

Datum
2025-11-25

Diarienummer
KS-00577-2025

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande - Remiss förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Remissinstansen diarienummer: LI2025/01587

Övergripande kommentarer

Kommunens yttrande baseras på de länsgemensamma prioriteringarna. Regionen har prioriterat följande stråk

- Atlantstråket inklusive en restid på 4 h mellan Östersund och Stockholm via Norra stambanan
- Mittstråket (E14 och Mittbanan)
- Inlandsstråket (E45 och Inlandsbanan)

Regionen har prioriterat följande objekt

- Mittbanan Östersund-Storlien, utöka objektet och behåll tidplanen från nuvarande plan vilket innebär byggnation 2029-2031
- E14 Lockne-Optand, omledning i södra Östersund
- Utökade ramar för den regionala transportplanen och ändring av fördelningsnyckeln

Dessvärre ser kommunen, förutom pågående åtgärder nästan inga åtgärder som bidrar till dessa prioriteringar i förslaget till nationell plan för perioden 2026 – 37. En orsak till detta är Trafikverkets ensidiga prioritering av samhällsekonomisk lönsamhet utifrån den beräkningsmodell som används. De samhällsekonomiska bedömningarna måste tydligare inkludera värden som är svårare att kvantifiera för att kunskapen om och urvalet av vilka åtgärder som faktiskt bidrar till hela samhällets utveckling ska kunna framgå. Dessa aspekter måste få genomslag vid prioritering mellan objekt.

Om inte den ensidiga och snäva prioriteringen av samhällsekonomisk lönsamhet ändras kommer inte planen att bidra till de övergripande målen för transportsystemet och inte heller till Östersunds och Jämtlands fortsatta utveckling.

Kommunen kräver därför att objektet E14 Lockne-Optand namnges och att objektet Mittbanan Östersund-Storlien flyttas fram för byggnation 2029-2031 vilket är det naturliga i och med att objektet ligger för byggnation 2028-2033 i nuvarande plan. Kommunen anser även att åtgärder för att förbättra restiderna och

kapaciteten på Atlantstråket namnges, däribland dubbelspår på Norra stambanan mellan Ockelbo och Mo grindar.

Utveckling av kommentarer

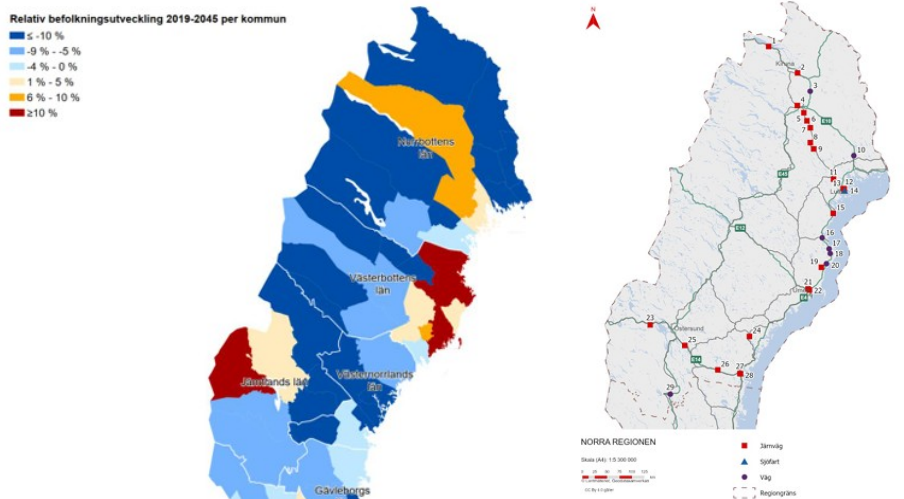
Jämtlandsstråket – ett av endast tre tillväxtområden i norra Sverige

Östersunds kommun och region Jämtland-Härjedalen växer. Östersund är navet och motorn för Norrlands inland. Tillgängligheten hit och härifrån är därför av stor betydelse för både kommunen och regionen i stort. Tillväxten sker främst i ”Jämtlandsstråket” efter Mittbanan och väg E14 i Östersunds-, Krokoms- och Åre kommuner. Området är ett av endast tre tillväxtområden i Norrland enligt Trafikverkets prognoser¹. De två andra är Luleå och Umeå/Skellefteå.

Det finns samtidigt en tydlig skillnad mellan var Trafikverkets basprognoser pekar ut en befolkningsökning i norra Sverige och var Trafikverket föreslår namngivna investeringar. För Jämtlandsstråket föreslår den nationella planen 0,3 miljarder i fasen utredning. För övriga två tillväxtområden i Norrland föreslås omfattande infrastrukturinvesteringar på flertalet tiotals miljarder kronor.

Utöver att större investering inte prioriteras i region Jämtland-Härjedalen är det samtidigt mer regel än undantag att Trafikverket ställer krav på kommunal medfinansiering för trimningsåtgärder. Det är oacceptabelt framför allt när Trafikverket i förslaget till nationell plan anger att de för andra delar av landet samtidigt övervägt statlig medfinansiering i flera hundra miljoner och i vissa fall dessutom miljardbelopp.

Figur 3 Relativ befolkningsutveckling 2019-2045 per kommun



Figur 1 Befolkningsutveckling i Norra Sverige enligt Trafikverkets basprognoser¹ till vänster. Namngivna investeringar i Norra Sverige i Trafikverkets förslag till nationell plan till höger².

Tillväxtverket har konstaterat att Jämtland-Härjedalen är den enda regionen där brister i infrastruktur är ett tillväxthinder. För fortsatt tillväxt i ”Jämtlandsstråket” krävs därför investeringar både för att förbättra den interregionala och den regionala tillgängligheten. För den regionala tillgängligheten är Mittstråket (E14

¹ Trafikverket (2024). Prognos för persontrafiken 2045 Trafikverkets basprognoser 2024 TRV 2021/7267

² Trafikverket (2025). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 TRV 2025/37255

och Mittbanan) samt Inlandstråket (E45 och Inlandsbanan) viktiga. För den interregionala tillgängligheten är kopplingen mot Mälardalsområdet via Atlantstråket viktig. Även kopplingen mot Norges tredje största stad Trondheim, med landets största universitet, är av stor betydelse. Delar av Mittstråket ingår i Atlantstråket och är därför viktiga för regional och interregional tillgänglighet. Dessa stråk är därför utpekade i länets gemensamma prioritering.

I stråken ingår även prioriterade objekt i form av Mittbanan Östersund-Storlien (utöka objektet och behåll tidplanen från nuvarande plan vilket innebär byggnation 2029–2031) och E14 Lockne-Optand (omledning i södra Östersund). För Atlantstråket finns flera viktiga objekt, däribland dubbelspår mellan på Norra stambanan mellan Ockelbo och Mo grindar. Kommunens synpunkter baseras därför på ovanstående.

Mittstråket - E 14

Kommunen kräver att regeringen finansierar objektet E14 Lockne-Optand som är det viktigaste ofinansierade objektet i regionens länsgemensamma prioritering. Idag leds all trafik på både E14 och E45 genom Brunflo i södra delarna av tätorten Östersund. Detta vägningsnitt är därmed den största flaskhalsen på både Mittstråket mellan Trondheim och Sundsvall och på Inlandsstråket mellan Mora och Gällivare. Objektet bidrar även till tätortsutveckling i form av ny verksamhetsmark och bostäder samt radikalt förbättrade livsmiljöer för invånarna.

Planer för denna viktiga etapp av E14 har funnits i decennier och kommunen har lika länge reserverat mark för byggandet av denna angelägna förbifart.

Sträckan är klarlagd i en påbörjad, men ännu inte fastställd, vägplan och objektet har funnits med i tidigare nationella transportplaner. Regeringen valde dessvärre att lyfta ur den i samband med den nationella planen för perioden 2018–2029³. När det beslutet togs var tidplanen för projektet att åtgärden skulle vara byggd 2021.

Trafikverket har pekat ut objektet som en tänkbar kandidat inför revideringen av den nationella planen⁴. Det finns därför en reell möjlighet att finansiera objektet.

Enligt Trafikverket ansågs åtgärden vara det högst prioriterade vägojektet i dåvarande Trafikverket Region Mitt i samband med revideringen av nuvarande nationella plan. I förslaget till nationell plan finns nu inte objektet med vare sig inom nuvarande ram eller om Trafikverket får en utökad ram med 10 procent.

Kommunen kan samtidigt konstatera att Trafikverket i sin samhällsekonomiska bedömning för objektet beskriver att nuvarande dragning av E14 och E45 genom Östersund södra utgör ett direkt hinder för bostads- och verksamhetsutveckling⁵. Bland annat förhindras exploatering av verksamhetsmark om ca 140 hektar och upp till 500 bostäder. Trafikverket anger därför att nuvarande dragning av E14 och E45 utgör ett hinder för att nå målen i kommunens översiktsplan. Kommunen delar den synpunkten. Objektet innebär även förbättrade anslutningar till två

³ Trafikverket (2018). Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 TRV 2017/32405

⁴ Trafikverket (2021). Trafikverket bildspel strategigruppsmöte 2024-11-29

⁵ Trafikverket (2025). Samlad effektbedömning E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo, VM059 TRV 2024/35446

riksintresseområden, för mineraler och försvarsmakten, som båda är beroende av goda anslutningar för tunga transporter

Dessvärre har detta inte gett effekt på Trafikverkets samhällsekonomiska bedömning för objektet enligt den modell Trafikverket använder. Om inte den ensidiga och snäva prioriteringen av samhällsekonomisk lönsamhet ändras kommer inte planen att bidra till de övergripande målen för transportsystemet och inte heller till Östersunds och Jämtlands fortsatta utveckling. De samhällsekonomiska bedömningarna måste därför tydligare inkludera värden som är svårare att kvantifiera för att kunskapen om och urvalet av vilka åtgärder som faktiskt bidrag till hela samhällets utveckling ska kunna framgå. Dessa aspekter måste få genomslag vid prioritering mellan objektet.

Östersunds kommun har reserverat mark för den tänkta vägsträckningen sedan flera decennier. Detta trots starka intressen för att använda marken till både verksamhetsutveckling och bostadsbyggande.

Jämtlands län är av stor betydelse för totalförsvaret⁶. Enligt uppgift ser Försvarsmakten positivt på objektet som innebär förbättrade anslutningar till Grytans läger, som utgör riksintresse för Försvarsmakten. Enligt Försvarsmakten⁷ pågår arbete med att återetablera Grytans läger till ett skjutfält för skarpskjutning. Redan idag förlägger flera förband runt om i Sverige regelmässig utbildning i Östersundsområdet och huvuddelen av året råder ett stort tryck på att förlägga verksamhet på Grytans läger.

Försvarsmakten genom I21 ser ett ökande behov avseende besökande förband för både övning och transitering (övernattning) med hänsyn till att möjligheterna för vinterövning är begränsade i södra Sverige⁷. Platsen är ur ett transportperspektiv lämplig för övernattning för förband från både norra och södra Sverige när de ska transporteras från den enda till den andra landsändan men även i öst-västlig riktning.

Med nuvarande E14 och avfart är trafik från Östersund till Grytans läger hänvisad till en smal avfart, en grusväg med begränsad sikt med starkt begränsad bredd⁷. Avfarten kan inte användas av långa och tunga fordon annat än med stor svårighet. Vissa fordonstyper måste därför fortsätta söderut genom Brunflo till cirkulationsplatsen i borte delen av samhället för att sedan vända tillbaka genom Brunflo och åter gå norrut. Vid trafik från Grytans läger till Brunflo, till exempel för att tanka, nyttjas samma väg som påfart till E14.

Trafiksituationen medför stor olycksrisk samt begränsad framkomlighet då längre militära fordonskolonner blockerar E14 för annan trafik medan avfart eller påfart sker⁷. Vid påfart krävs trafikledning för att stoppa upp trafik på E14 för att trafiksäkert kunna hålla ihop fordonskolonner på E14.

⁶ Regeringskansliet Försvarsdepartementet (2017). Motståndskraft Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025, Ds 2017:66

⁷ Försvarsmakten genom Västernorrlands regemente. Svar avseende Östersunds kommuns yttrande KS00577-2025 E14 Lockne-Optand. FM2025-27736:1 (2025-11-21)

Försvarsmakten genom I 21 anser att det föreligger behov av en översyn i syfte att hitta en lösning av trafiksituationen i anslutning till Grytans läger⁷. I 21 ser därför positivt på byggnation av E14 Lockne-Optand (förbifart Brunflo), då tung militär trafik som färdas i kolonn och transporter med farligt gods i form av exempelvis ammunition och drivmedel med fördel sker på större väg utanför samhället. Detta gäller både för svenska förband samt NATO förband som utför transporter i enlighet med DCA-avtalet. I21 ser även positivt på en upprustning av E14 i stort. Försvarsmaktens beskrivning av trafiksituationen på E14 medför påtaglig påverkan på framkomligheten och trafiksäkerheten för det civila samhället. Kommunen har i dialog med Försvarsmakten förstått att den militära aktiviteten i Östersundsområdet kommer öka i omfattning och frekvens även under fredstid vilket kommer medföra att dessa konsekvenser kommer uppstå regelbundet. Kommunen bedömer med hänsyn till kraven i VGU och den höga årsmedeldygnstrafiken på platsen att den trafikplats som ingår i objektet E14 Lockne-Optand är lösningen på anslutningen till Grytans läger. Omdragningen av E14 är samtidigt lösningen på de militära transporterna genom samhället. Trafikverket behöver beakta detta vid prioritering av objekt.

Trafikverket anger att åtgärder som Försvarsmakten bedömer som mest prioriterade kräver beslut och finansiering i särskild ordning. De stora civila nyttorna av objektet skapar samtidigt möjlighet att antingen finansiera objektet via nationell plan eller i särskild ordning.

Kommunen behöver nu tydliga besked från berörda statliga myndigheter för att kunna fortsätta reservera marken för denna vägsträckning. Kommunen kräver därför att objektet genomförs. Det skulle vara en naturlig följd av Trafikverkets slutsatser i sin strategi för E14 och E45⁸ där utbyggnad föreslås från respektive regioncentrum. För Östersunds arbetsmarknadsregion föreslås objektet E14 Lockne-Optand som en första etapp.

För effekter på arbetsmarknadsregioner visar forskning att om restider mellan större arbetsplatser och bostadsorter kan minska till under 45 minuter ökar det regionernas attraktivitet och konkurrenskraft. Att Trafikverket motiverar åtgärden E14 Blåberget-Matfors eftersom E14 är prioriterat av region Jämtland-Härjedalen tyder därför på okunskap⁹. Matfors ligger nästan 2,5 timme från Östersund och därmed drygt 1,5 timme från Östersunds arbetsmarknadsregion. Åtgärden är av betydelse för Sundsvalls arbetsmarknadsregion men kommunen vill poängtera att den viktigaste vägåtgärden för region Jämtland-Härjedalen är E14 Lockne-Optand.

Mittstråket - Mittbanan

Mittbanan trafikeras idag av både godståg, regionaltåg och interregional tågtrafik. Dagens regionaltågstrafik med nio dubbelturer per dag mellan Sundsvall och Östersund och fem dubbelturer per dag mellan Östersund och Storlien har både en viktig roll för boende och företag efter ”Jämtlandsstråket” och för besöksnäringen.

⁸ Trafikverket (2023) Strategi för E14 och E45 genom Region Mitt Fördjupad utredning. TRV2021/143652

⁹ Trafikverket (2025). Namngivna investeringar – underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 TRV 2025/37255

Dagens restider med tåg på Mittbanan är emellertid inte tillräckligt attraktiva för att tåget på ett effektivt sätt ska kunna konkurrera med bilen¹⁰. Turutbudet behöver dessutom öka. Därför har Norrtåg en vision om att utöka dagens fem dubbelturer mellan Östersund och Duved/Storlien till nio per dag. Dessutom har SJ långtgående planer på en sammanhängande tågtrafik mellan Stockholm och Trondheim sedan Meråkerbanan elektrifierats. Med en sammanhängande tågtrafik mellan två stora ”magneter” som Stockholm och Trondheim öppnas stora möjligheter till interregional tågtrafik som kan ge dynamiska effekter i hela landet.

Objektet Mittbanan Östersund-Storlien förbättrar förutsättningarna för att öka utbudet och sänka restiderna. Objektet är samhällsekonomiskt lönsamt¹¹. Objektet är i nuvarande nationella plan föreslaget för byggnation 2028–2033. Planeringsmässigt borde objektet därmed ha flyttats fram för byggnation 2029–2031. I förslaget till nationell plan ligger objektet däremot fortsatt kvar i fasen utredning, vilket är en senareläggning av objektet. Kommunen kan samtidigt konstatera att flertalet andra objekt som i gällande plan ligger för byggnation 2028–2033¹² flyttats fram för byggnation 2029–2031¹³. Detta trots att dessa objekt haft en lägre samhällsekonomisk lönsamhet och därför värderats lägre av Trafikverket inför upprättandet av förslaget till nationell plan¹⁴.

Kommunen kräver därför att åtgärderna på Mittbanan mellan Östersund och Storlienkan genomförs under perioden 2029 – 2031, det vill säga som tidigare planerats. Om inte objektet flyttas för genomförande under perioden 2029–2031 kommer det ha negativ effekt på tågoperatörernas planer för trafikering samt möjlighet till hållbar pendling inom arbetsmarknadsregionen. Utöver vad som ingår i objektet pekar även Trafikverkets kapacitetsutredning¹⁵ på behovet av fyra mötesstationer väster om Östersund. Kommunen anser att även dessa behöver finansieras.

Kommunen anser även att Trafikverket behöver förtydliga beskrivningen av objektet. Det är motsägelsefullt när Trafikverket först konstaterar att sträckan Duved-Storlien prioriteras bort på grund av litet resande för att i meningen efter konstatera att den pågående elektrifieringen av Meråkerbanan innebär att godsvolymer på sträckan kommer att öka. Detta då elektrifieringen av Meråkerbanan skapar förutsättningar för godstrafiken att nyttja Trondheims isfria Atlanthamnar. Trafikverket har samtidigt tagit fram en känslighetsanalys som pekar på betydande ökningar av både godstrafiken och persontrafiken på hela sträckan Östersund-Storlien och vidare mot Trondheim.

Framtida EU-projekt i Mittstråket

Kommunen och Trafikverket med flera deltar i projekt Mittstråket 2.0, ett EU-projekt som pågår fram till 2027. I projektet nyttjar bland annat Trafikverket beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan på Mittbanan mellan Östersund och

¹⁰ Trivector Trafik AB (2017). Analys av stationslägen och trafikering längs Mittstråket.

¹¹ Trafikverket (2025). Samlad effektbedömning Östersund-Storlien hastighetshöjande åtgärder JM1815

¹² Trafikverket (2022). Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033. TRV 2021/79143

¹³ Trafikverket (2025). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 TRV 2025/37255

¹⁴ Trafikverket (2025). Namngivna investeringar – underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 TRV 2025/37255

¹⁵ Trafikverket (2019). Kapacitetsutredning Mittstråket TRV 2019/63331

Sundsvall som medfinansiering för att kunna växla upp investeringarna genom EU-medel. Kommunen bedömer att det vore intressant att fortsätta med ett nytt projekt i EU:s nästa programperiod 2028 - 2034 om förutsättningar för detta ges.

Kommunens farhåga är dock att Trafikverkets beslut att senarelägga objektet på Mittbanan mellan Östersund och Storlien innebär svårigheter att hitta objekt som kan användas som medfinansiering för ett eventuellt framtida EU-projekt. Det skulle i så fall försvåra möjligheterna att nå regeringens mål om att arbeta med alternativ finansiering.

Kommunen vill därför åter trycka på betydelsen av att flytta fram objektet Mittbanan Östersund-Storlien till perioden förbereds för byggstart 2029 - 2031.

Atlantstråket och målet 4 timmars restid Östersund – Stockholm

I kommunen och länet finns ett starkt och växande näringsliv, som har sin största marknad i Mälardalsområdet. För näringslivet är fysiska möten med aktörer i andra delar av landet helt nödvändiga. I Östersund finns ett antal beslutade etableringar och expansioner som kommer generera 3000 direkta arbetstillfällen och 1500 indirekta arbetstillfällen under den kommande tioårsperioden. En stor del av denna expansion förväntas ske inom den statliga sektorn, exempelvis Försvarsmakten, Kriminalvården och Försäkringskassan. Därutöver bedöms det tillkomma lika många jobb genom tillkommande privata etableringar.

I Östersund finns också ett kluster av viktiga myndighetsfunktioner, här finns närvaro av 35 myndigheter¹⁶. Endast Stockholm, Göteborg, Umeå och Uppsala har fler närvarande myndigheter i landet. Även dessa ställer krav på snabba förbindelser till centrala myndigheter och departement i Stockholm. Till det ska läggas den för länet så viktiga besöksnäringen, som genererar en omsättning på drygt sex miljarder, cirka tre miljoner gästnätter och närmare 8000 direkta och indirekta arbetstillfällen. För Östersunds kommun och regionen i stort är därför tillgängligheten till Stockholmsområdet av avgörande betydelse.

Idag är restiderna med tåg till Stockholm inte tillräckligt attraktiva, vilket även konstaterats av regeringen¹⁷. Kommunen har därför ett transportpolitiskt mål om att få ner restiden till Stockholm till fyra timmar istället för dagens fem timmar. Om restiden med tåg från Östersund till Stockholm kunde sänkas från dagens cirka fem timmar till fyra timmar skulle tågets marknadsandelar för tjänsteresor öka från 9 till 54 procent¹⁸.

En restid på fyra timmar mellan Östersund och Stockholm är bara möjlig att uppnå genom en trafikering på Mittbanan och Norra stambanan, det vill säga via Bollnäs. Orsaken är framför allt den väsentligt kortare sträckan. Sträckan via Bollnäs är hela 48 km kortare än sträckan via Sundsvall. Banstandarden är dessutom bättre.

För att uppnå restidsmålet behövs både åtgärder på infrastrukturen, dvs på Norra Stambanan och att banan trafikeras med fordon som kan utnyttja banans kapacitet.

¹⁶ WSP (2019). Strukturanalys för Jämtlands län – regionala utvecklingsförutsättningar i Jämtland-Härjedalen

¹⁷ Regeringskansliet (2025). SOU 2025:67 Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats

¹⁸ Bolle Rail Research (2020). Stockholm-Östersund 4.0.

Det räcker inte med att Trafikverket pekar ut sträckningen Hallsberg – Luleå som ett viktigt stråk. Kommunen anser därför att staten ska ta sitt ansvar både i form av ovan nämnda investeringar och att sträckan åter trafikeras med X2000.

I klartext betyder det som ett första steg dubbelspår på sträckorna Ockelbo – Mo grindar och Kilafors – Holmsveden. Åtgärderna krävs både för persontrafiken till Östersund och godstrafiken till övre Norrland och är viktiga för att avlasta kuststråket¹⁹. Trafikverket har pekat ut objektet Ockelbo-Mo grindar som en tänkbar kandidat inför revideringen av den nationella planen²⁰. Det har därför funnits en reell möjlighet att finansiera åtgärden som även finns med bland de kandidater i Trafikverket region Norr som Trafikverket övervägt om det blir en utökad ram med 10 procent. Kommunen saknar dock medel för dessa åtgärder i planförslaget.

Inlandsstråket (Inlandsbanan och E45)

Kommunen är delägare i Inlandsbanan AB som föreslås få ett minskat driftsbidrag. Trafikverket har samtidigt i rapporten gällande avtalspartsförhållande för Inlandsbanan AB²¹ angett att om Trafikverket ska ta över driften av Inlandsbanan behövs medel i samma storlek som idag inklusive årlig indexering för att kunna upprätthålla banans funktion. Kommunen anser att det inte är acceptabelt att anslaget minskar. Anslaget bör istället motsvara det Trafikverket själva angett krävs för att kunna upprätthålla banans funktion om Trafikverket ska ansvara för driften. Kommunen ser en farhåga att det minskade anslaget för Inlandsbanan kan innebära en risk för delägarna att behöva gå in med extra pengar för underhåll.

Totalförsvaret

Trafikverket konstaterade i inriktningsplaneringen att det i samband med Sveriges NATO-ansökan har framförts att det finns behov av att förstärka de öst-västliga transportstråken²². Regeringen har även konstaterat att Nato kan komma att ställa krav på svensk infrastruktur för mottagande av och stöd till anländande allierade förband, så kallat värdlandsstöd, inte minst för styrkor som kommer via Trondheim²³. Det krävs därför åtgärder för att förstärka de öst-västliga transporterna i bland annat Jämtland för att möjliggöra koppling till de isfria hamnarna i Trondheim²⁴. Dessa åtgärder handlar om att erbjuda bästa möjliga förutsättningar att understödja en konfliktzon längre österut/norrut vilket inte får genomslag i Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar.

Den norska nationella transportplanen²⁵ anger även att E14 och Meråkerbanan är viktiga transportleder mot Sverige som har fått ökad betydelse till följd av Finlands och Sveriges inträde i Nato. Den norska nationella planen föreslår därför en etappvis utbyggnad av E14 och konstaterar att det kan vara lämpligt att lägga om

¹⁹ Trafikverket (2022). Kapacitetsutredning för stambanorna genom Norrland. TRV 2021/50613

²⁰ Trafikverket (2021). Trafikverket bildspel strategigruppsmöte 2024-11-29

²¹ Trafikverket (2024). Förutsättningar och åtgärder för ett förändrat avtalspartsförhållande mellan staten och Inlandsbanan AB. TRV2023/134068

²² Trafikverket (2024). Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. TRV 2023/70321

²³ Regeringskansliet Försvarsdepartementet (2024). Stärkt försvarsförmåga Sverige som allierad Ds 2024:6

²⁴ Regeringskansliet Försvarsdepartementet (2017). Motståndskraft Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025, Ds 2017:66

²⁵ Det kongelige samferdseldepartementet (2025). Nasjonal transportplan 2025 – 2036

vägen på vissa sträckor. För Meråkerbanan pågår samtidigt en elektrifiering och upprustning som förväntas vara klar 2026. Dessa åtgärder är viktiga för att stärka den militära mobiliteten.

När det gäller godstrafik på järnväg anger Trafikverket själva att den öst-västliga förbindelsen mellan hamnen i Trondheim och den svenska ostkusten är särskilt viktig för totalförsvaret²⁶. Trafikverket anger vidare att Mittbanan och Norra stambanan tillsammans med Meråker- och Trönderbanen bildar ett stråk som kan förväntas få ökad betydelse för militär godstrafik.

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. Samtidigt skriver Trafikverket att *”För genomförande av de åtgärder som Försvarsmakten bedömer som mest prioriterade.... krävs beslut och finansiering i särskild ordning”*. Trafikverket bedömer därför att namngivna objekt i planförslaget endast innebär en marginell mervärde för totalförsvaret. Därmed ger Trafikverkets planförslag ingen total bild av vilka satsningar som behövs på infrastrukturen under planperioden. Det skapar osäkerhet i regioner och kommuner om hur de förväntas bidra till att förverkliga de mål när det gäller förbättrad infrastruktur som kan finnas, men inte uttalas.

Kommunen kan samtidigt konstatera att regeringen i direktivet till nationell plan²⁷ anser att det är fortsatt viktigt att svenska aktörer aktivt söker bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Regeringen anser vidare att Trafikverkets strategiska arbete med detta bör utvecklas. För ovan nämnda investeringar förväntas framtida medfinansieringsmöjligheter finnas inom potten för militär mobilitet (CEF) om det samtidigt finns finansiering på nationell nivå.

Kommunen anser därför att berörda statliga myndigheter behöver ge tydliga, konkreta och snara besked till berörda kommuner och regioner vad gäller det samlade behovet och de framtida investeringarna i transportinfrastrukturen så att de kommunala och regionala planupprättarna kan planera för tillgängliga resurser för arbetet och säkerställa bästa möjlig effekt för både de civila och militära behoven, så kallad ”dual use”. I detta ingår även att berörda statliga myndigheter presenterar vilka möjligheter det finns till egen och/eller annan finansiering. Kommunen förutsätter att detta sker innan den nationella planen fastställs.

Trimningsåtgärder

Trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Det omfattar bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad kapacitet. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för

²⁶ Trafikverket (2025). Kunskapsöversikt Godstrafik på järnväg Godstrafikens villkor, krav och behov. TRV 2025:152

²⁷ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (20205). Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur L12025/00640

trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Kommunen delar Trafikverkets bedömning i denna del.

Det är därför positivt att Trafikverket initierat en utredning för E14 förbi Östersund²⁸ och sett behovet av att ta fram en funktionsutredning för Atlantbanan²⁹ med fokus på möjliga hastighetshöjningar och översyn av bromsprocenttabeller på befintlig järnväg inom det aktuella järnvägsnätet. Kommunen förutsätter att det kraftigt utökade anslaget medför att identifierade brister i dessa utredningar åtgärdas snarast.

BK4 och underhållsskuld

Regionen har ett omfattande vägnät. Det är därför positivt att hela underhållsskulden för vägnätet förväntas minska under planperioden. Det är även positivt att en del av underhållsskulden för järnvägsnätet återtas även om förhoppningen vore att än mer kan återtas. Det är också positivt att det sker en fortsatt utbyggnad av BK4-nätet i länet.

Objekt med byggstartsbeslut

I gällande nationell plan för transportsystemet för perioden 2022 - 2033 finns objektet E45 Älvros - Rengsjön samt två paket på Mittbanan, mellan Sundsvall och Ånge samt mellan Ånge och Östersund³⁰. Det handlar om i sammanhanget billiga och kostnadseffektiva åtgärder. För objekten har regeringen gett byggstartsbeslut. Det är positivt för länets utveckling men långt från tillräckligt.

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

Yttrandet skickas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) via e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se .

²⁸ Trafikverket (2025) Projektspecifikation - E14 och E45 förbi Östersund, kapacitet, tillgänglighet och Trafiksäkerhet TRV/2025/20007

²⁹ Trafikverket (2026). Fördjupad utredning Mittbanan och stambanorna genom Norrland ("Atlantstråket") bildspel 2026-09-26

³⁰ Trafikverket (2022). Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033. TRV 2021/79143