



## REMISSYTTRANDE

Kontoret för samhällsutveckling  
Cecilia Hagberg  
Trafik- och infrastrukturplanerare

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

### **Remissyttrande av Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 TRV 2023/70321**

Åre kommun är inte formell remissinstans, men väljer att yttra sig över remissen om inriktningsplan för infrastruktur 2026-2037.

Åre kommun stödjer Region Jämtland Härjedalens yttrande med fokus på regionens geografi och länsgemensamma 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 (Oänstransportplanen)

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

Utöver deras synpunkter vill Åre kommun lyfta våra platsspecifika perspektiv som inte framkommer i Trafikverkets inriktningsplan för infrastrukturen 2026-2037.

#### **Sammanfattning**

- För fortsatt positiv befolknings- och näringslivsutveckling är tillgängligheten avgörande och därför är det fundamentalt att ekonomiskt utrymme finns som innefattar investeringar utöver vidmakthållande, för att hålla en god standard på väg och järnväg, likvärdig över landet, utifrån utvecklingsbehov.
- För en hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling med besöksnäringen som en motor krävs investeringar i infrastruktur som kan möta den ökade efterfrågan på hållbara transporter till friluftsliv och natur.

- Åre kommun delar Trafikverkets konstaterande om behov av bättre resandestatistik för besöksnäringen. Det är angeläget att det inkluderas vid denna planrevidering, att den speglar verkligheten, liksom att prognoser baserat på mål och utvecklingsplaner tas fram, för att behovet av infrastruktursatsningar ska bli tydligare.
- Tack vare den tongivande besöksnäringen tillsammans med att det är attraktivt att bo i Åre kommun så sker större industrietableringar. Dessa industrier inom kommunen W<:som i länet investerar för framtiden nu, vilket även måste återspeglas i de vägar och järnvägar som den är beroende av i regionen. Omställningen till fossilfritt är en del av det.
- En analys utifrån ett ekonomiskt-geografiskt perspektiv bör läggas till Trafikverkets samhällsekonomiska ram och stråktänk för att bättre spegla nyttan och betydelsen av lokala, regionala och landsgränsöverskridande arbetsmarknader. God digital tillgänglighet är en vil<ig komponent i detta.
- Ett resilient transportsystem behövs både för civil och militär mobilitet. I klimatförändringens tid måste investeringar ske för att järnväg och vägar ska vara mer motståndskraftiga. Järnvägens betydelse ökar för transporter av både människor och gods liksom dess del i omställningen för ett mer hållbart resande. Kapacitetsbrister måste kunna åtgärdas på Mittbanan och ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet uppnås för E14.
- Norges nationella transportplan för fram Meråkerbanan/Mittbanan och E14 som strategiskt vil<iga förbindelser för handel och beredskap och där behovet av standardhöjning är tydligt. Investeringar som planeras behöver även ske på den svenska sidan.

### **Sambandet mellan tillgängligheten och befolkningsutveckling**

Kommunen delar Trafikverkets ställningstagande att oavsett ramnivå bedöms befintliga skillnaderna i tillgänglighet för människor bosatta och verksamma i olika geografier kvarstå eller förstärkas.

I Jämtland-Härjedalen sker majoriteten av tillväxten i det så kallade "Jämtlandsstråket", ett brett stråk utmed E14 och Mittbanan där befol<ningen ökat under många år. De senaste 10 åren har Åre/Duved vuxit med 44% och kommunen i sin helhet med 19%.

Positiv befolkningsutveckling har ett särskilt starkt samband med tillgänglighet i mindre kommuners större tätorter. Det sambandet är helt avgörande för en positiv befolkningsutveckling för de övriga tätorterna i Åre kommun.

Tillgängligheten i länet är fundamental 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. Därför är det fundamentalt att ekonomiskt utrymme finns som innefattar investeringar utöver vidmakthållande, för att hålla en god standard på väg och järnväg, likvärdig över landet, utifrån utvecklingsbehov.

För Jämtlands län och Åre kommun specifikt är en stark dragningskraft livsstilen och omgivningarna. Människor vill bo, leva och verka på en attraktiv plats med ett rikt friluftsliv tillsammans med god samhällsservice. För att uppnå det krävs god standard på infrastrukturen för såväl våra besökare som för våra permanentboende.

## **Näringsliv**

### **Besöksnäring och friluftsliv medverkar till stark hållbar utveckling och regional tillväxt**

Riksdagens mål om hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling innebär att friluftsliv och besöksnäringen bidrar till att stärka den lokala och regionala attraktiviteten och medverkar till en stark, hållbar utveckling och regional tillväxt. Ett av de preciserade "målen" är att infrastruktur och kommunalrntioner av olika slag fungerar väl och skapar en god tillgänglighet för besöksnäringen och dess besökare. Ökat intresse för friluftsliv ställer högre krav på tillgänglighet till naturområden och efterfrågan på hållbara transporter till dessa ökar. För att möta det behövs insatser både inom väg och järnväg.

### **Besöksnäringen och dess underlag**

Det är positivt att Trafikverket lyfter behovet av bättre statistik för besöksnäringen. Åre kommun pekar kraftfullt på behovet av att besöksnäringen ses som en viktig basnäring i likhet med skogsnäringen. Besöksnäringens transporter står för en betydande del av det totala resandet till och från Åre kommun. Under högsäsong motsvarar besöksnäringens transporter en stad med ca 35 000 invånare. Det krävs en infrastruktur som klarar av att hantera de topparna.

På 10 år har antalet gästbäddar ökat med 55% vilket motsvarar totalt 42 000 bäddar. Under perioden är det inom privata fritidsboendet som tillväxten skett. En prognos är gjord på de framtida investeringar inom Åredalen, varav planerade ligger på ett värde av 12 miljarder. En påtagligt ökande efterfrågan på nya hållbara lösningar för transporter återkommer från näringsliv och besökare. Därför är det angeläget att underlag med besöksnäringens resandestatistik finns med redan vid denna planrevidering, att den speglar verkligheten, liksom att prognoser baserat på mål och utvecklingsplaner tas fram, för att behovet av infrastruktursatsningar ska bli tydligare.

### **Industrisatsningar**

De industriella satsningarna och tillväxten som sker i kommunen och i länet som helhet beskrivs inte av Trafikverket vilket kan leda till att viktiga investeringar inom ramen för åtgärdsplaneringen inte kommer att prioriteras. För ökad robusthet, i kölvattnet av sårbarheten som blev märkbar under pandemin, är trenden tydlig att det är ett ökat tryck på etableringar av tillverkningsföretag att finnas nationellt.

Tack vare den tongivande besöksnäringen tillsammans med att det är attraktivt att bo i Åre kommun så finns en del större industrietableringar där två av Åre kommuns större industrier flaggar för en ökad efterfrågan och vilja att fördubbla sin kapacitet. Det är verksamheter som är av stor betydelse för hela regionen. Den övervägande delen av transporterna sker på väg, men med viljan att flytta över

mer på järnväg. De investerar för framtiden, bland annat för att säkra leveransförmågan. Därför är hög kvalitet på infrastruktur angeläget. Kompetensförsörjning behövs för den industriella tillväxten varpå persontransporter både inom och mellan regioner är viktiga.

Tillgången på och infrastrukturen för fossilfria och energismarta drivmedel behöver öka. Förfrågan om möjlighet att etablera biogasanläggning i Are kommun, produktion av grön vätgas i Ange, Västernorrland, miljardsatsning av fabrik för elektrobränsle i Östersund, vittnar om detta.

## **Järnvägens och vägens betydelse för näringarna, arbetspendling och försvarets transporter**

### **Arbetsmarknadsregioner**

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. En analys utifrån ett ekonomiskt-geografiskt perspektiv för att förstå utvecklingssambanden mellan befolkning, arbetsmarknad och pendling tillsammans med näringsstruktur och specialisering borde läggas till Trafikverkets samhällsekonomiska ram och stråktänk.

Acceptansen för den tid det får ta att arbetspendla är ca 45 min. Den digitala tillgängligheten är en viktig komponent i detta för att kunna jobba på tåg och buss under pendling.

Exempel på att arbetsmarknadsregionen allt starkare kommer att sträcka sig både västerut över landsgränsen och österut genom länet, är Trondheim med nya batterifabriken, samt Östersund med ekodatacenter och växthus. Trøndelag är en stor arbetsmarknadsregion där nya stora industrietableringar planeras.

### **Resilient transportsystem för civil och militär mobilitet**

Järnvägens betydelse fortsätter att öka, bland annat som en del i omställningen till mer hållbara transporter, samtidigt som det är ett bra sätt att transportera både människor och gods. Järnvägen står inför stora kapacitetsutmaningar. Mer kommer det bli med de stora industrietableringarna i norr och ökande godsflöden och persontransporter från Jämtland och Norge. Elektrifieringen av Meråkerbanan i slutet av år 2024 innebär att det öppnar sig en marknad med Trondheim som är Norges tredje största stad, samt tillgång till de isfria hamnarna i Atlanten som finns runt Trondheim.

Järnvägs- och vägstråket mellan Norge och Sverige över Storlien -Are - 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.

Det kommer att uppstå kapacitetsbrist på Mittbanan inom region Jämtland Härjedalen, särskilt väster om Östersund, vilket Trafikverket konstaterat<sup>1</sup>. Trots det och måldirektiven om gränsöverskridande transporter för arbete och tillväxt utpekas denna sträcka ändå inte som betydelsefull av Trafikverket.

Beredskap och sårbarhet/robusthet ökar som aspekt av hållbar utveckling. Inom politiken kopplas hållbarhet ihop dels med en vision om nationell beredskap genom självförsörjning av livsmedel, dels med visionen att hela Sverige inklusive landsbygden ska leva. Därför är det av hög relevans att vägar och järnvägar håller en god kvalitet även i vår del av landet. Trafikverket bör intensifiera sitt klimatanpassningsarbete för att minska negativ påverkan av klimatrelaterade skador. Sensommaren 2023 drabbades infrastruktur i Åre kommun av kraftiga översvämningar som påverkade både väg och järnväg. Vidmakthållande är mycket viktigt, därför välkomnar Åre kommun en större ekonomisk ram för detta. Nivån på underhåll måste vara sådan att infrastrukturens funktionalitet och robusthet kan säkerställas. Utöver det måste även investeringar för framtiden ske som ger utrymme för nya objekt och trimningsåtgärder för att hela landet ska kunna leva.

### **Sverige behöver möta satsningarna på infrastruktur likt Norge**

Norges Nationella plan för 2025-2036 visar på planer för att förstärka viktiga infrastrukturprojekt. Upprustningen av E14 är ett av de mest framträdande.

Transportvägarna från Stjørdal, Norge österut till Sverige på järnväg och väg håller inte den standard som behövs för att föra fram militära transporter. Norges försvars- och transportminister poängterar att E14 mot Sundsvall och dess hamn är en mycket viktig del i detta. En standardhöjning även på den svenska sidan är avgörande för att det ska kunna bli ett sammanhängande stråk med god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet fortsatt genom Åre kommun och vidare till svenska kusten.

### **ÅREKOMMUN**



Martine Eng  
Kommunstyrelsens ordförande



Tony Sparrman  
sekreterare

<sup>1</sup> Trafikverket (2021). Utredning Atlantstråket