

Datum
2024-02-26

Diarienummer
KS-00117-2024

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande - Remiss - Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026-2037

Remissinstansen diarienummer: LI2023/03919

Övergripande kommentarer

Kommunens yttrande baseras på Trafikverkets förslag på inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen och de nationella transport- och klimatpolitiska målen. Fokus är på kommunens geografi och region Jämtland-Härjedalens läns gemensamma transportpolitiska prioritering. Denna övergripande prioritering kan sammanfattas i följande punkter;

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

På objektsnivå för större investeringar innebär det bland annat

- Norra stambanan, dubbelspår Ockelbo-Mo grindar samt Kilafors-Holmsveden
- E14/E45 Lockne-Optand (ny sträckning i Östersunds södra delar)
- Utökning av befintligt objekt Mittbanan Östersund-Storlien

Nedan följer en sammanfattning av kommunens synpunkter. Synpunkterna preciseras sedan under rubriken *Utveckling av våra kommentarer*.

Generellt

Trafikverkets förslag till inriktningsplanering är generellt tydligt och väl underbyggt. Det innehåller många kloka förslag, både när det gäller långsiktig inriktning och förslag till regeländringar som bör vara möjliga att fatta beslut om i närtid. Det finns samtidigt ekonomiska faktorer och därmed möjligheter att finansiera fler objekt som inte gynnar region Jämtland-Härjedalen.

Trafikverkets inriktningsunderlag utgår dessvärre från gamla befolkningsprognoser där de stora nya industrisatsningarna i norra Sverige inte har beaktats. Det är allvarligt och mycket oroande att Trafikverkets inriktningsunderlag bygger på gamla siffror som inte speglar det behov av infrastruktursatsningar som nya arbetstillfällen och en ökande befolkning kommer att innebära för norra Sverige.

Region Jämtland-Härjedalen är en av två regioner i Norrland som utifrån de större industrietableringar som nu sker här beräknas växa. Tillväxten sker till följd av bland annat nyindustrialisering i Norrlands inland, en växande besöksnäring och ett starkt myndighetskluster. Detta ställer stora krav på utbyggd infrastruktur inom region Jämtland Härjedalen samt mellan region Jämtland Härjedalen och Mälardalen. Jämtland-Härjedalen är den enda region i Sverige där Tillväxtverket konstaterar att bristerna i infrastrukturen utgör ett tillväxthinder.

Ramfördelning och alternativinriktning

- Kommunen anser att en utökad ram med 20 procent behöver tillämpas för att hela landet ska leva. Övriga alternativ innebär ett fortsatt eftersatt underhåll på både väg som järnväg i och till vår kommun. De kommer inte heller att ge förutsättningar för ökad tillgänglighet och fortsatt tillväxt.
- Trafikverkets alternativinriktningar innebär att regionens enda kvarvarande objekt riskerar att senareläggas eller omprövas vilket vore ytterst olyckligt.

Befintligt objekt Mittbanan Östersund-Storlien

- Kommunen anser att det finns goda argument för att objektet Mittbanan Östersund-Storlien inte ska omprövas eller senareläggas. Det är därför av största vikt att objektet byggs enligt nuvarande tidplan.
- Utifrån direktivets mål om gränsöverskridande transporter och det nya säkerhetslägets finns behov av att stärka de öst-västliga stråken och utöka befintligt objekt med upp till fyra mötesstationer.

Nya namngivna större investeringar

- Kommunen delar Trafikverkets ställningstagande att oavsett ramnivå bedöms befintliga skillnaderna i tillgänglighet för människor bosatta och verksamma i olika geografier kvarstå eller förstärkas.
- Det är därför oroväckande att Trafikverket inte ser behovet av att, om det ekonomiska utrymmet finns, möjliggöra för större investeringar i region Jämtland-Härjedalen, som är den enda regionen där brister i tillgänglighet utgör ett tillväxthinder.

Möjliga nya större järnvägsobjekt i Norrland

- Trafikverket pekar på möjligheterna att kunna finansiera större järnvägsobjekt i Norrland. I praktiken innebär det däremot endast åtgärder i två av fem regioner i Norrland.
- Kommunen anser att om Trafikverket menar allvar med järnvägsobjekt i Norrland och samtidigt vill gynna industrietableringarna i Norr- och Västerbotten vore det ytterst lämpligt att namnge dubbelspår på Ockelbo-Mo grindar och Kilafors-Holmsveden.

Trafiksäkerhetsmål

- Kommunen delar Trafikverkets bedömning att fler vägar behöver mitträckessepareras. Detta förutsätter dock att ytterligare investeringsmedel avsätts.
- Trafikverkets mål om mitträckesseparering på de regionala vägarna kommer samtidigt inte kunna nyttjas av region Jämtland-Härjedalen på

grund av allt för låg tilldelning av medel till den regionala planen. Om det ska bli möjligt att mittseparera de regionala vägarna här krävs en kraftig utökning av ramen för den regionala planen.

- Kommunen anser att en ytterligare utbyggnad av mitträckesseparering ska utgå från mål om en nationell standard för europavägnätet. Stråk som endast byggts ut i begränsad omfattning ska därför prioriteras.
- Kommunen kan konstatera att objektet E14/E45 Lockne-Optand i tätorten Östersunds södra delar i så fall vore ett ytterst lämpligt objekt. Det bidrar starkt till direktivets mål för större investeringar. Nuvarande dragning av E14/E45 är dessutom ett direkt hinder för tätortsutveckling.
- Kommunen befarar att Trafikverket avser genomföra pausade omfattande hastighetsanpassningar och kommer i så fall motsäga sig detta.

Åtgärder för ökad krisberedskap

- Kommunen delar Trafikverkets synpunkt att kommande NATO-medlemskap kommer att kräva investeringar på väg och järnväg i militärstrategiskt viktiga områden, däribland region Jämtland-Härjedalen.
- Det är positivt att finansiering föreslås i annan ordning och att det behöver finnas en långsiktig strategi. Kommunen anser samtidigt att Trafikverket behöver arbeta proaktivt med att öka planmognaden på viktiga åtgärder.

Stadsmiljöavtal

- Trafikverket har inte utvärderat stadsmiljöavtalen. Ändå föreslår Trafikverket att de ska fasas ut. Kommunen anser inte att stadsmiljöavtalen ska fasas ut. De ska snarare bibehållas och utökas.

Ramarna för de regionala planerna

- Kommunen anser att det är negativt att ramarna för de regionala planerna inte föreslås utökas. Det krävs dessutom en översyn av fördelningsnyckeln.
- Det är positivt att Trafikverket avser att förbättra datat om turistresor. Kommunen förutsätter att informationen används vid en översyn av fördelningsnyckeln till de regionala planerna samt vid prioritering av objekt för större investeringar.

Planeringsprocessen

- Trafikverket redovisar ett behov av större möjligheter till omprioriteringar när kunskaper om förändrade nyttor eller kostnader uppstått. Det är svårt att invända mot detta. Det krävs samtidigt en stabil planeringsprocess där kommun och stat kan lita på att långt gångna planer håller.

Utveckling av våra kommentarer

Ramfördelning

Trafikverket presenterar ett förslag på ramfördelning med bibehållen ramnivå enligt gällande nationella plan för perioden 2022 - 2033. Utöver det finns fyra alternativa ramnivåer där ramen ökar eller minskar med 10 respektive 20 procent.

Trafikverket bedömer att endast med en ökad ramnivå på 20 procent kan samtliga befintliga obundna namngivna investeringar genomföras. Då ryms obundna investeringar för 153 miljarder kronor, varav nya objekt för 10 miljarder kronor.

Kommunen anser att Sverige behöver satsa mer och tillämpa en utökad ekonomisk ram för att hela landet ska kunna leva. De alternativ som innehåller mindre medel än så kommer innebära ett fortsatt eftersatt underhåll på såväl väg som järnväg i vår region. De kommer inte heller att ge förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling av regionen när det gäller såväl sysselsättning som boende och välfärd.

Oavsett ramnivå eller inriktning anser Trafikverket att vidmakthållande ska prioriteras. Trafikverkets inriktning om vidmakthållande är bra mot bakgrund av det stora statliga vägnät som finns i länet och de järnvägsnät som löper genom regionen och kopplar ihop länet med övriga Sverige och våra grannländer. En godtagbar standard är viktig för tillgänglighet inom samt till och från regionen. Det behöver samtidigt finnas medel för investeringar både på väg och järnväg.

Alternativ

Trafikverket bedömer att om nuvarande ramnivå bibehålls eller om ramarna utökas med 10 procent finns möjlighet till olika inriktningar vid fördelning av medel. Då finns möjlighet att prioritera de stora utpekade järnvägsprojekteten i Skåne, Västra Götaland och Norr- och Västerbotten. Det skulle i så fall innebära att övriga obundna namngivna investeringar behöver senareläggas eller omprövas.

Kommunen motsätter sig dessa låga ramnivåer eftersom det innebär en stor risk att det enda kvarvarande objektet i region Jämtland-Härjedalen, det vill säga Mittbanan mellan Östersund och Storlien, riskerar att senareläggas eller omprövas.

Tillväxten i regionen

SCB har nyligen tagit fram en befolkningsframskrivning fram till 2040. Här konstateras Jämtland-Härjedalen och Västerbotten är de två enda regionerna i Norrland som får befolkningstillväxt. I Jämtland-Härjedalen sker majoriteten av tillväxten i det så kallat ”Jämtlandsstråket”, ett brett stråk utmed E14 och Mittbanan i Östersunds, Krokoms och Åre kommuner. Här har befolkningen ökat under många år. Ökningen är nu så kraftig att den överväger minskningen av befolkningen på andra håll i länet. En utveckling och ökad tillgänglighet till/från Jämtlandsstråket gynnar samtidigt hela länet¹.

Tillväxten är stor i Östersund, och Östersund är som enda stad i Norrlands inland motorn för utvecklingen i inlandet. Enligt kommunens befolkningsprognos förväntas befolkningen öka med nästan 8 procent² fram till 2032. Med samma tillväxttakt kommer befolkningstillväxten vara 13 procent fram till 2040. Det är därför oroväckande att Trafikverket trots ovanstående använder prognoser där befolkningen i region Jämtland-Härjedalen kommer att minska. Det är även oroväckande att Trafikverket antar att sysselsättningen i de fyra nordligaste länen minskar med mellan 2 och 7 % fram till 2040. Detta går helt på tvärs mot de siffror

¹ Kontigo (2015). Ökad tillgänglighet i Jämtlandsstråket. Möjliga effekter på tillväxt och sysselsättning.

² Statisticon (2022) Befolkningsprognos 2023-2032 Östersunds kommun

som Trafikverket själva presenterade i regeringsuppdraget om åtgärder i transportinfrastrukturen i Norr- och Västerbotten där sysselsättningen i de fyra nordligaste länen, dvs. bland annat region Jämtland Härjedalen, beräknas öka med 8 %³. Det är även oroväckande att Trafikverket antar att produktionen i basnäringarna 2040 är markant mindre än i Trafikverkets förra prognos. De stora industriinvesteringarna i region Jämtland Härjedalen, Västernorrland samt Norr- och Västerbotten ska alltså enligt Trafikverket leda till minskad produktion av malm, stål och skogsprodukter.

Tillväxten sker till följd av bland annat nyindustrialisering i Norrlands inland, en växande besöksnäring och ett starkt myndighetskluster. Östersund är nu en naturlig del av den gröna omställningen. Det visar sig bland annat i form av att Synsam flyttar hem sin fabrik från Kina till Östersund, Woolpower bygger ny fabrik, EcoDataCenter och WA3RM etablerar datacenter och grönsaksodling, Uniper etableras för att kunna producera e-metanol för att ersätta fossila bränslen inom sjöfart och kemindustri. Utöver det etablerar Försvarmakten ett detachement i Östersund. Nyetableringar och utökning av befintliga verksamheter bedöms sammantaget innebära flera tusen nya arbetsplatser.

Den gröna omställningen, nyindustrialiseringen och ändrade omvärldsförutsättningar gör att Sverige 2040 kommer att se annorlunda ut än dagens Sverige. Det som börjar utkristallisera sig är en bild där basindustrin får en ny vär och därmed en situation där norra Sverige inklusive region Jämtland-Härjedalen än en gång blir motorn i den ekonomiska utvecklingen. I detta läge är det katastrofalt om inte samhället kan säkerställa att den nya infrastrukturen som krävs för att denna utveckling kommer på plats.

Region Jämtland-Härjedalen har under en längre tid missgynnats vid fördelning av medel för större investeringar⁴. Senaste gången medel från anslaget för större investeringar nyttjades i region Jämtland-Härjedalen var 2008, det vill säga för 16 år sedan. Sammantaget innebär detta att för Region Jämtland Härjedalen har åtminstone de fyra senaste nationella planerna inte bidragit till de mål som gäller för transportsystemet. Det innebär att Jämtland fått sämre förutsättningar för grundläggande tillgänglighet, sämre möjligheterna att möta klimatomställningen och sämre förutsättningar för social hållbarhet med likvärdiga livschanser. Det skulle kunna vara en anledning till att Tillväxtverket⁵ konstaterat att Jämtland-Härjedalen är den enda regionen där brister i infrastruktur är ett tillväxthinder.

Under den här perioden har det samtidigt skett en kraftig tillväxt i både Östersunds kommun och region Jämtland-Härjedalen. I det regionala utvecklingsarbetet har det konstaterats att den statliga infrastrukturen inte hängit med i regionens övriga tillväxt. Det har samtidigt konstaterats att nyckeln till hållbar tillväxt är tillgänglighet genom fjärrtransporter.

³ Trogon Consulting (2024) Analys av inriktningsunderlag från Trafikverket inför infrastrukturproposition 2024 (Nationell plan 2026–2037)

⁴ Sydsvenska Handelskammaren (2021), Hela kungariket och halva pengarna, Utvärdering av Sveriges tre nationella planer för infrastruktur 2010–2029

⁵ <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/lansuppdelad-statistik/jamtland.html?chartCollection=22>

Det är ändå positivt att regeringen gett byggstartsbeslut för objekten E45 Rengsjön-Älvros och Mittbanan Ånge-Östersund, men det krävs fler investeringar och planerade investeringar måste genomföras enligt dagens tidplan.

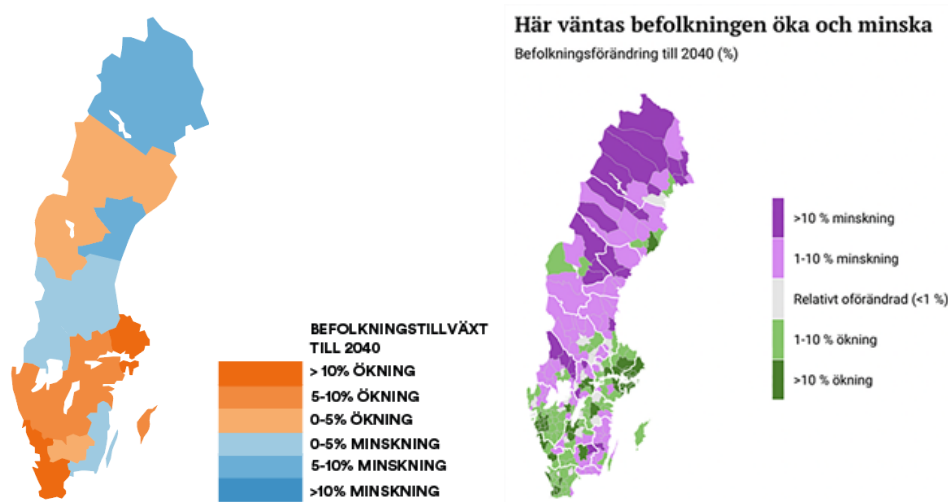


Bild 1 och 2 (till höger). SCB:s befolkningsprognoser.

Senareläggning och omprioritering av objekt

I region Jämtland-Härjedalen finns ett namngivet objekt om 300 miljoner på Mittbanan mellan Östersund och Storlien under perioden 2028 - 2033. Det är angeläget att objektet genomförs enligt nuvarande tidplan. Det är därför oroväckande att Trafikverket bedömer att endast en utökad ramnivå med 20 procent inte kräver omprövningar eller senareläggningar av obundna objekt.

Kommunen kan konstatera att Trafikverket bedömt att dessa åtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma och bidrar till bättre förutsättningar för pendling och regional utveckling⁶. De gynnar även gränsöverskridande transporter. Åtgärderna innebär att en större mängd obebakade plankorsningar kan byggas bort vilket enligt Trafikverket krävs för att nå det nationella trafiksäkerhetsmålet. Åtgärderna är förhållandevis billiga och kan genomföras utan järnvägsplan vilket är positivt tidsmässigt. Kommunen förutsätter därför att objektet inte kommer att bli aktuellt för omprövning eller senareläggning.

Mittbanan är ett av endast fyra gränsöverskridande järnvägsstråk. I inriktningsunderlaget pekar Trafikverket på de internationella resorna och transporternas betydelse för hur det svenska transportsystemet ska utvecklas. Trots det pekar Trafikverket enbart ut utredningar kring gränsöverskridande transporter i södra Sverige som kan innebära nya kandidater till den nationella planen.

Detta trots att Norge redan i slutet av år 2024 kommer att vara klara med elektrifieringen av Meråkerbanan. Det innebär att en ny marknad öppnas genom möjligheten att nå Norges tredje största stad Trondheim och dess isfria hamn. Det blir en stor fördel för både framtida gods- och persontrafik vilket kommer att gynna jobb och tillväxt i både Norge och Sverige. Trafikverket har tidigare konstaterat elektrifieringen innebär att det blir betydande kapacitetsbrist på Mittbanan i region

⁶ Trafikverket (2021) Samlad effektbedömning Östersund-Storlien, hastighetshöjande åtgärder

Jämtland-Härjedalen⁷. Trots detta och direktivets mål om gränsöverskridande transporter för jobb och tillväxt pekar Trafikverket inte ut sträckan som betydelsefull. Det är enligt kommunen olyckligt eftersom Trafikverket bedömt att elektrifieringen av Meråkerbanan medför ett behov av fyra mötesstationer väster om Östersund⁸. Behovet av ytterligare åtgärder framgår även i Norrtågs tågsstrategi⁹ samt SJ:s yttrande på den senaste nationella planen¹⁰. Kommunen anser därför att objektet behöver utökas med bland annat fyra nya mötesstationer för att medge kapacitet för en ökad turtäthet och ökade volymer gods på banan. Det skulle även innebära en kapacitetsökning i den militärstrategiskt viktiga östvästliga riktningen och kopplingen via Jämtland och hamnarna i Trondheim.

Trafikverkets förslag på nya större investeringar över 100 miljoner kronor

Trafikverket presenterar ett antal utredningar som kan bli nya investeringar under den kommande planperioden. Det handlar bland annat om stora järnvägsprojekt i Skåne, Västra Götaland och Norrland. Kommunen anser att det är olyckligt att Trafikverket vid flertalet tillfällen anger stora järnvägsprojekt i Norrland när det i praktiken handlar om investeringar i Norr- och Västerbotten. Det betyder alltså att investeringar föreslås i endast 2 av 5 av Norrlandsregioner.

Kommunen tolkar inriktningsunderlaget som att Trafikverket inte ser ett behov av att prioritera och finansiera fler namngivna investeringar i regionen Jämtland-Härjedalens under kommande planperiod, dvs. fram till 2037. Samtidigt finns inte utrymme för nya satsningar inom befintliga ramar förrän en bit in på 2040-talet. Det är därför först en bit in på 2040-talet som det enligt Trafikverket kan bli aktuellt med fler namngivna investeringar. Det är en oroväckande utveckling eftersom inga namngivna investeringar byggts i region Jämtland-Härjedalen efter 2008. Trafikverkets förslag innebär därför ett genomsnittligt nyttjande av anslaget i region Jämtland-Härjedalen på bara 15-20 miljoner per år under 35-40 år.

Kommunen anser att det vore en olycklig utveckling. Trafikverket bedömer samtidigt att befintliga skillnader i tillgänglighet för människor bosatta och verksamma i olika geografier kommer att kvarstå eller förstärkas. Om syftet är att nå de transportpolitiska målen om grundläggande tillgänglighet och utveckling i hela landet behöver det därför ske en jämnare fördelning av investeringsmedlen.

Större investeringar där det krävs finansiering om de ska kunna genomföras Åtgärder för att nå trafiksäkerhetsmål

Trafiksäkerhetsmålet nås enligt Trafikverket inte med planerade infrastruktur-åtgärder och kommande fordonsutveckling. Det krävs även satsning på mötesseparering. För att minska antalet omkomna och skadade krävs låga hastigheter i tätorter. Kommunen anser att det är positivt att Trafikverket ser behovet av ytterligare objekt för mötesseparering och att det finns behov av att utreda möjligheterna att minska kostnaderna per byggd kilometer. Det är därför positivt

⁷ Trafikverket (2021). Utredning Atlantstråket

⁸ Trafikverket (2019). Kapacitetsutredning Mittstråket Östersund-Storlien

⁹ Trivector (2021) Utredning av utvecklingsalternativ för mittstråket. Delstråk 2: Östersund-Storlien.

¹⁰ <https://www.regeringen.se/contentassets/5337b6007b714c0ea7f889018b515e56/sj-ab.pdf>

att Trafikverket anser att detta bör synliggöras i kommande direktiv. Det krävs samtidigt även mer medel för fler namngivna investeringar.

Trafikverkets mål om mitträckesseparering på de regionala vägarna kommer samtidigt inte kunna nyttjas av region Jämtland-Härjedalen på grund av allt för låg tilldelning av medel till den regionala planen. Om det ska bli möjligt att mittseparera de regionala vägarna här krävs en kraftig utökning av ramen.

Kommunen konstaterar att den av Trafikverket angivna volymen på 10 miljarder för mitträckesseparering innebär att ett endast fåtal objekt kan prioriteras. Kommunen anser att valet av kandidater bör återspegla ett mål om en nationell standard för europavägarna. Flertalet nationella stråk i landet är till stor del är utbyggda och det regionala nätet i södra Sverige är mer utbyggt än det nationella nätet i norra Sverige. Kommunen anser därför att om det tillförs medel för att finansiera mötesseparerade vägar är det rimligt att prioritera stråk som till stora delar saknar mötesseparering. Dessa ligger till stora delar i Norrlands inland.



Bild 3. Mötesfria vägar enligt Trafikverket¹¹.

Kommunen konstaterar att objektet E14/E45 Lockne-Optand i tätorten Östersunds södra delar i så fall vore ett ytterst lämpligt objekt. Objektet når direktivets mål om att större investeringar ska bidra till regional utveckling, landsbygdsutveckling och stärka näringslivets förutsättningar. En ny sträckning bidrar även till att andelen bullerutsatta minskar och att hastighetsgränsen kan sänkas i tätorten Östersund vilket krävs för att nå målen om trafiksäkerhet samt klimat och miljö. Nuvarande sträckningar innebär en ÅDT på 10.000 och hög andel tung trafik i tätorten

¹¹ https://www.trafikverket.se/contentassets/ce5ac0bf722148a19f9f8a9226d3d0c9/motesfriavagar_20231205.pdf

Östersunds södra delar, Trafikverket har därför konstaterat att nuvarande sträckning innebär betydande trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter och kapacitetsbrister för genomfartstrafiken. En ny sträckning är därför av stor vikt för trafiksäkerheten⁷.

Kommunen har även påtalat för Trafikverket att nuvarande dragning av E14/E45 genom Brunflo är ett direkt hinder för bostadsbebyggelse. Detta då nuvarande dragning och den omfattande trafiken medför att en kommunal detaljplan för bostadsbebyggelse inte längre går att genomföra. En ny sträckning kommer även möjliggöra för kommunen att ta fram ny verksamhetsmark. Det kommer att vara viktigt redan på kort sikt då kommunens befintliga industriområden till stor del är utbyggda. Objektet löser tillgängligheten till den riksintresseutpekade kalkstensbrytningen och innebär att tunga transporter hit inte måste gå genom Östersunds tätort. Objektet är därför av stor vikt för den fortsatta tillväxten i regionen.

Objektet medger en fungerande anslutning till det militära övningsområdet Grytan läger istället för dagens ko-tunnel vilket underlättar för större militära transporter. Det finns även andra aspekter som talar för att objektet är av militärt intresse.

Trafikverket planerade hastighetssänkningar har pausats. I inriktningsunderlaget anger Trafikverket att målet nu är att genomföra hastighetsanpassningarna senast 2030. Kommunen tolkar detta som att Trafikverket nu kommer att genomföra omfattande hastighetssänkningar i stora delar av region Jämtland-Härjedalen. Detta trots att regeringen inte tillät Trafikverket föreslagna omfattande hastighetssänkningar efter att bland annat Östersunds kommun överklagat. Kommunen kommer att motsätta sig eventuella framtida hastighetssänkningar.

Åtgärder för ökad krisberedskap

Trafikverket konstaterar att det i samband med Sveriges NATO-ansökan har framförts att det finns behov av att förstärka de öst-västliga transportstråken. Kommunen delar Trafikverkets synpunkt om att det krävs åtgärder för att förstärka de öst-västliga transporterna i regioner som pekats ut som militärstrategiskt viktiga. Kommunen konstaterar att Jämtlands betydelse för totalförsvaret, på grund av kopplingen mot Trøndelag och den isfria atlanthamnen i Trondheim, har lyfts i flertalet statliga utredningar. Trondheim är därför av stor betydelse för NATO. Kommunen liksom Trafikverket bedömer därför att ett kommande svenskt NATO-medlemskap kommer att ställa krav på en standardhöjning av viktig infrastruktur på både väg och järnväg i region Jämtland-Härjedalen.

Kommunen förutsätter att tillräckligt med medel för detta tillförs under en lång tidsperiod. Eftersom det finns få möjligheter att lyfta in nya större investeringar eller utöka trimningsanslaget är det positivt att finansiering av Försvarmaktens behov föreslås ske i annan ordning samt att det krävs en långsiktig strategi för finansiering. Ett klarläggande av formerna för detta måste ske inom kort.

Trafikverket behöver arbeta proaktivt för att kunna få medfinansiering av för Försvarmakten viktig infrastruktur. Det är rimligt att tro att det under planperioden

kommer att ske utlysningar för militär mobilitet inom EU. Trafikverket behöver säkerställa att viktiga objekt i samtliga militärstrategiska viktiga regioner är tillräckligt mogna för att det ska vara möjligt att söka medel för åtgärderna.

Det finns långt gångna planer på att etablera ett nytt regemente i Östersund, vilket kommer att ställa krav på utbyggd infrastruktur på det nationella, regionala samt kommunala nätet. Även finansiering av dessa ändamål behöver ske i annan ordning.

4 h Stockholm

Möjligheten att resa med tåg mellan Stockholm och Östersund respektive Åre via Atlantbanan på fyra respektive fem timmar är ett högt prioriterat transportpolitiskt mål i både region Jämtland-Härjedalen. Målet innebär en ökad tillgänglighet genom fjärrtransporter vilket pekats ut som nyckeln för hållbar tillväxt i vår region.

För att nå målet krävs ett antal investeringar. Tre delsträckor är mogna för att kunna namnges i nästa nationella plan. Det handlar om Mittbanan mellan Östersund och Storlien, vilket tidigare beskrivits. Det handlar även om dubbelspår på Norra stambanan mellan Ockelbo-Mo grindar och Kilafors-Holmsveden.

Trafikverket har tidigare konstaterat att dubbelspår på föreslagna sträckor på Norra stambanan ökar kapaciteten på Sveriges viktigaste stråk för gods mellan norra och södra Sverige¹². Sträckorna dimensionerar kapaciteten på både kuststråket och det gränsöverskridande Atlantstråket¹³. Trafikverket har därför bedömt att åtgärderna även krävs för att avlasta kuststråket vilket gynnar fjärrtransporter, godstransporter och arbetspendling. Åtgärderna är därför viktiga i ett stråkperspektiv.

Då Trafikverket bedömt att det kommer bli svårt att få till effektiva tidtabeller för godstrafiken på kuststråket kommer Norra stambanan få en betydande roll för godstransporter¹². Trafikverket bedömer därför att åtgärderna kommer att bli än viktigare till följd av de stora industrisatsningarna i Norr- och Västerbotten. 2026 finns enligt gällande planer ett komplett dubbelspår för gods från Kontinenten/Malmö/Göteborg via Hallsberg till Frövi¹⁴. I en utbyggnadsstrategi återstår sedan kapacitetsbrister fram till Storvik samt mellan Ockelbo och Kilafors. Ur ett nationellt perspektiv och i ett stråktänk är åtgärderna därför av största betydelse. De bidrar också högsta grad till direktivets mål för större investeringar, det vill säga att de ska bidra till regional utveckling, landsbygdsutveckling samt bidra till sammanhängande stråk¹⁵.

Kommunen konstaterar utifrån detta att åtgärderna skulle vara ytterst lämpliga att föreslå som namngivna investeringar. Trafikverket har i inriktningsunderlaget utrett möjligheterna att kunna föreslå större järnvägsinvesteringar i Norrland, vilket enligt Trafikverket innebär investeringar i två av fem Norrlandsregioner. Trafikverket har samtidigt haft ett uppdrag att utreda infrastrukturbehov till följd av

¹² Trafikverket (2022). Kapacitetsutredning för stambanorna genom Norrland Sträckorna Storvik-Vännäs och Gävle-Ockelbo

¹³ Trafikverket (2019). Kapacitetsutredning för sträckan Gävle-Västeraspy (Umeå) och Norra Stambanan sträckan Storvik-Kilafors

¹⁴ Trafikverket (2018). Utbyggnadsstrategi för godsstråket genom Bergslagen Sträckan Frövi-Storvik

¹⁵ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2023). Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026-2037.

industrietableringarna i Norr- och Västerbotten och då begränsat behovet till dessa regioner. Även aktuella dubbelspår gynnar enligt Trafikverket nyss nämnda etableringar¹⁶. Om Trafikverket vill göra investeringar i alla Norrlandsregioner och samtidigt underlätta för nämnda etableringarna i Norr- och Västerbotten skulle dessa åtgärder därför vara ytterst lämpliga att namnge.

Stadsmiljöavtal

Östersunds kommun anser att stadsmiljöavtalen bidrar 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. Det är därför mycket negativt att de tas bort trots att Trafikverket inte utvärderat stadsmiljöavtalen. Satsningen bör istället utökas. 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 medelstillelningen till den regionala planen.

Länsplanernas ramar

Region Jämtland-Härjedalen, flera andra regioner samt kommunerna i vår region har flera gånger pekat på behovet att se över fördelningsnyckeln för de regionala planerna. Idag fördelas ramarna till landets regioner efter en princip som till största delen baseras på antalet folkbokförda i respektive region. Hänsyn tas inte till antal mil statlig väg, bebyggelsestruktur, eller trafikmängder i tillräcklig omfattning. En översyn av fördelningsnyckeln krävs därför inför nästa planeringsperiod. En ändrad fördelning görs lämpligen när de totala ramarna räknas upp. Då ändras inte planeringsförutsättningarna för enskilda regioner alltför drastiskt.

Det är därför positivt att Trafikverket vill förbättra datat om turistresor. Kommunen förutsätter att informationen används vid framtida fördelning av medel till de regionala planerna och vid prioritering av större investeringar.

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. Östersunds kommun välkomnar en sådan utredning.

Sedan lång tid tillbaka diskuteras behovet av en omlastningsterminal i Östersund och planer för en sådan håller på att tas fram. Terminalen ska betjäna ett betydligt större område än kommunen och kopplingarna mot övriga landet är helt avgörande. Ett större engagemang från staten i dessa frågor är därför mycket angeläget.

Om utgångspunkter för måluppfyllelse

Trafikverket påpekar att flera av de transportpolitiska målen kan nås med andra medel än investeringar. Trafikverket pekar på vikten av utveckling av

¹⁶ Trafikverket (2022). Kapacitetsutredning för stambanorna genom Norrland Sträckorna Storvik-Vännäs och Gävle-Ockelbo

prissättningen för transporter, prissättningen av utsläpp genom bränsleskatter och behovet av trängselskatter och utveckling av fordons- och trafikregleringar.

Östersunds kommun delar detta synsätt och konstaterar att rådigheten över dessa medel i de allra flesta fall ligger på nationell nivå. När det gäller bränsleskatter anser dock kommunen att det kan behövas åtgärder som i någon mån ekonomiskt kompenserar boende i landsbygdsområden då dessa, i genomsnitt, reser nästan dubbelt så långt per person jämfört med boende i tätort samtidigt som den gleasa bebyggelsestrukturen inte ger underlag för utbyggd kollektivtrafik.

Kommunen anser samtidigt att ny lagstiftning skulle kunna medge för kommunen att införa miljö-/trängselskatter som tillfaller kommunen och där medlen i så fall ska vara öronmärkta för investering och drift av infrastruktur för gång-, cykel och kollektivtrafik. Liknande möjligheter finns i Norge men inte i Sverige

Om planeringsprocessen

Trafikverket redovisar behov av större möjligheter till omprioriteringar när kunskaper om förändrade nyttor eller kostnader uppstått. Det är svårt att invända mot detta. Det krävs samtidigt en stabil planeringsprocess där kommun och stat kan lita på att långt gångna planer håller. Östersunds kommun har dessvärre dåliga erfarenheter på detta område. Sedan mycket lång tid tillbaka har Trafikverket planerat för en ny sträckning av E14/E45 mellan Lockne och Optand i tätorten Östersunds södra delar. En vägplan har tagits fram (dock ej fastställd) och objektet har funnits med i tidigare nationella planer. Kommunens fysiska planering har utgått från att den nya sträckningen genomförs. Detta har inneburit att kommunen sedan mycket länge har reserverat en korridor där ingen nybebyggelse har tillåtits. Objektet lyftes sedan ur den nationella planen. Detta undergräver förtroendet mellan stat och kommun och måste undvikas

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

- Yttrandet skickas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.nationellplan@regeringskansliet.se (ange diarienummer LI2023/03919 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet)