



Strategisk samhällsplanering
Cecilia Hagberg
Trafikplanerare

YTTRANDE

Regeringskansliet: Landsbygd- och
infrastrukturdepartementet
Dnr LI2025/01587

Yttrande över nationell plan för transportinfrastrukturen perioden 2026-2037

Åre kommuns synpunkter

Åre kommun är inte formell remissinstans, men väljer att yttra sig över remissen om förslag nationell transportinfrastruktur perioden 2026-2037.

Åre kommun stödjer Region Jämtland Härjedalens yttrandet med fokus på regionens geografi och läns gemensamma transportpolitiska prioriteringar. Åre kommun vill i sitt yttrande ytterligare betona delar av de samlade yttrandena från Region Jämtland Härjedalen, Partnerskap Atlantbanan, respektive Partnerskap Mittstråket, utöver att lyfta våra platsspecifika perspektiv.

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 "Förbifart Brunflo"
- Utökning av befintligt objekt Mittbanan Östersund-Storlien, behåll tidplanen från nuvarande plan vilket innebär byggnation 2029-2031
- Norra stambanan, dubbelspår Ockelbo-Mo grindar samt Kilafors-Holmsveden

Vidmakthållande, trafiksäkerhet och funktionalitet

Vidmakthållande

Åre kommun välkomnar och ser det som mycket positivt att ett fokus på vidmakthållande tydliggjorts i planen för både väg och järnväg. Det är en självklarhet att underhåll måste ske kontinuerligt för att säkerställa en stabil infrastruktur som bär, både rent tekniskt och hållfasthetsmässigt, men också ur ett transportsystemperspektiv, för likvärdiga möjligheter till samhällsutveckling i hela Sverige.

Därför är det särskilt efterlängtat med den ökade tilldelningen av medel för vidmakthållande i ett län och i en kommun där underhållsskulden på vägarna är betydligt högre än i andra delar av landet. I Jämtlands län är 30 procent av det statliga vägnätet i dåligt till mycket dåligt skick. Motsvarande av de statliga

vägarna i Åre kommun är 28 procent¹ vilket Transportföretagen presenterat baserat på Trafikverkets data. Med en stor andel enskilda vägar (84 procent) i länet och i kommunen specifikt (80 procent) är det glädjande att bidraget till dessa ökar. Det är också positivt att en fortsatt utbyggnad av bärighetsklass BK4 görs av vägnätet.

Med järnvägsförbindelser av stor vikt för besöksnäringen, samt godstransporterna, är det grundläggande med en bra standard på dess infrastruktur, vilket kräver en god nivå på underhållet. Genom det ökade anslaget för järnvägen kan en del av underhållsskulden åtgärdas inom planperioden, vilket är positivt, men takten behöver öka. Det är inte rimligt att det ska dröja till 2050 innan den är borta.

Trafiksäkerhet

Påskyndandet av införande av säkerhetssystem, ERTMS, för järnväg är högst relevant för länet, med dess 155 passager över järnvägen mellan Östersund och Storlien, en sträcka på 160 kilometer. Icke minst för Åre kommun, där flera olyckor med dödlig utgång har skett vid passager över järnvägen de senaste åren.

Samhällsekonomisk lönsamhet och investeringar

Uteblivna större investeringar hämmar utvecklingen

Utöver den ökade tilldelningen av medel för vidmakthållande, måste även investeringar för framtiden ske för att hela landet ska kunna utvecklas. Det nya systemet med så kallade transparanta prioriteringskriterier för de större investeringarna är uppbyggt i fyra nivåer, där samhällsekonomisk lönsamhet är det absolut tyngsta kriteriet.

Den modell som används för beräkning av samhällsekonomisk lönsamhet är förenklad och trubbig. Ekonomiska detaljer riskerar att styra mer, än att ett helhetsgrepp tas om samhällsbyggandet och dess utveckling av transportsystemet. Det bidrar inte till övergripande mål för transportsystemet, utveckling av Jämtlands län eller Åre kommun. Transportstråk i vissa delar av landet kommer enligt detta synsätt aldrig att bli samhällsekonomiskt lönsamma.

Den låga standarden och stora bristerna i den nuvarande infrastrukturen i länet är ett direkt tillväxthinder för många företag som är beroende av transporter enligt Tillväxtverket och Svenskt Näringslivs mätningar.

Jämtlandsstråkets betydelse för Norrlands inland

I Jämtland-Härjedalen sker tillväxten främst i "Jämtlandsstråket" längs E14 och Mittbanan, där befolkningen har ökat under många år. Detta område är ett av tre tillväxtområden i Norrland, enligt Trafikverkets prognoser, med över 10 procents ökning av befolkningen i delar av länet. Under de senaste 10 åren har Åre/Duved växt med 44 procent, medan kommunen totalt har ökat med 19 procent. Befolkningsutvecklingen är också kopplad till tillgänglighet i mindre kommuners större tätorter. Detta samband är viktigt för Åre kommuns övriga tätorter.

Åre kommun har satt som mål att nå 18 000 invånare till år 2050, vilket stämmer överens med befolkningsökningen senaste decenniet. En stark dragningskraft för Jämtlands län och Åre kommun är livsstilen och omgivningarna. Människor vill bo och arbeta på en attraktiv plats med bra natur och samhällsservice. För att nå dit behövs god infrastruktur för både besökare och permanent boende.

¹ <https://www.varavagar.se/dittlan/are>

Tillgänglighet är viktig för boende, besökande näringsliv och företagens möjligheter att få arbetskraft och kunna transportera varor. Det är därför oroväckande att de största vägarna E14 och E45 har så låg standard. Det behövs investeringar. Endast E45 Rengsjön-Älvros är med i planen, men det närmar sig färdigställande.

Befintligt objekt Mittbanan Östersund-Storlien är enligt Åre kommun självklart att det kvarstår i sin fulla sträckning. Järnvägens underhållsskuld måste definitivt betas av i högre takt än föreslaget i planen för att vara ett färdmedel att räkna med i omställningen till ett mer hållbart resande.

Efterfrågar prioriteringar av investeringar för Jämtlands län

Åre kommun anser att det redan nu i förslag till nationell plan bör göras utrymme för investeringar i infrastrukturen i länet och prioritera att större objekt viktiga för länet kommer med inom planperioden 2026 - 2037.

Upprustning på de stora järnvägs-flödena med bland annat Hallsberg-Luleå på Norra Stambanan är bra. Åtgärder på stambanan är positivt för fjärrtågen & godstransporterna. Det ger effekt även för Jämtland Härjedalen med förbättrad kapacitet, men fordon som kan nyttja dess kapacitet behöver också tillföras.

Kuststråket behöver avlastas² och därför är det också avgörande att det objekt som ligger i +10% listan, Ockelbo - Mo grindar, tas med i planen, vilket också Trafikverket region norr utpekat som kandidat. Ett led i det är dubbelspår på sträckorna Ockelbo – Mo grindar och Kilafors – Holmsveden. Kommunen anser att åtgärder för att förbättra restiderna och kapaciteten på Atlantstråket (Norra stambanan, Mittbanan och Meråkerbanan) bör namnges, däribland åtgärden dubbelspår på Norra stambanan mellan Ockelbo - Mo grindar.

Mittbanan, Mittstråket E14 och Meråkerbanan

Mittbanan, Mittstråket E14 och den nu elektrifierade Meråkerbanan är strategiskt viktiga förbindelser för handel och beredskap där behovet av standardhöjning är tydligt. Investeringar som planeras och sker på den norska sidan behöver även mötas upp på den svenska sidan.

Åtgärder på Mittbanan är bra för regionalt, lokalt resande, godstransporter och kopplingen till Norge. Det framgår också att turutbudet och konkurrenskraften gentemot bilen³ behöver öka på Mittbanan. Norrtåg har en vision om utökat turutbud mellan Östersund- Duved/Storlien som de jobbar för. Objektet Mittbanan Östersund-Storlien, i nationella transportinfrastrukturplanen, gör förutsättningarna bättre för kortare restider genom kapacitetshöjande åtgärder.

Möjligheten till ett sömlöst resande mellan Trøndelag och Mälardalen öppnar dessutom upp sig när Meråkerbanan nu är elektrifierad. Många aktörer, både på norska och svenska sidan gränsen jobbar för långväga trafikering - interregional tågtrafik - utan byten, med dess fördelar som det kan ge för en så stor andel av befolkningen.

I nuvarande plan finns objektet Mittbanan Östersund-Storlien med i *fasen utredningsskede* med byggstart satt till år 2028 - 2033 med konstaterad samhällsekonomisk lönsamhet⁴. Det borde rimligtvis innebära att detta objekt i

² Trafikverket (2022). Kapacitetsutredning för stambanorna genom Norrland. TRV 2021/50613

³ Trivector Trafik AB (2017). Analys av stationslägen och trafikering läns Mittstråket.

⁴ Trafikverket (2025). Samlad effektbedömning Östersund-Storlien hastighetshöjande åtgärder JM1815

förslaget till ny nationell plan flyttats fram till *fåsen klart för byggstart* år 2029 - 2031 så som skett med andra objekt i planen⁵ som även de fanns med i utredningsfas tidigare⁶, men det är inte fallet. Dessa andra objekt har dessutom lägre samhällsekonomisk lönsamhet. Åre kommun anser att detta måste justeras så att objektet Mittbanan Östersund-Storlien hamnar där det ska vara, genomförande år 2029 - 2031. Annars är också risken stor att det påverkar trafikoperatörens planer negativt och försämrar därmed möjligheten för fler att resa mer hållbart inom arbetsmarknadsregionen.

Delsträckan Duved-Storlien, inom det namngivna objektet, beskrivs som bortprioriterad på grund av att den är lågt trafikerad. Samtidigt konstateras det att en ökning av framförallt godstågstrafik på sträckan kommer att ske i samband med elektrifieringen av Meråkerbanan då förutsättningarna att nyttja Trondheims isfria Atlanthamnar öppnas. Trafikverkets känslighetsanalys, visar att både godsflöden och persontrafik kommer att öka på hela sträckan Östersund-Storlien och vidare mot Trondheim.

Mittstråket är namnet på den öst - västliga korridoren mellan Sundsvall och Trondheim från Östersjön till Atlanten. Mittstråket är av särskilt internationell betydelse för sammanhållning och tillgänglighet över nationsgränsen och ingår i EU:s utpekade TEN-T nätverk. E14 som ingår i Mittstråket, är utpekad som en del av det funktionellt prioriterat vägnätet, viktiga för långväga personresor med bil för både sällanresenärer och dagligt resande, för kollektivtrafik med buss och godstransporter. Den är utpekad eftersom den är som mest kritisk för nationell och regional tillgänglighet. Innebörden av det är att säkerställa att den är i gott skick och kan hantera dagens och framtida behov.

Därför är det anmärkningsvärt att ett av länets högst rankade projekt, E14 Lockne – Optand (förbifart Brunflo), som skulle lösa en stor flaskhals i länets transportsystem, är borttaget i förslag till nationell plan. Projektet är inte ens nämnt på grund av att de samhällsekonomiska beräkningarna fastställt att den är ”robust olönsam”. Trafikverket har inte heller lyft in objektet i +10 alternativet. Förbättrad säkerhet och miljö, arbetspendling och möjligheter till ökat bostadsbyggande är några av de övergripande kriterierna i direktivet från regeringen, objektet E14 Lockne – Optand kvalar in på alla dessa!

Tillgänglighet för tillväxt och fortsatt positiv befolknings- och näringslivsutveckling

Järnvägens och vägens betydelse för näringarna och arbetspendling kan inte nog poängteras. Det finns också ett samband mellan tillgängligheten och befolkningsutveckling. Kommunen vill tydligt påpeka att befintliga skillnaderna i tillgänglighet för människor bosatta och verksamma i olika geografier kvarstår, eller förstärks, när de större investeringarna uteblir för länet.

Dessutom följer investeringarna inte den relativa befolkningsutveckling som Trafikverket visar⁷ per kommun för 2019-2045, när det kommer till Jämtlands län sett till tilldelning av nationella medel i planen. Området är ett av endast tre tillväxtområden i Norrland enligt Trafikverkets prognoser. Ändå avspeglas det inte i nationella planen där satsningar längsmed kusten är uttalat.

⁵ Trafikverket (2025). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 TRV 2025/37255

⁶ Trafikverket (2022). Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033. TRV 2021/79143

⁷ Socioekonomiska indata på Sampersområden avseende 2019 och 2045 för basprognos år 2024

Besöksnäring och friluftsliv medverkar till stark hållbar utveckling och regional tillväxt

Besöksnäringen är en stor basindustri för fler än Åre kommun. I länet genererar den en omsättning på drygt sex miljarder, cirka tre miljoner gästnätter. Den är också största tillväxtmotor för Jämtland Härjedalen, en av de viktigaste basnäringarna för hela Norrlands inland, har ett högt exportvärde på nivåer som är större än järn-, stål och personbilsbranschen tillsammans, bidrar till stora regionala investeringar och genererar tusentals arbetstillfällen. Besöksnäringen är även en inkörsport till arbetslivet för unga arbetssökande från hela landet.

En hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling, med besöksnäringen som en motor, kräver investeringar i infrastruktur som kan möta den ökade efterfrågan på hållbara transporter till friluftsliv och natur. För att klimatmålen ska nås behöver besöksnäringen fortsätta sitt arbete för minskad klimatpåverkan och styra bort från ohållbara resmönster. Därför är det mycket viktigt med goda tågförbindelser till och från Åre kommun.

Riksdagens mål innebär att friluftsliv och besöksnäring ska göra områden mer attraktiva och bidra till hållbar tillväxt. Infrastruktur och kommunikationer måste fungera bra för att stödja besöksnäringen. Det ökade intresset för friluftsliv kräver bättre tillgänglighet till naturområden och efterfrågan på hållbara transporter dit ökar. Större investeringar i väg och järnväg behövs för att möta dessa krav.

Åre kommun vill trycka på att besöksnäringen ska 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 procent, 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 investeringar ligger på ett värde av 12 miljarder kronor. En påtagligt ökande efterfrågan på nya hållbara lösningar för transporter återkommer ständigt från näringsliv och besökare.

Besöksnäringen är en av Sveriges snabbast växande näringar. Ändå är beaktandet av besöksnäringen vid prognosberäkningar för trafiken undermålig. Trafikverket har konstaterat behovet av bättre resandestatistik för besöksnäringen. Nu riskerar vi att en av de ohört viktigaste basnäringarna i landet osynliggörs i den nationella planen. Det är angeläget att det inkluderas för att spegla verkligheten bättre, liksom att prognoser baserat på mål och utvecklingsplaner tas fram, för att behovet av infrastruktursatsningar ska bli tydligare.

Industrisatsningar, godstransporter och statliga etableringar

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, med ambitionen att flytta över mer på järnväg. De investerar för framtiden, bland annat för att säkra leveransförmågan. Därför är hög kvalitet på infrastruktur angeläget.

En övergripande godstransportutredning pågår inom ramen för Partnerskap Mittstråket och Projekt Mittstråket 2.0, där flöden mellan Sundsvall (hamnen & logistikparken) och Trøndelag i Norge kartläggs och analyseras. En omlastningscentral för att överföra gods på järnväg, i Mörsil, Åre kommun, utreds som en specifik del i godsutredningen.

Vidare planerar Försvarsmakten för ett nytt utbildningsregemente i Östersund. Kriminalvården har startat en förstudie kring att anlägga en stor anstalt där. Det är den långsiktigt ökande befolkningmängden och ökande tillgång på kompetens och arbetskraft som är skäl för det intresset i denna geografi.

Arbetsmarknadsregioner

Samhällsekonomisk lönsamhet och stråktänk behöver vägas mot nyttor som lokala och regionala arbetsmarknader. Det krävs en ekonomisk-geografisk analys av befolkning, arbetsmarknad och pendling, samt näringslivsstruktur och specialisering för att förbättra Trafikverkets samhällsekonomiska ram. Direktivet om vikten av att möjliggöra arbetspendling och långväga transporter uppfylls inte för Jämtlands län i nationella planen.

Forskning visar att en acceptabel pendlingstid är cirka 45 minuter, vilket ökar regionernas attraktivitet. Åtgärden E14 Blåberget-Matfors kommer inte ge effekt på arbetsmarknadsregionen Jämtland Härjedalen, eftersom Matfors ligger för långt utanför ett acceptabelt pendlingsavstånd. Det är därför direkt felaktigt att Trafikverket motiverar denna åtgärd för att den är prioriterad av region Jämtland Härjedalen, när det är Västernorrlands arbetsmarknadsregion som påverkas.

Arbetsmarknadsregionen kommer allt starkare att sträcka sig både västerut över landsgränsen och österut genom länet, med exempel som Trondheim med ny batterifabrik med produktionsstart 2026⁸. Trøndelag är en stor arbetsmarknadsregion där nya stora industrietableringar planeras. Kompetensförsörjning behövs för den industriella tillväxten varpå persontransporter både inom och mellan regioner är viktiga.

Universiteten i Sundsvall och Östersund, samt NTNU i Trondheim bidrar till en än större arbetsmarknadsregion. Del av forskning, utveckling och innovation inom besöksnäringen finns centralt i region Jämtland Härjedalen och främjar både kompetensförsörjning och långsiktig hållbar utveckling som är givet för att visa på bredd och vara fortsatt attraktiv för större aktörer.

Trimningsåtgärder och medfinansiering

Trimningsåtgärder

Trimnings- och miljöåtgärder ökar med 50 procent vilket innebär ökad kapacitet och robusthet som är mycket välkommet. Att fokusera på smarta järnvägsåtgärder med stor effekt (omledningsmöjligheter, mötesspår och stationsåtgärder) liksom smarta vägåtgärder som ger stor effekt (utökning körfält, ombyggnad korsningar och kollektivtrafikkörfält) är positivt.

Medfinansiering

Åre kommun vill framföra betydelsen av Partnerskap Mittstråket. De samlade insatser och engagemanget av medlemmarna i partnerskapet är stort, med projekt som är finansierade med EU-medel. Projekten är mycket framgångsrika och har gjort stor skillnad genom mindre åtgärder för att höja standard och kapacitet på

⁸ Ny norsk gigafabrik ska byggas utanför Trondheim

både E14 och Mittbanan. De medfinansierade trimningsåtgärderna genom EU-medel har inneburit kontinuitet och hög genomförbarhet i linje med tidplaner, vilket inneburit förbättringar över tid. Trafikverket har utifrån beslutade åtgärder i den nationella planen (Mittbanan Östersund - Sundsvall) kunnat använda dessa som medfinansiering till investeringarna genom dessa EU-medel.

Projekt Mittstråket 2.0 pågår 2023 - 2027 och dess fortsättning i ett eventuellt kommande projekt, ser Åre kommun som ytterst relevant. Det är därför viktigt att objektet Mittbanan Östersund-Storlien är namngett i sin kompletta sträckning och finns med för genomförande under år 2029 – 2031, för att kunna visa på medfinansiering i ett eventuellt framtida EU-projekt inom EU:S nästa programmeringsperiod 2028-2034.

Resilient transportsystem

Klimatförändringar, klimatmål & klimatanpassningar

Behovet av omställning är akut och stort. Att takten behöver ökas för att beta av underhållsskulden på järnvägen, handlar också om att kunna räkna med järnvägen som en del i den omställning som är ytterst nödvändig för att minska växthusgasutsläpp från vägtrafiken och därmed dämpa den globala uppvärmningen. På nationell nivå är det i norra Sverige som temperaturökningen är som störst. Konsekvenserna av klimatförändringarna har varit extra tydliga och märkbara i de nordliga delarna av vårt land de senaste åren.

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 angeläget att vägar och järnvägar håller en god kvalitet även i vår del av landet. Det är viktigt att Trafikverket satsar på att 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. Under hösten 2025 drabbades järnvägen i Ångermanland och Örnsköldsviks kommun av rasade banvallar på grund av intensiva skyfall. Det fick konsekvenser även för järnvägstrafiken på Mittbanan.

Coolication är en trend att nämna där turister reser till breddgrader med svalare klimat under sommaren för att undvika extrem värme, ofta från södra Europa. Huruvida det kommer att öka turistflödet markant till de Jämtländska fjällen är osäkert, men säkert är att detta är ett beteende sprunget ur klimatförändringarnas konsekvenser.

Klimatmålen bör vara utgångspunkt för nationella planen. Planen i sin helhet uppnår inte klimatmålet med minst 70 procents minskning av utsläpp. Gällande klimatanpassning är det en skevhet i fördelning mellan satsningar vägnät (5 mdkr) och järnväg (1,4 mdkr).

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

Civil och militär mobilitet

Det uttrycks i planen att totalförsvarets behov ska tas med vid prioritering av bärighets- och underhållsåtgärder OCH investeringar. Så långt låter det bra. Innebörden av det torde vara att förbindelser, områden och platser, som bedöms som särskild betydelsefulla för totalförsvaret, också får en tydlig och given plats i den nationella planen. I samband med remissen för den nationella planen konstaterar Trafikverket att Natos operationer och värdlandsstöd kommer att innebära förändrade godstransportflöden, där stora volymer kan komma att behöva transporteras genom Sverige på kort tid. Att öka takten på upprustningen av järnvägen vore en konkret åtgärd för att stärka totalförsvaret.

Ur Jämtlands läns och Åre kommuns perspektiv saknas en helhetsbild av vilka infrastruktursatsningar som behövs för totalförsvaret. Osäkerheterna är stora kring hur regioner och kommuner förväntas bidra till att förverkliga mål för förbättrad infrastruktur. Slutenheten som råder om vad som diskuteras kring totalförsvarets behov, gör det svårarbetat. Det måste bli en bättre dialog angående totalförsvaret och dess satsningar. Den öst-västliga förbindelsen är en utpekad nod som vi inte får information om.

Ett exempel som påverkat Jämtlands län och Åre kommun är Aurora 23, med militära övningar i samverkan med civila myndigheter. Under några dagar i april 2023 transporterades cirka 700 marinsoldater med utrustning från Norge genom Jämtlands län mot Skövde. Transporterna skedde via vägar och järnväg, och det informerades om att civil trafik kunde påverkas. Övningar och militära transporter som dessa, förväntas öka på grund av Sveriges Natomedlemskap.

Transporterna använde E14 förbi Åre by genom en tunnel på 135 meter vid Olympiabacken intill Sveriges alpina nationalarena. Om E14 inte är farbar kan väg 638, Karolinervägen användas som omledningsväg. Väg 638, som går genom Åre by, är den väg som oskyddade trafikanter använder mellan Duved och Björnänge.

År 2026 påbörjas byggandet av gång- och cykelvägen Ullån-Duved, med planerad färdigställande år 2037. Under byggtiden kommer framkomligheten på väg 638 att försämrats. Det är viktigt att säkerställa god standard, säkerhet och robusthet för både civil och militär mobilitet.

Investeringar måste ske för att järnväg och vägar ska vara mer motståndskraftiga

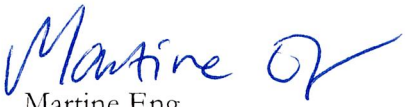
Järnvägens betydelse fortsätter att öka, bland annat som en del i omställningen till mer hållbara transporter, samtidigt som det är ett bra sätt att transportera både människor och gods. Järnvägen står inför stora kapacitetsutmaningar. Mer kommer det bli med de stora industrietableringarna i norr och ökande godsflöden och persontransporter från Jämtland och Norge. Elektrifieringen av Meråkerbanan som färdigställts 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.

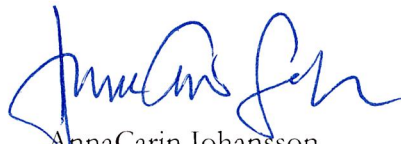
Järnvägs- och vägstråket mellan Norge och Sverige över Storlien – Åre - Östersund kommer att bli än mer betydelsefullt för militära transporter i och med Natomedlemskapet. Stråket är redan idag det mest trafikerade i regionen. Atlantbanan (Gävle – Östersund – Trondheim) och Mittstråket (Sundsvall – Östersund – Trondheim) är viktiga tvärstråk mellan Östersjön och Atlanten för både persontrafik och gods.

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 transportministrar har poängterat 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.

ÅRE KOMMUN


Martine Eng
kommunstyrelsens ordförande


AnnaCarin Johansson
kommunsekreterare