattande transporter av militärt materiel och bränsle kommer ställa stora krav på kapacitet och säkerhet längs Mittbanan. För att möta den ökande trafiken behöver banan fler och längre mötesstationer samt åtgärder för att förbättra säkerheten. I förslaget till nationell plan ligger nu endast tre mindre åtgärds paket på Mittbanan som hänger med från innevarande planperiod. Åtgärderna som inte speglar de nya trafikvolymerna av militära

transporter får anses ringa. Nya kapacitetsbedömningar behöver göras för att inte persontrafiken ska bli lidande.

Utpenade Järnvägsflöden – Norra Stambanan

Trafikverket pekar ut fyra prioriterade järnvägsflöden i Sverige för åtgärder. Jämtland Härjedalen tycker det är bra att Norra Stambanan ligger bland dessa prioriterade banor. Banan är betydande för godstransporter men också för persontrafik. Ett högt ställt mål från Jämtland Härjedalen är att kunna åka tåg mellan Östersund och Stockholm på 4 timmar, idag är kortaste restiden för sträckan ca 5 timmar. Kapaciteten på Norra stambanan har tagits upp i flertalet utredningar¹. Banan som till största delen består av enkelspår kommer mot bakgrund av ökande godsflöden från norr med största sannolikt framgent få problem med kapaciteten. Dubbelspår på sträckan Ockelbo – Mo Grindar finns med i +10 alternativet, men borde utifrån mål om kortare restider och kapacitetsproblematik ha en självklar plats i planen. Likaså skulle dubbelspår Kilafors – Holmsveden öka kapaciteten i systemet och reduansen till kustjärnvägen. Förslaget om fyrspår Uppsala – Stockholm är ett bra förslag som ökar kapaciteten för flera sammangående järnvägsflöden.

Inlandsbanan

Inlandsbanan AB föreslås i planförslaget få minskat driftsanslag för sin förvaltning av banan. Detta rimmar dåligt med de övergripande intentionerna i planen om satsningar järnvägen. Vi har kommunerna längs Inlandsbanan att tacka att banan finns kvar. För behovet av banan finns och blir allt tydligare. För att kunna genomföra erforderlig drift och underhåll av Inlandsbanan med mål att kunna vidmakthålla dagens standard enligt de användarorienterade prestandamålen ser Inlandsbanan AB att driftsbidraget minst ska utgå från dagens nivå och avse de kostnader som föreligger motsvarande bantyp 5 som Trafikverket förvaltar. År 2025 var driftsbidraget 266 miljoner kronor. Trafikverkets planförslag skulle innebära en reduktion på 100 miljoner för driftsbidraget och utan årlig indexuppräkning. För att värdesäkra drift- och underhållsbidraget över hela kommande planperiod anser Inlandsbanan AB att bidraget bör minst bibehållas på nuvarande nivå och fortsatt indexuppräknas årligen. Detta är nödvändigt för att undvika tidigare situation där värdet av driftsbidraget urholkades genom inflation. Om planförslaget fastställs i nuvarande utformning skulle Inlandsbanan AB behöva reducera omfattningen av drift och underhåll, vilket kan medföra att vissa sträckor behöver tas ur bruk eller att underhållsinsatser måste prioriteras till vissa bandelar.

Betydelsen av alternativa transportvägar blev tydlig under höstens översvämningar i Västernorrland, då stora delar av järnvägstrafiken i nord-sydlig riktning slogs ut. Samtidigt har Inlandsbanans strategiska relevans ökat de senaste åren, särskilt i ljuset av Sveriges medlemskap i Nato och Försvarmaktens växande behov av robusta transportlösningar. Inlandsbanan AB bedömer därför att Trafikverkets planförslag i högre grad behöver beakta de investeringar som krävs för att utveckla Inlandsbanan, liksom den nytta sådana satsningar skulle innebära för hela landet.

Att Inlandsbanan AB lyfts som ett exempel på Offentligt-Privat Samarbete i Trafikverkets planförslag är positivt. Den genomförda investeringsutredningen, i kombination med framtagna tekniska underlag och en etablerad dialog med marknaden, innebär att Inlandsbanan AB bedömer projektet som moget. Infrastrukturprojektet bedöms därmed

¹ Utbyggnadsstrategi för stambanorna genom Norrland TRV/2021/50613

vara väl lämpat för ett Offentligt-Privat Samarbete, i det fall regeringen avser att gå vidare med sådana projekt för att påskynda upprustningen av järnvägsinfrastruktur.

Nya modellen med fyra prioriteringsnivåer

Trafikverket har i planförslaget tagit fram en modell för prioritering av större investeringar i transportinfrastrukturen. Modellen innehåller fyra nivåer med kriterier, där samhällsekonomisk lönsamhet är överskuggande kriterier i de tre första och gränsöverskridande transportstråk och totalförsvarets behov ligger i klass fyra och har därmed den lägsta prioriteringsklassen. Objekt i kriterienivå fyra rankas efter att objekt med samhällsekonomisk lönsamhet i de högre nivåerna har prioriterats. Det innebär att viktiga stråk och objekt i kriterie fyra får svårt att kvala in. Objekt såsom E14 Lockne – Optand ovan, som ligger i det geopolitiskt utpekade gränsöverskridande östvästliga stråket mellan Östersund och Trondheim prioriteras inte. Att ett stråk av sådan betydelse för Försvarsmakten och Nato och som dessutom är Jämtlands mest trafikerade inte prioriteras i planen är naturligtvis bekymmersamt. Med planens kriteriesystem riskerar nödvändiga och viktiga investeringar i delar av landet att utebli. Redan bra infrastruktur prioriteras för att bli ännu bättre och dålig infrastruktur får stå kvar och bli ännu sämre i jämförelse. Helheten med ambitioner och strategi för en utveckling av transportsystemet riskerar att tappas bort i jakten på detaljer kring effekter och ekonomi. Samhällsbygget kantraras där viktiga transportstråk i delar av landet aldrig kommer att bli samhällsekonomiskt lönsamma.

Trimning och vidmakthållande

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att en större andel än tidigare av den totala infrastrukturbudgeten läggs på trimningsåtgärder och vidmakthållande. Framförallt vägsystemet i Jämtland Härjedalen har stora behov av upprustning, där även det finmaskiga vägnätet behöver underhåll. Länet har ett stort vägnät, en spridd befolkningsstruktur med många mindre tätorter. Länet behöver bra vägar för att fortsatt vara attraktivt för människor att leva och verka i. Likaså är Mittbanan betjänt av trimningsåtgärder såsom bortbyggande av obehagade plankorsningar och andra säkerhetsåtgärder men även mindre kapacitetsåtgärder. Utifrån förändrat klimat finns också stora behov av åtgärder för att bygga infrastrukturen robustare.

Den höjda beloppsgränsen för trimningsåtgärder på väg och järnväg till 150 miljoner kronor är bra. Det innebär att åtminstone mindre investeringar i transportsystemet kan göras. Den ökade budgeten kommer innebära fler åtgärder där kommuner påverkas. Mer insyn för kommuner i planerade åtgärder för eventuell samplanering kommer att behöva initieras. Medlens användning skulle med fördel kunna följas upp på en nationell nivå för att säkerställa en spridningen i hela landet.

Höjda ramen till Enskilda vägar

Organisationer som LRF och Sveriges Åkeriföretag har spelat in till remissyttrandet att den höjda ramen för bidrag till drift av enskilda vägar är mycket bra. I Jämtland Härjedalen finns ett stort antal mil enskilda vägar. Många av dessa vägar är viktiga för de gröna näringarna som till exempel skogsnäringens transporter av skogsråvara, som är en av Jämtlands och Sveriges största och viktigaste näringar. Vägarna behöver för att inte riskera att stängas vid tjällossning och blöta årstider förstärkas på olika sätt, därför är möjligheterna till ett ökade underhållsbidrag välkommet.

Regionala Transportplanen – Jämtland har (fortfarande) bland de lägsta ekonomiska ramarna

Den fördelningsmodell som departementet tillämpar för fördelning av de ekonomiska ramarna till landets Regioner skapar obalanser i landet. Medlen som ska användas för en utveckling av det regionala vägnätet och vissa kollektivtrafikåtgärder ger med de stora ekonomiska skillnaderna olika förutsättningar mellan regionerna. Region Jämtland Härjedalen har trots sitt stora antal kilometer länsväg en av de absolut lägsta ekonomiska ramarna i landet. Större standard- och säkerhetsåtgärder såsom mitträckessepareringar eller plankorsningsåtgärder går inte att planera in med den begränsade ramen, ej heller medfinansiering till större kollektivtrafikåtgärder såsom resenärsterminaler. Detta har Region Jämtland Härjedalen påtalat till departementet i flertalet planomgångar. En översyn av systemet för ramtilldelning behöver absolut göras och om inte annat vid ökad total budget passa på att utjämna ramarna.

Beredskap och totalförsvär, dialog med Regioner utifrån regional utveckling och infrastruktur

Region Jämtland Härjedalen ser behoven av en dialog i en bredare kontext med Trafikverket och Försvarsmakten när det gäller beredskap och totalförsvär inkl militärens transporter. Det handlar om samplanering gentemot regionala transportplanen men också infrastrukturutveckling i ett bredare perspektiv. Ansvarsbilden ser annorlunda ut nu än tidigare. I och med att Sveriges Regioner nu har ansvaret för den regionala utvecklingen inklusive infrastruktur är försvarsmaktens upprustning av intresse i den samlade bilden av den regionala utvecklingen. Regionerna samordnar också kommunerna och näringslivet i frågor om transportinfrastruktur och även där finns ett behov av information utifrån lokal fysisk planering. Sammantaget kopplar den regionala utvecklingen också mot nationella transportplanen där den totala bilden behöver sammanvägas för identifiering av brister och behov i det statliga transportsystemet.

Alternativ finansiering och EU-medel

EU:s Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE föreslås inför kommande programperiod få en höjning för infrastruktur- och energiåtgärder från dagens 25 miljarder till 51 miljarder Euro. Den ökade ramen kan innebära större möjligheter för Sverige att ta hem mer EU-medel för infrastrukturinvesteringar. Logiken för ansökan från FSE baseras i huvudsak på att ansökan endast kan göras för namngivna objekt i nationella planen. Mot bakgrund av de möjligheter till finansiering av infrastrukturprojekt som EU-fonden kan ge i den kommande programperioden borde fler potentiella projekt för alternativ finansiering finnas med i planen. Dessutom, de medel som Sverige sedan beviljas av FSE borde gå tillbaka till infrastrukturbudgeten för att kunna finansiera fler projekt i landet.

Ökade ramen till regionala kommunala flygplatser och vikten av redundant statligt flygplatssystem

Regeringen har beslutat att höja stödet till de kommunala flygplatserna vilket är välkommet. Härjedalens flygplats har en mycket viktig roll för tillgängligheten. För en liten kommun som Härjedalen är det tufft att ur den kommunala kassan bedriva en flygplats, därför är ökade statliga bidrag välkommet. Flygplatsen i Härjedalen borde också få beredskapsstatus. Inte minst under skogsbränderna 2018 kunde konstateras vilken viktig roll Härjedalens flygplats spelade i att kunna serva både svenskt och utländskt flyg i brandbekämpningen.

I den senaste flygplatsutredningen om Arlandas roll och konkurrenskraft föreslår utredaren att den statliga flygplatsen Åre/Östersund airport ska få upphandlad trafik i det fall det kommersiella flyget skulle utgå. Detta är ett bra förslag. Flygplatsen har en betydande roll för Jämtland för överdagen resor mot Stockholm och även internationella resor. Flygplatsen kommer även sannolikt spela en roll i Natos och Försmaktens transportsystem. Planering för eventuella investeringar på flygplatsen för att klara sådana åtaganden behöver ha en framförhållning.

Trafikavtalen

Trafikavtalen ingår inte i nationella planen men Region Jämtland Härjedalen vill ändå i sammanhanget föra upp frågan om långsiktigheten i dagens system och problemet med ettåriga budgetar och avtal. Budgeten för trafikavtalen som beslutas i höstbudgeten varje år bestämmer vilken ekonomisk ram Trafikverket har för att teckna avtal om trafik. Detta för att uppfylla statens åtagande om tillgänglighet i hela landet. Den korta framförhållningen och de korta avtalen innebär att Regioner och kommuner får utstå stora ekonomiska risker i sina avtal med trafikoperatörerna. Risker som skulle kunna minimeras med längre budgetar och bättre framförhållning, eventuellt genom att läggas in som en post i den ekonomiska ramen för nationella transportinfrastrukturplanen.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson (S)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Magnus Aspegren
Regional utvecklingsdirektör