



2025-12-08

till: li.remissvar@regeringskansliet.se*kopia:* li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Till: Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Diarienummer: LI2025/01587

Yttrande på förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Genom Partnerskap Mittstråket samverkar Region Västernorrland, Region Jämtland Härjedalen och kommunerna Sundsvall, Ånge, Bräcke, Östersund, Krokom och Åre. Partnerskapet arbetar brett för att stärka Mittstråket som funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk som länkar samman människor, företag och samhällen. Målet med arbetet är att det ska vara möjligt att färdas och utföra transporter på ett tryggt, smidigt och hållbart sätt längs Mittstråket. Genom detta yttrande lyfter partnerskapets medlemmar gemensamma synpunkter och behov med fokus på Mittstråket, yttrandet kompletterar medlemmarnas egna yttranden över planförslaget. I vår närgeografi finns dessutom andra samarbeten som kommer lyfta behov av utveckling som även förväntas få en påverkan på hur framgångsrik Mittstråkets utveckling kan bli. Eftersom infrastruktur består av ett nätverk av länkar är Mittstråket beroende av en fungerande infrastruktur i såväl omgivande inland som kuster. Det finns ett övergripande behov av att knyta samman landet och Norden, inte minst i de norra delarna.

Mittstråket är namnet på den öst - västliga korridoren mellan Sundsvall och Trondheim från Östersjön till Atlanten. Här har Mittbanan, Meråkerbanan och E14 viktiga betydelser för person- och godstransporter i både stora och mindre geografiska perspektiv. Mittstråket är även delstråk i nord-sydlig riktning, vilket inte minst är viktigt för att bidra med redundans och omledningsmöjlighet i transportsystemet på både järnväg och väg. Mittstråket är av särskilt internationell betydelse för sammanhållning och tillgänglighet över nationsgränsen och ingår i EU:s utpekade TEN-T nätverk. Mittstråkets betydelse i det internationella perspektivet har stärkts ytterligare sedan senaste nationella transportplanen togs fram, dels utifrån ett försvars- och Natoperspektiv men också som en korridor för transporter till och från Finland i och med det förändrade geopolitiska läget. Genom elektrifieringen av Meråkerbanan skapas ytterligare potential för gränsöverskridande transporter till Norge. Mittstråket är även en viktig länk i det nationella, mellanregionala och regionala perspektivet för att knyta samman mellersta Sverige och skapa förutsättningar för en större arbetsmarknad, studiemöjligheter,





kompetensförsörjning och turism. Betydelsen av Mittstråket som länk förväntas stärkas ytterligare med industrisatsningar i och utanför stråket kopplat till den gröna omställningen. Även i de inomkommunala perspektiven är Mittstråket viktigt och är i fler fall det starkaste stråket utifrån ett utvecklingsperspektiv.

Trots sin betydelse finns fortsatt stora utvecklingsbehov för att stråket ska kunna uppnå sin potential och leva upp till framtidens behov av resor och transporter för människor och gods. Mittbanan har exempelvis sträckor med begränsningar i kapacitet och låg hastighet vilket både bidrar till störningskänslighet och begränsningar i att skapa attraktivare tågutbud. E14 har en varierande och förhållandevis låg standard, i huvudsak utan mitträckesseparering och med sträckor som både kan vara förhållandevis smala och kurviga eller gå rätt genom tätorter och rakt igenom Sundsvall stad. Partnerskap Mittstråket och dess medlemmar har visat på egen handlingskraft under en längre tid genom att ta egna initiativ till att utveckla och utreda stråket genom olika projekt och insatser. Dessa projekt som exempelvis genomförts tillsammans med Trafikverket har bidragit till flera mindre steg av förbättringar på och längs de nationella väg- och järnvägsnätet i stråket. Projekten har dessutom bidragit med en form av alternativ finansiering genom delfinansiering från den europeiska regionala utvecklingsfonden. Partnerskapet hoppas på nya projekt tillsammans med Trafikverket för förbättringar i stråket även i framtiden, för detta krävs fortsatta satsningar i den Nationella transportplanen som bidrar till utveckling i Mittstråket.

Partnerskap Mittstråkets synpunkter

Övergripande och generella synpunkter

Partnerskapet välkomnar att det satsas ytterligare på transportinfrastruktur i Sverige även under kommande planperiod, sammantaget är det dessutom positivt att det fortsatt finns namngivna objekt på Mittbanan för att succesivt stärka banans funktion. Vi saknar dock ett nytt objekt, i form av en mötesstation, som först föreslås vara med vid en utökad budgetram om +10%. När det gäller utvecklingen och standardhöjningen av E14 så noterar vi att det också är först vid ett budgettillskott om 10% som objekt föreslås. Dessutom saknar vi objekt som inte finns med ens vid en utökad budget. Därmed förordar Partnerskapet ett utökat förslag och/eller en omprioritering som lyfter objekt som berör Mittstråket. Samtidigt som Partnerskapet välkomnar föreslagna successiva förbättringar så är vår bild att det fortfarande kommer finnas behov av åtgärder längs stråket framgent. Även befintliga objekt i föreslagen plan skulle i många fall kunna utökas då de handlar om samlade åtgärder som skulle kunna bli fler för att lösa ännu fler av de återkommande och liknande brister som finns.

Partnerskapet ser positivt på att det satsas på vidmakthållande av väg då de gynnar vår geografi där utmaningar kring eftersatt underhåll finns. Även att anslutande vägar mot stråket är i gott skick är viktigt för ett funktionellt transportsystem. Det är dessutom positivt med riktade satsningar för öka andelen vägar med bärighetsklass 4. Partnerskapet har dock inte riktigt samma bild av vidmakthållandet för järnväg i förslaget. Då satsningar på vidmakthållande prioriteras till specifika flöden är det svårt att uppskatta vilka effekterna det blir för Mittbanan när den inte tillhör någon av de utpekade prioriterade flödena i sin helhet.



PARTNERSKAP MITTSTRÅKET

Partnerskapet ser även positivt på alternativa sätt för finansiering av infrastruktursatsningar. I Mittstråket finns exempel på hur EU-medel kompletterat de traditionella anslagen. Även om det inte nämns några förslag på OPS-lösningar (Offentlig-privat samverkan) i Mittstråket så kan det vara positivt att olika investeringar finansieras och genomförs på alternativa sätt under förutsättning att det på så vis går att få till mer infrastrukturutveckling i närtid runt om i landet.

Partnerskapet önskar att stråkperspektiv, robusthet, beredskap och redundans får en allt viktigare roll i prioritering av investeringar av transportinfrastruktur. Det är viktigt att landet och Norden länkas samman starkare och för detta krävs även investeringar i mindre befolkningstäta delar. I Mittstråket finns flera känsliga sträckor och passager som ligger i utsatt läge utifrån risker, inte minst klimatrelaterade risker i kombination med infrastrukturens skick, markförhållanden och omgivande terräng. Lägg därtill att förutsättningarna för parallell omledning längs stråket kan vara högst begränsad vid händelse av olycka eller kris eftersom det kan saknas alternativ. Dessutom kan Mittstråket även få en roll som omledning vid problem i andra delar av landet. Kombinationen av stråkets betydelse av såväl långväga som kortare transporter, utsatthet för risker samt begränsad omledningsmöjlighet bör göra Mittstråket prioriterat för såväl stora som små åtgärder som skapar robusthet och motståndskraft. Med detta vill Partnerskap Mittstråket framföra att oavsett om behoven bedöms vara namngivna objekt eller inte, tillhöra investeringar eller vidmakthållande så behöver infrastrukturen i hela stråket säkerställas med en robusthet och motståndskraft för att hantera risker och kriser som kan uppstå i närtid och framtid.

Utifrån att Mittstråket utgör en av landets mest betydelsefulla öst-västliga transportlänkar och är av stor vikt ur ett totalförsvars- och beredskapsperspektiv så förväntar vi oss att infrastrukturen kan vara föremål för åtgärder ur totalförsvarets och militära intressen framöver. Stråket möjliggör förflyttning mellan Atlantkusten och Östersjön samt vidare mot Finland. Mittstråkets betydelse för försvarets behov av godstransporter har på senare tid exempelvis lyfts fram i Trafikverkets nyligen publicerade kunskapsstudie för godstrafik på järnväg. Där nämns explicit att järnvägsförbindelsen mellan Trondheims och den svenska ostkustens hamnar förväntas få ökad betydelse för militär godstrafik. Vilket förutom den strategiskt viktiga kontakten mellan haven också handlar om NATOs lagring av stor mängd militär materiel i Trondheim.

Partnerskap Mittstråket vill särskilt betona att Mittstråket bör ges förhöjd prioritet i den nationella planen på grund av stråkets betydelse för totalförsvaret, försörjningsberedskap, militär och civil mobilitet, samt att Mittstråkets funktion som dual-use-infrastruktur tydligt måste redovisas i nationella planen, eftersom dessa aspekter stärker möjligheten till extern finansiering, exempelvis EU-finansiering genom CEF Military Mobility.

Samtidigt som Mittstråket kan utvecklas genom infrastrukturinvesteringar utifrån ett militärt transportperspektiv så vill också lyfta önskan om att sådan kan ske på ett så smidigt sätt som möjligt. Då insynen och påverkan i arbetet kan vara begränsad så vill vi skicka med önskan om att Trafikverket, tillsammans med eventuella andra myndigheter, arbetar för att de militära behoven så långt det går kan tillgodoses med god planering och genomföras på ett sätt som minimerar onödiga störningar för den civila





trafiken under byggnationen och därefter. Det handlar bland annat om att tillskapa tillräcklig kapacitet på järnvägen så att både civila och militära behov av transporter kan tillgodoses samtidigt.

Synpunkter på objektsnivå

Utmaningarna och brister i Mittstråket är ofta sträckövergripande och löses sällan genom enstaka objekt eller åtgärder. Som tidigare är förklarat i detta yttrande karaktäriseras exempelvis både E14 och Mittbanan av skiftande och lägre standard, återkommande sträckor med bristande säkerhet och begränsningar i hastighet och kapacitet. I följande stycken lyfter vi synpunkter kopplat till ett antal objekt längs stråket, samtidigt vill vi poängtera att behoven längs stråket är fler än dessa och att arbetet med Mittstråket behöver fortsätta efter denna plans tidsperiod.

Objekten Sundsvall – Ånge (JM1807) samt Ånge – Östersund (JM1814) på Mittbanan

Partnerskapet ser fram mot de förbättringar som tillskapas genom de två åtgärds paket som är pågående på Mittbanan mellan Sundsvall och Ånge samt Ånge och Östersund. Genom en samling olika åtgärder tas steg i rätt riktning för att öka kapaciteten och hastigheten vilket skapar förutsättningar för en utveckling av person- och godstransporterna. Åtgärderna skapar inte minst förutsättningar till ett mer attraktivt regionalstågsutbud i framtiden vilket behövs för att stärka de regionala och storregionala kopplingarna i stråket. Samtidigt bidrar objekten till trafiksäkerhetsförbättringar, något det finns behov av på många ställen längs banan. Utifrån de förordningar som generellt drabbar infrastrukturinvesteringar så hoppas vi att tilldelade medel räcker för de åtgärder som finns inom paketet.

Kopplat till dessa två objekt finns även positiva exempel på hur uppväxling har skapats genom projektet Mittstråket 2.0 där medlemmar från Partnerskapet och Trafikverket bidrar tillsammans.

Objektet Östersund – Storlien på Mittbanan (JM1815)

När det gäller objektet med hastighetshöjande åtgärder mellan Östersund och Storlien har vi kunnat identifiera några förändringar från nu gällande plan. Objektet är i tidigt utredningsskede och har av den anledningen fått en annan hantering i hur budgeten visas. Vi förutsätter att detta inte ska påverka arbetet med objektet nämnvärt utan att utredningen sker för att senare bidra till en mer precis beskrivning av åtgärder. Vår bild är att beskrivningen av objektet har skiftat över tid och vi undrar om den nuvarande beskrivningen fullt ut stämmer om att åtgärder endast ska ske fram till Duved. Vi önskar således att beskrivning i planen med tillgängligt underlag uppdateras om den nuvarande informationen inte fullt ut stämmer. De säkerhets- och hastighetshöjande behoven finns hela vägen till Storlien.

Ur Partnerskap Mittstråkets perspektiv vill vi lyfta att vi gärna ser att utredningsarbetet får en hög prioritet så att åtgärder kan flyttas fram och inledas så snart som möjligt. I det fall det inte är möjligt att tidigarelägga genomförande av alla åtgärder så är vi intresserade av om vissa går att få till tidigare. Detta borde kunna vara möjligt eftersom det handlar om paket av åtgärder där vissa möjligen skulle kunna hinnas utredas och bli redo för genomförande tidigare än andra. Anledningen till att Partnerskapet är extra angelägna om att få till åtgärder så snart det går handlar inte bara om en generell önskan om hastighetshöjning av Mittbanan så snart





det går. Det handlar också om att vi även fortsatt vill använda eventuella möjligheter till alternativt delfinansierade projekt med Trafikverket. Därför är det viktigt att byggnationsfasen inte inträffar för sent i planperioden.

Att signalåtgärder lyfts ur rent budgetmässigt kan vara av fördel för att se till att de åtgärder som ska genomföras fokuserar på de säkerhets- och hastighetshöjande åtgärder som verkligen behövs längs denna sträcka. Utan att fullt ut veta vilka åtgärder som kommer ske i framtiden så går det att göra vissa förväntade slutsatser redan nu. Sträckan är lång och innehåller bland annat en mängd brister i form av ett påtagligt stort antal osäkra plankorsningar som bidragit till allvarliga olyckor historiskt och i närtid. Det går att på förhand uppskatta att den budgeterade potten på 225 miljoner kommer hjälpa en bit, men långt från hela vägen på denna sträcka. Dessutom skulle denna sträcka kunna påverkas av en snabb och svårprognosticerad trafikökning i samband med att en färdigt elektrifierad Meråkerbana öppnar inom kort. Dagens förhållandevis låga trafikering har gjort att denna järnvägssträcka klarat sig med en begränsad kapacitet. Denna situation skulle dock kunna ändras på kort tid när elektrifieringen öppnar för nya möjligheter. Sträckan skulle även kunna bli periodvis hårdare belastad av tillfälliga transporter i samband med exempelvis militära transporter eller i händelse av omledning vid olika kriser.

Mittbanan Stöde–Nedansjö ny mötesstation (JNR2601)

Mötesstationen mellan Stöde och Nedansjö föreslås först vid den utökade budgetramen. Partnerskap Mittstråket föreslår att detta objekt lyfts in i planen eller att den utökade budgetramen används för att på så vis få in objektet och hålla uppe takten i utvecklingen av Mittbanan över tid.

Eftersom Mittbanan i huvudsak är en enkelspårig järnväg så hänger banans kapacitetsutmaningar ofta ihop med de begränsade mötesmöjligheter som finns. Längs Mittbanan finns sträckor som är mer kritiska än andra och där de begränsade möjligheterna för möten skapar en känslighet för förseningar och störningar samt demissionera exempelvis förutsättningarna för ett utökat och pålitligt trafikutbud med regionaltåg. Trafikverket har själva pekat ut sträckan mellan Stöde och Nedansjö som en utmärkande långsam sträcka på Mittbanan som är i behov av en ny mötesstation för att kompensera för detta.

E14 Blåberget – Matfors (VM1801) och E14 Stöde - Matfors (VM2605)

Partnerskapet önskar fortsatt standardhöjning av E14 och vill därför lyfta att de två objekten på E14 som finns med i den utökade budgetramen behöver bli av. Som Trafikverket själva lyfter i sina samlade effektbedömningar så är detta sträckor som karaktäriseras bristande trafiksäkerhet och låg trafikteknisk standard. Med etappen Blåberget – Matfors fortsätter standardhöjningen österifrån för både säkrare och snabbare resor och transporter. Det är positivt att denna sträcka får en separat gång- och cykelbana för att även främja en tillgänglig och säker aktiv cykel- och gångtrafik längs stråket. Med etappen Stöde – Matfors förlängs den del av E14 med en högre standard ytterligare från öster mot väster.



PARTNERSKAP MITTSTRÅKET

Att objekt längs E14 lyfts in i den nationella planen för transportinfrastruktur nu och över tid är en förutsättning för att denna viktiga europaväg succesivt förbättras. Partnerskapet önskar att allt fler etapper längs flera delar av stråket kan utvecklas.

Förslag på ytterligare objekt som ej tas upp i föreslagen plan, Lockne – Optand (VM059)

Utöver de objekt som nämns i förslaget på nationell transportplan eller i ett utökat förslag (+10%) så vill Partnerskapet dessutom lyfta förslag på ytterligare objekt. Lockne – Optand (VM059), även kallad förbifart Brunflo, är ett objekt som vi önskar lyftas in i planen. Lockne – Optand är ett objekt som bidrar till en standardhöjning av E14 genom ett ytterligare steg i arbetet med mötesseparering samtidigt som tätortsmiljön i Brunflo får möjlighet att förbättras och ges nya utvecklingsmöjligheter. I dagsläget är E14 genom Brunflo en vältrafikerad barriär rakt genom samhället som bidrar till osäker och bullrig miljö vilket också får påverkan genom begränsningar i förutsättningar tätortsutveckling för såväl bostadsområden som verksamheter.

Lockne – Optand är ett objekt som bidrar till en standardhöjning av E14 genom ett ytterligare steg i arbetet med mötesseparering samtidigt som tätortsmiljön i Brunflo får möjlighet att förbättras och ges nya utvecklingsmöjligheter. Partnerskapet kan samtidigt konstatera att objektet E14 Lockne-Optand är ett objekt som Försvarsmakten genom I21 ser positivt på då det löser anslutning till deras riksintresseområde vid Grytans läger samt problem med militära transporter med exempelvis ammunition och drivmedel genom delar av Östersunds tätort. Det bedöms därmed finns goda förutsättningar för medfinansiering via EU:s fonder för militär rörlighet.

Lockne – Optand är ett objekt som upplevs missgynnas av de modeller som finns för prioriteringar av investeringsobjekt. Modellen och prioriteringsmetodiken bedöms återkommande vara en utmaning för att få utveckling genom större investeringsobjekt i vår geografi. Eftersom transportinfrastrukturen i Mittstråket på flera sträckor har en förhållandevis låg standard, går i svår terräng eller tvärs genom orter blir åtgärder ibland komplicerade och dyra då utgångspunkterna är svåra och kostnadskrävande. Dessa kostnader har visat sig svåra att väga upp mot modellens syn på fördelar och i konkurrens mot åtgärder i andra geografier. Lockne – Optand blir på så vis även ett exempel på hur svårt det kan bli att få till förbättringar på flera ställen längs stråket när behoven av åtgärder blir större.

Objekt i Mittstråket med tydlig relevans för militär mobilitet

Partnerskap Mittstråket betonar följande objekt som strategiskt viktigt dual-use-infrastruktur, som bör ges nationell prioritet och som är möjliga för EU-finansiering genom CEF Military Mobility. Deras strategiska betydelse för totalförsvaret, försörjningsberedskap och mobilitet bör redovisas tydligt och systematiskt för att stärka möjligheten till extern finansiering.

- Mittbanan Östersund - Storlien (JM1815)
- Mittbanan Stöde - Nedansjö: ny mötesstation (JNR2601)
- E14 Blåberget - Matfors (VM1801)
- E14 Stöde - Matfors (VM2605)
- E14 Lockne - Optand (VM059)

Kommenterad [NL1]: Ändra ordningen på punktlistan då MS kommer först, sedan E14

Kommenterad [NL2]: Lägg till E14





Dessa objekt utgör kritiska länkar i Mittstråkets funktion som öst - västlig transportkorridor mellan Sundsvall och Trondheim. De bidrar till ökad kapacitet, redundans, bärighet och trafiksäkerhet, och är därmed centrala komponenter för både civila och militära transporter.

Europeiska unionen prioriterar genom Connecting Europe Facility (CEF) projekt som stärker militär mobilitet. Dessa projekt erhåller ett +10-procentigt poängpåslag vid bedömningen, vilket väsentligt ökar möjligheten till beviljad finansiering. Sundsvalls kommuns beviljade projekt 2024, avseende förstärkning av broanslutningarna till Tunadalshamnen för att möjliggöra tunga transporter. Detta illustrerar tydligt att såväl EU som svenska staten betraktar Mittstråket som strategiskt och att dual-use-infrastruktur bedöms särskilt positivt.

Partnerskapet vill tydliggöra att den föreslagna 10-procentiga ökningen av den nationella ekonomiska ramen för nya objekt inte ska sammanblandas med EU:s +10 % poängpåslag. Den nationella ramökningen ökar statens möjlighet att inkludera fler objekt inom planens ekonomiska ramar. CEF-påslaget är en utvärderingsparameter kopplad till projektets relevans för militär mobilitet. Samtidigt verkar dessa mekanismer i samspel, då en förstärkt nationell ram skapar möjlighet att inkludera objekt som i sin tur har goda förutsättningar att erhålla extern finansiering genom CEF Military Mobility.

Slutliga medskick kring investeringar i transportinfrastruktur

Slutligen vill vi nämna att vi ser positivt på att utveckling kan ske genom olika förhållandevis mindre åtgärder i Mittstråket och att det fortsatt finns möjlighet för det. Samtidigt vill vi inte att det blir en regel att förbättringsåtgärder nästan bara kommer genomföras där de befintliga förutsättningar är bättre på förhand och åtgärderna kan hållas till lägre kostnader. Risken blir att väg- och järnvägssträckor där standarder idag är som lägst, förutsättningarna på förhand är sämre och mer krävande förblir oförändrade eftersom kostnaderna blir jämförelsevis höga vid investering.

2025-12-15

Jonny Lundin

Datum

Ordförande Partnerskap Mittstråkets styrgrupp

