

2022-01-18

till: i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Till: Infrastrukturdepartementet

Yttrande - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033

Remissinstansen diarienummer: I2021/02884

Inom Partnerskap Mittstråket samverkar Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland och kommunerna Sundsvall, Ånge, Bräcke, Östersund, Krokom och Åre.

Mittstråket består av den öst - västliga länken för transporter med Mittbanan/Meråkerbanan/E14 i mellersta Sverige och Norge mellan Östersjön och Atlanten.

Partnerskapet arbetar för att stärka Mittstråket som funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk som länkar samman människor och verksamheter. Målet med arbetet är att det ska vara möjligt att färdas och utföra transporter på ett tryggt, smidigt och hållbart sätt längs Mittstråket.

Mittstråket är av särskilt internationell betydelse för sammanhållning och tillgänglighet över nationsgränsen och ingår i EU:s utpekade TEN-T nätverk. Mittstråket får inte riskera en försämring av tillgängligheten i en region som EU angett att medlemsländerna ska ta särskild hänsyn till.

Tillväxtverket har konstaterat att delar av Mittstråket har så stora brister i infrastrukturen att det är ett tillväxthinder. Det är oacceptabelt när de transportpolitiska målen anger att transportsystemet ska utvecklas för en grundläggande tillgänglighet i hela landet.



Partnerskap Mittstråkets synpunkter

Förslaget till Nationell plan tar inte i tillräcklig utsträckning hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av norra Sverige. Tillväxten längs Mittstråket med omnejd är stor vilket ställer krav på förbättrad transportinfrastruktur.

Sammantaget kan sägas att bristen på investeringar på nedan nämnda sträckor innebär att förslaget inte uppnår måluppfyllelse och den effekt som kan förväntas av transportsystemet. Mittstråket får sämre förutsättningar för grundläggande tillgänglighet, sämre möjligheter att möta klimatomställningen och sämre förutsättningar för social hållbarhet med likvärdiga livsmöjligheter.

Järnväg Mittbanan

Partnerskap Mittstråket välkomnar de medel som föreslås till trimningsåtgärder Sundsvall-Ånge och Ånge-Östersund, samt linjerätningen vid Erikslund. Med föreslagna kapacitets-, hastighetshöjande och säkerhetshöjande åtgärder utvecklas Mittbanan ytterligare och möjliggör fler effektiva gods- och persontransporter vilket är positivt, även om det finns behov av fler och mer omfattande åtgärder och insatser längs med stråket, inte minst för att förbättra restiderna.

I Norge genomförs nu en mycket stor investering i både upprustning och elektrifiering av Meråkerbanan, järnvägen mellan Trondheim och Storlien. Denna investering på 2 mdr NOK beräknas vara klar under år 2024. De förbättrade tågförbindelserna kommer att få stor betydelse för den regionala utvecklingen i både Trøndelag och Jämtlands län, men även för utvecklingen vidare i Mittstråket och för andra delar av Sverige. Med en sammanhängande tågtrafik mellan två knutpunkter som Sundsvall och Trondheim öppnas stora möjligheter till interregional tågtrafik som i sin tur kan ge dynamiska effekter i hela landet.

För att uppnå dessa effekter måste de norska investeringarna följas upp med fortsatta investeringar på svenska sidan. Två strategiskt viktiga åtgärder som genomförs är projektering av en omlastnings-terminal i Östersund och utbyggnaden av en logistikpark i Sundsvall som



står klar 2024. Utöver detta behövs följande åtgärder i Mittbanan:

- en utbyggnad av långa mötesspår för att klara den kapacitetsbrist som enkelspår innebär.
- utredningar för linjerätningar på Sundsvall – Ånge, samt Bräcke – Östersund
- trimningsåtgärder Östersund och Storlien
- Att bygga bort det stora antalet obevakade plankorsningar

Vi anser att utredda trimningsåtgärder på Mittbanan mellan Östersund och Storlien ska namnges i den nationella planen. Trafikverket har i sin kapacitetsutredning för Mittstråket tagit fram förslag på kostnadseffektiva trimningsåtgärder mellan Östersund och Storlien på sammanlagt 700 - 800 miljoner kronor¹. Trafikverket har i sin samhällsekonomiska bedömning uppskattat åtgärderna som samhällsekonomiskt lönsamma². Om åtgärderna inte namnges i den nationella planen finns det en risk att de inte kan genomföras innan 2029. Enligt Trafikverkets stråkstudie innebär detta att det kan uppstå betydande kapacitetsproblem på sträckan³, vilket kommer att påverka både på godstrafiken och persontrafiken.

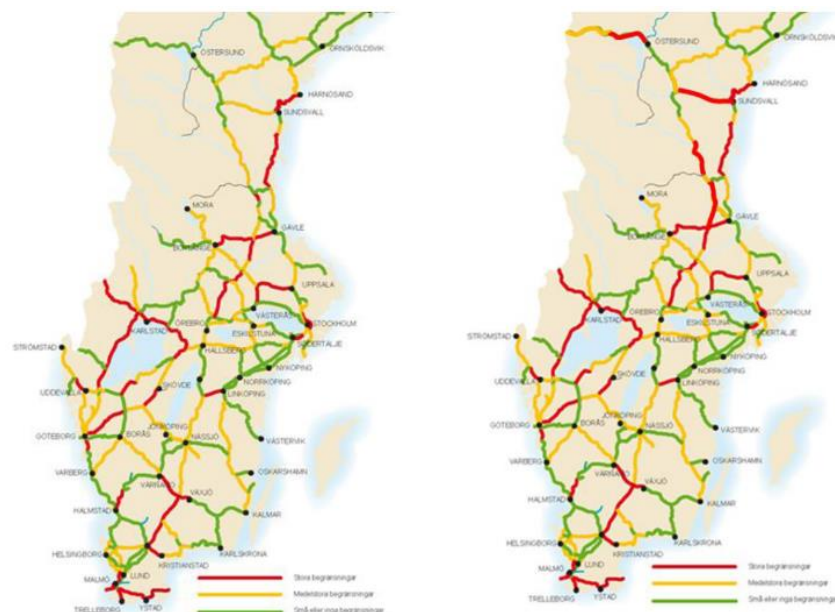


Bild 1. Kapacitetsutnyttjande med Trafikverkets basprognos för 2040 (till vänster) och med en reviderad prognos 2040+ (till höger) där hänsyn tagits till en elektrifierad Meråkerbana.

¹ Trafikverket (2019), Kapacitetsutredning Mittstråket Östersund-Storlien

² Trafikverket (2021) Samlad effektbedömning Östersund-Storlien, hastighetshöjande åtgärder

³ Trafikverket (2021). Utredning Atlantstråket

Väg E14

Tillgängligheten för Mittstråket på väg E14 är av största vikt för den fortsatta positiva befolkningstrenden och möjligheten till nya företagsetableringar av både mindre och större företag. E14 bör hålla en likvärdig standard och trafiksäkerhet som den stora majoriteten av europavägar i Sverige har. Vi välkomnar därför att mittseparering på E14 mellan Blåberget och Matfors strax väster om Sundsvall finns med i planförslaget.

Det är mycket bra att arbetet med att sänka hastigheterna på E14 har pausats. Utgångspunkten bör vara att hastigheterna i allt väsentligt ska lämnas oförändrade och att det under kommande planperiod ska tas fram:

- en plan för hur E14 kan mötessepareras och stärkas på andra sätt till exempel med viltstängsel för bibehållna hastigheter utan att trafiksäkerheten äventyras.
- ny sträckning för väg E14/E45 mellan Lockne – Optand (förbifart Brunflo)

Investering i en ny sträckning av väg E14/E45 mellan Lockne – Optand (förbifart Brunflo) bör ske inom planperioden för att möjliggöra en fortsatt positiv utveckling i stråket.

Finansiering av nya stambanor i södra Sverige

Vi anser avslutningsvis att det finns stora risker för undanträngningseffekter av andra viktiga objekt såsom åtgärder i Mittstråket om de nya stambanorna i södra Sverige ligger inom den nationella planens ram.

Jörgen Larsson

Datum

Ordförande Partnerskap Mittstråkets styrgrupp

Yttrandet skickas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) till:

i.remissvar@regeringskansliet.se och i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

