

2020-12-15

RUN/599/2020

Ert dnr: I2020/02739

Berit Eriksson  
Infrastruktur och kommunikationer  
Tfn: 063-14 66 07  
E-post: [berit.eriksson@regionjh.se](mailto:berit.eriksson@regionjh.se)

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

# Remissvar Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

## Det behövs tydligare mål för vad transportinfrastrukturen ska uppnå

### Sammanfattning

Transportinfrastrukturen spelar en avgörande roll för att hela Sverige ska kunna utvecklas. Tillgängligheten till landets alla delar har en stor betydelse för möjligheter för människor att bo och leva och för företag att verka och vilja etablera sig. Region Jämtland Härjedalen är starkt beroende av en utveckling av transportinfrastrukturen både för fortsatt tillväxt och förbättrad tillgänglighet. Under de senaste åren har tillgängligheten till länet försämrats med längre restider med tåg, färre flygavgångar/mindre plan och längre restider med bil med sänkta hastigheter på våra transportstråk, europavägarna E 14 och E 45.

I en regional utvecklingskontext är fjärrtransporterna viktiga men också de lokala och interregionala transporterna för tillgänglighet till arbete och studier. Förstorade arbetsmarknadsregioner gynnar inte bara arbetsgivare utan bidrar även till positiva effekter ur ett socioekonomiskt, jämställdhets- och integrationsperspektiv.

Region Jämtland Härjedalen ställer ett stort hopp till den nya nationella planen. 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. Dock behöver också medel finnas för investeringar både på väg och järnväg. Inte minst för den klimatomställning som är nödvändig och beslutad. Att Trafikverket identifierat att slitaget/nedbrytningen eskalerar på framför allt vägarna är ännu ett skäl att genom investeringar och styrmedel göra det attraktivt att flytta över gods från väg till järnväg.

Inriktningsunderlagets förslag om att lägga investeringen för byggande av nya stambanor utanför nationella planen tycker Region Jämtland Härjedalen verkar bra. Så stora projekt

skulle kunna riskera både tid och resurser som behövs i den ”ordinarie” planeringen av infrastrukturen.

Region Jämtland Härjedalen ser att en satsning på det så kallade **Atlantstråket** (Stockholm – Gävle – Bollnäs - Östersund – Norge) skulle vara gynnsamt för utvecklingen av gods- och persontrafiken på järnväg. En restidsförkortning med tåg Stockholm – Östersund från fem till fyra timmar skulle öka tillgängligheten till länet avsevärt. Dubbelspårsutbyggnader på Norra Stambanan och hastighetshöjande åtgärder på Mittbanan skulle vara led i att uppnå målet.

**Inlandsstråket** med Inlandsbanan och E 45 är ett viktigt stråk för inte minst godstrafik. Med ett utökat anslag skulle Inlandsbanan kunna planera för viktiga åtgärder för banans funktionalitet. E 45 sträckan Rätan – Ytterhogdal är smal och kurvig och utgör en flaskhals i systemet.

Ett viktigt **vägojekt är E 14 Pilgrimstad – Optand**. Vägen har stora säkerhets- och miljöbrister där den bland annat löper rakt genom en av Jämtlands större tätorter. Delar av sträckan är färdigutredd av Trafikverket.

**Mitträckesseparering** är Trafikverkets linje för att uppnå både säkerhet och funktionalitet. Region Jämtland Härjedalen ser att en investering i mitträcken på Europavägarna E 14 och E 45 även skulle bidra till tillgänglighetsmålet.

**Nya beräkningsgrunder vid tilldelningen av medel till Länsplanen** skulle ge en ökad utveckling av transportinfrastrukturen på länsvägarna.

I övrigt ser Region Jämtland Härjedalen att åtgärder i nu liggande plan genomförs.

## Klimatet och transportsektorns omställning

Klimatomställningen kommer att med rätt investeringar i transportinfrastrukturen kunna bidra till utvecklingen av effektiva transportsystem. Ökade möjligheter till effektiv överflyttning från väg till järnväg skulle kunna bidra till att minska transportarbetet och olönsamma vägtransporter. Vi välkomnar Trafikverkets planerade investeringsstöd för snabbbladdare längs "Vita stråk" i det funktionellt prioriterade vägnätet. Samtidigt efterfrågar vi en liknande satsning för andra förnybara drivmedel för både persontrafik och tung trafik. Det är en nödvändighet för att vi ska nå Transportsektorns klimatmål även där marknadskrafter initialt inte bär.

Framtidens drivmedel kommer sannolikt bestå av en mängd olika energislag. Ny teknik och innovativa förädlingsprocesser driver på utvecklingen. Omställningen av industrin till fossilfri produktion kräver en stor tillgång av el, likaså omställningen av transportsektorn. El-tillgången betraktas i dagsläget som stor i varje fall i norra Sverige och priset är lågt, men i takt med ökad efterfrågan kan också konkurrensen göra att priset på el ökar. Förutsättningarna för att bygga ut elnätet i enlighet med inriktningsunderlaget samtidigt som landet fortsatt är attraktivt för etablering av elintensiv industri, vilket norra Sverige är attraktivt för, behöver utredas.

Möjligheten att bo och verka i hela landet och då även i delar med långa avstånd kräver att bränslepriserna oavsett energislag kan hållas på en rimlig nivå. I synnerhet behövs incitament för att hålla en rimlig prissättning på de förnybara alternativen.

Trafikverket presenterar ett scenario med hög elektrifiering av inte minst godstransporter på väg. Många tunga transporter transporteras på väg i inlandet. En överflyttning av långa transporter till järnväg är en önskvärd målbild. Förutsättningarna för detta behöver förstärkas med incitament för att överflyttning ska ske i någon större omfattning.

Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Trafikverkets prognoser visar att vi inte kommer att nå klimatmålen med dagens fattade beslut. Klimatomställningen är här och nu. Det betyder att vi behöver ta beslut redan nu som har effekt. Region Jämtland Härjedalen och länets kommuner arbetar aktivt för att möta klimatomställningen men behöver samtidigt nödvändigt stöd från staten i form av rätt åtgärder i infrastrukturen.

- Prioritera åtgärder som snabbt kan bidra till minskat koldioxidutsläpp genom en snabb överflyttning av transporter från väg till järnväg
- Beakta utvecklingen av olika typer av bränslen och möjliggör infrastrukturen, tänk tankställen för nya drivmedelstyper. Utfasningen av fossila bränslen sker bäst genom att ge möjligheter till fossilfria alternativ.
- Omlastningsmöjligheter, effektiva terminaler/ terminalanslutningar, effektivitet och kapacitet i järnvägssystemet, innovativa lastfunktioner är exempel på incitament för överflyttning från väg till järnväg. Rabatter på banavgifter e t c kan vara en annan.

## Det saknas mål för järnvägssystemet och det nationella stamvägnätet/europavägarna

Jämtland Härjedalen växer! Allt fler väljer att bosätta sig i regionen och besöksnäringen slår nya rekord. I den befolkningsprognos som TRV redovisar uppvisar länet en positiv befolkningstrend. Stora delar av länet upplevs attraktivt för inflyttning och för att bedriva näringsverksamhet. Hela länet har naturvärden och produktion som bidrar till Sveriges totala konkurrenskraft.

Tillgängligheten till länet är avgörande för den fortsatta attraktiviteten och utvecklingen. Möjligheterna att kunna resa snabbt och säkert och transportera varor på ett effektivt sätt är avgörande för Jämtland Härjedalens fortsatta tillväxt. Det här ställer krav på transportsystemet.

Möjligheterna att kunna resa med tåg från Stockholm till Östersund på 4 timmar är ett högt prioriterat transportpolitiskt mål i Jämtland Härjedalen. För att detta ska vara möjligt behöver nödvändiga åtgärder på Norra Stambanan och Mittbanan genomföras. Jämtland Härjedalen är beroende av de järnvägsstråk som korsar genom länet och satsningarna är avgörande för både snabba fjärrtransporter med tåg och för den regionala trafiken. Långsiktiga mål för de viktiga befintliga stomjärnvägarna och Inlandsbanan saknas där mål för systemets utveckling med koppling till vilka effekter som ska uppnås behöver beskrivas.

Hastigheterna på våra viktiga vägstråk, europavägarna sänks nu med hänvisning till säkerhetsmålet, men var finns funktionsmålet, tillgänglighetsaspekterna och kopplingen till målet om att hela Sverige ska leva och utvecklas? Uppfyllnadsmål för standarden på våra europavägar saknas. Kommande nationella plan behöver ta höjd för investeringar som möjliggör åtgärder på våra europavägar. Om det är mitträckesutbyggnad som krävs för att hastighetsnivåer ska kunna bibehållas eller höjas måste det kunna hanteras inom nationella planens ram eftersom det är fråga om investeringar på europavägar.

- Vi föreslår att huvudinriktningen för Sverige ska vara att ta fram långsiktiga utvecklingsplaner för alla statliga järnvägar och gränsöverskridande stråk.
- Vi anser att europavägarna ska ha en standard som uppfyller både säkerhets- och tillgänglighetsmålen och att utbyggnad av mitträcken sker även på europavägarna i Jämtland Härjedalen.

## Regionerna kan bidra mer till transportsystemets funktion med bättre förutsättningar

De regionala planupprättarna tar ett stort ansvar för utvecklingen av transportinfrastrukturen regionalt framför allt när det gäller större åtgärder på länsvägarna. Staten skulle ha mycket att vinna på en större fördelning till länsramarna för utvecklingen av den regionala och lokala infrastrukturen. Dessutom finns en stor diskrepans mellan länen finns när det gäller länsramarnas storlek. Länsplanernas beräkningsgrund och totala del av nationell plan måste därför arbetas om och befolkningsmängdens betydelse viktas ner. Som en jämförelse, Jämtland och Blekinge har ungefär samma storlek på länsramen men antal km länsvägar i Jämtland Härjedalen är 5 117 km och i Blekinge 1 412 km. Jämtland har lägst andel belagd väg statlig väg i landet, med 60% av vägarna belagda.

Med en större regional pott skulle vidmakthållande och utveckling av länsvägarna samt medfinansiering till regionala åtgärder kopplade till exempel kollektivtrafikåtgärder kunna ske i en större utsträckning.

Stora kostnadsökningar i så gott som alla vägprojekt skapar stora problem i länsplanen. Kalkylerna håller sällan vilket medför att planerade projekt måste flyttas fram eller strykas vilket i sin tur skapar problem i kommunernas planering. Träffsäkerheten i kalkylerna behöver bli bättre och uppräknningar/ kalkyljusteringar behöver ske i tid för att kunna revidera planeringen med framförhållning.

- Länsplanernas ramar måste utökas och beräkningsmodellen behöver göras om.
- Det är positivt att gränsen för namngivna objekt höjs från 25 till 50 miljoner kronor.

## Ett funktionellt och säkert vägnät bidrar till att nå klimat- och miljömålen

Vägarna kommer fortsatt att vara viktiga för våra regioner. Förbifarter, mötesseparering och BK4 är alla åtgärder som ger avgörande bidrag till att nå hänsynsmålen, klimat, miljö och trafiksäkerhet. Trafikverkets förslag om ökat underhåll är väldigt välkommet men samtidigt måste den kostnadsutveckling som Trafikverket räknar med ifrågasättas. Det handlar om hela transportinfrastrukturen där kontrollen över anläggningarnas tillstånd och att åtgärder görs i tid är avgörande för att inte alla medel ska behöva användas till stora reparationsåtgärder. Medel för investeringar kommer att behövas även i kommande plan.

Att bygga ut järnvägens kapacitet för att den ska kunna ta en större del av alla typer av transporter är långsiktigt. Samtidigt föreslår vi att vägsystemet i norra och mellersta Sverige byggs om för att klara klimat-, miljö- och säkerhetsmål. Det innebär en satsning på mitträckesseparering och förbifarter på i första hand stamvägnätet inkluderat europavägarna.

- Sveriges beroende av vägtransporter ställer krav på en omfattande omställning till förnyelsebara bränslen, ett ökat vägunderhåll och en fortsatt utbyggnad av BK4, helt i enlighet med Trafikverkets förslag.
- Vissa vägprojekt behöver prioriteras för att minska miljöpåverkan och det behöver ske en utökad satsning på mötesseparering längs europavägarna.

## Försvaret

Det är positivt att Trafikverket konstaterar att kopplingen mellan åtgärdsplaneringen och planeringen för skydd och säkerhet, krisberedskap och höjd beredskap behöver förstärkas.

- Det är viktigt att åtgärder för att förstärka totalförvarsplaneringen vidtas i de regioner som Försvarmakten pekat ut som militärstrategiskt betydelsefulla.

## Utbyggnaden av infrastrukturen i våra grannländer

Norska statens beslut att rusta upp och elektrifiera Meråkerbanan fram till år 2024 är en satsning som innebär att en ny marknad öppnas i och med möjligheten att nå Trondheims isfria hamnar. Till följd av satsningarna på Meråkerbanan skapas förutsättningar för ett starkt gränsöverskridande järnvägsstråk.

De möjligheter som de norska investeringarna innebär måste omhändertas i Sveriges järnvägssystem. Det betyder att de kapacitetsbrister i det svenska järnvägssystemet till följd av satsningarna på Meråkerbanan som konstaterats i olika rapporter behöver uppdateras. Val av åtgärder kan inte tas med utgångspunkt från Trafikverkets basprognos för 2040 eftersom prognosen inte tar hänsyn till vilka effekter satsningarna på Meråkerbanan får för det svenska järnvägssystemet. Tillväxten på järnvägen i Sverige bedöms istället vara noll.

- Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en gemensam nordiska prognos som tar hänsyn till utvecklingen i Norge, Danmark och Finland för att bättre kunna bedöma vilka krav det ställer på det svenska järnvägsnätet.

## Inlandsbanan

Inlandsbanan ligger strategiskt i inlandet och skulle efter en totalrustning med fördel kunna bidra med ökad kapacitet, skapa redundans och avlasta andra stambanor framförallt gällande godstransporter men även kunna bidra till såväl regionförstoring som utveckling för besöksnäringen genom en utvecklad persontrafik. Eftersom Inlandsbanan AB är en självständig infrastrukturförvaltare åvilar det inte Trafikverket att avgöra om investeringar i järnvägsanläggningen Inlandsbanan.

Inlandsbanan har lämnat in ett äskande till regeringen inför kommande planperiod gällande drifts- och reinvesteringsanslag. Inlandsbanan ser att finansiering av en totalrustning

troligen skulle behöva läggas utanför nationella planen för transportinfrastruktur. Med en ökad budget skulle förutsättningarna för Inlandsbanan AB att stärka och utveckla banan förbättras. Vilket också i förlängningen skulle bidra till den totala satsningen på järnvägen i Sverige.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Anders Byström  
Regional utvecklingsdirektör