

Yttrande över remiss, Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Inom Partnerskap Mittstråket samverkar Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland och kommunerna Sundsvall, Ånge, Bräcke, Östersund, Krokom och Åre för att stärka Mittstråket som funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk. Mittstråket består av den öst - västliga länken för transporter med Mittbanan/Meråkerbanan/E14 i mellersta Sverige och Norge mellan Östersjön och Atlanten.

Sammanfattande synpunkter

- Ökade resurser och fokus på vidmakthållande är mycket bra. Men den tid vi nu lever i med militär upprustning, klimatförändringar, nödvändig grön omställning och industrietableringar ställer också behov på investeringar. Partnerskapet förespråkar att ramnivån ökas med minst 20% samt ytterligare förstärkning av alternativ finansiering såsom EU-medel
- I Jämtlands och Västernorrlands län sker nu en omfattande industriell tillväxt, detta gäller även Tröndelag på andra sidan riksgränsen där vi finner Trondheim, Norges tredje största stad. Dessa tre regioner binds samman av Mittstråket. Utvecklingen skapar både nya möjligheter samt behov. För industrierna är tillgång till effektiva, leveranssäkra och hållbara transporter avgörande. Det gäller godstransporter, såväl som snabba personresor, som är en nyckelfaktor för kompetensförsörjningen. Det är viktigt att hänsyn tas till behov och utveckling i landets olika delar när ramnivån ska beslutas.
- Det krävs både väg- och järnvägsåtgärder för att stärka stråk av militärstrategisk betydelse, såsom Mittstråket.
- I Norges nationella transportplan pekas Meråkerbanan/Mittbanan och E14 ut som speciellt viktiga förbindelser för handel och beredskap, och investeringar i infrastrukturen planeras. Detta behöver mötas upp med investeringar på svensk sida.
- Det namngivna objektet på 300 miljoner på Mittbanan mellan Sundsvall och Storlien 2028-2033 är samhällsekonomiskt lönsamt och viktigt för utvecklingen av stråket. Partnerskapet förväntar sig att objektet inte blir aktuellt för omprövning eller senareläggning.
- Satsningar på E14 behövs för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Val av objekt för mötesseparering bör återspegla ett mål om en nationell standard för europavägarna
- När infrastrukturplanen tas fram är det viktigt att hänsyn tas till det förändrade klimatet med fler kraftiga regn och fler tjällossningsperioder som utgör en ökande påfrestning på anläggningarnas tillstånd
- Det är positivt att finansiering av Forsvarsmaktens behov föreslås ske i annan ordning

Mittbanan – en allt viktigare järnväg för gods- och persontransporter

På Mittbanan finns tre namngivna objekt, varav regeringen nyligen beslutat om byggstart för ett objekt Ånge och Sundsvall samt ett objekt mellan Ånge och Östersund. Det är mycket positivt att dessa nu kommer att genomföras. Det återstående objektet är på 300 miljoner på Mittbanan mellan Östersund och Storlien under perioden 2028 - 2033. Åtgärderna innebär att en större mängd obebakade plankorsningar kan byggas bort vilket enligt Trafikverket krävs för att nå det nationella trafiksäkerhetsmålet. Trafikverket har bedömt att dessa åtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma och bidrar till bättre förutsättningar för pendling och regional utveckling¹. Partnerskapet anser att det sker för många olyckor i obebakade plankorsningar och förväntar sig att objektet inte kommer att bli aktuellt för omprövning eller senareläggning. Objektet behöver snarare utökas mer för att medge kapacitet för en utökad turtäthet och ökade volymer gods i detta viktiga öst-västliga stråk. Det är oroväckande att Trafikverket bedömer att endast en utökad ramnivå med 20 procent inte kräver omprövningar eller senareläggningar av obundna objekt.

Mittbanan är ett av endast fyra gränsöverskridande järnvägsstråk. I inriktningsunderlaget pekar Trafikverket på de internationella resorna och transporterens betydelse för hur det svenska transportsystemet ska utvecklas. Nu investerar Norge stort i detta stråk genom att elektrifiera järnvägen på norska sidan vilket ska vara färdigställt under 2025. Det innebär att en ny marknad öppnas genom möjligheten att nå Norges tredje största stad Trondheim och dess isfria hamn. Det blir en stor fördel för både framtida gods- och persontrafik vilket kommer att gynna jobb och tillväxt i både Norge och Sverige. Trots det pekar Trafikverket enbart ut utredningar kring gränsöverskridande transporter i södra Sverige som kan innebära nya kandidater till den nationella planen. Trafikverket har tidigare konstaterat elektrifieringen innebär att det blir betydande kapacitetsbrist på Mittbanan, framförallt väster om Östersund². Trots detta och direktivets mål om gränsöverskridande transporter för jobb och tillväxt pekar Trafikverket inte ut sträckan som betydelsefull. Det är olyckligt eftersom Trafikverket bedömt att elektrifieringen av Meråkerbanan medför ett behov av fyra mötesstationer väster om Östersund³. Behovet av ytterligare åtgärder framgår även i Norrtågs tågvision för 2040i⁴ samt SJ:s yttrande på den senaste nationella planen⁵.

¹ Trafikverket (2021) Samlad effektbedömning Östersund-Storlien, hastighetshöjande åtgärder

² Trafikverket (2021). Utredning Atlantstråket

³ Trafikverket (2019), Kapacitetsutredning Mittstråket Östersund-Storlien

⁴ Trivektor (2021) Utredning av utvecklingsalternativ för mittstråket. Delstråk 2: Östersund-Storlien.

⁵ <https://www.regeringen.se/contentassets/5337b6007b714c0ea7f889018b515e56/sj-ab.pdf>

Satsningar på E14 behövs för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet

Tillgängligheten i Mittstråket är monumental för möjligheterna att kunna bo, leva och för företag och offentlig sektor att tillgodose arbetskraftsbehovet och transportera gods. Trafiksäkerhetsmålet nås enligt Trafikverket inte med planerade infrastrukturåtgärder och kommande fordonsutveckling. Det krävs även satsning på mötesseparering. Partnerskapet anser att det är positivt att Trafikverket ser behovet av ytterligare objekt för mötesseparering. Partnerskapet anser att valet av objekt bör återspegla ett mål om en nationell standard för europavägarna. Flertalet nationella stråk i landet är till stor del utbyggda och det regionala nätet i södra Sverige är mer utbyggt än det nationella nätet i norra Sverige. Partnerskapet anser därför att om det tillförs medel för att finansiera mötesseparerade vägar är det rimligt att prioritera stråk som till stora delar saknar mötesseparering. Dessa ligger till stora delar i Norrlands inland.



Bild 1. Motesfria vägar enligt Trafikverket⁶.

Industritillväxten skapar nya möjligheter och behov

I Jämtlands och Västernorrlands län har tillgång till skog, vind och vatten på senare tid skapat en ny våg av industritillväxt. Denna tillväxt innefattar etableringen av anläggningar för produktion av grön vätgas för industriellt bruk, storskalig framställning av hållbart flygbränsle, tillverkning av anodmaterial, datacenter i symbios med storskalig livsmedelsodling, elektrobränsle för global sjöfart samt fossilfri produktion av gödsel, bland andra projekt. Utöver det så investerar befintliga industrier för ökad produktionskapacitet. Investeringar görs även utifrån Forsvarsmaktens och civilförsvarets återetablering. För industrierna är tillgång till effektiva, leveranssäkra och hållbara transporter avgörande. Det gäller godstransporter, såväl som snabba personresor. Den industriella tillväxten ställer behov på kompetensförsörjning, och i det blir effektiva persontransporter både inom och mellan regioner viktiga. Dessa behov sträcker sig även över gränsen mot Norge.

⁶ https://www.trafikverket.se/contentassets/ce5ac0bf722148a19f9f8a9226d3d0c9/motesfriavagar_20231205.pdf

Partnerskapet anser att Trafikverket i sitt underlag inte nog tydligt beskrivit utvecklingen i olika delar av landet och därför går miste om mycket förståelse kring utveckling och skillnader mellan olika områden. Inriktningsunderlaget visar ett nationellt perspektiv grundat på gamla prognoser. En bättre beskrivning hade återspeglat behovet mer vilket i sin tur är otroligt viktigt vid val av investeringsram. Exempelvis har Trafikverket inte beskrivit den industriella tillväxten som sker i Jämtland och Västernorrlands län och löper därför risk att felbedöma hur trafiken kommer att utvecklas framöver. Detta kan resultera i att lönsamma investeringar prioriteras ner under åtgärdsplaneringen. Staten behöver därför matcha industritillväxten i Mittstråket med nödvändiga investeringar, framför allt på Mittbanan och E14.

Vidmakthållande behöver kompletteras med investeringar för att säkerställa transportsystemets funktionalitet

Vidmakthållande är otroligt viktigt och partnerskapet välkomnar en större ekonomisk ram på detta. Nivån på underhåll måste vara sådan att infrastrukturens funktionalitet och robusthet kan säkerställas. I detta arbete är det viktigt att hänsyn tas till det förändrade klimatet med fler kraftiga regn och fler tjällossningsperioder som utgör en ökande påfrestning på anläggningarnas tillstånd. MSB har pekat ut tio nationella riskområden för ras, skred, erosion och översvämning. Två av dessa återfinns i Mittstråket; Mellersta Norrlandskusten (skred) samt Jämtlandsfjällen (ras)⁷. Trafikverket bör intensifiera sitt klimatanpassningsarbete för att minska negativ påverkan av klimatrelaterade skador. Så sent som under hösten 2023 stängdes Mittbanan tillfälligt av mellan Sundsvall och Ånge på grund av för höga vattenflöden runt banvallen⁸.

Samtidigt som vidmakthållande är av stor betydelse anser vi att det också är otroligt viktigt att möta de behov och utmaningar som finns, och genom att kombinera fler större och mindre åtgärder skapa ett hållbart, funktionellt och säkert transportsystem. Sverige behöver investera för framtiden och tillämpa en ekonomisk ram som tillåter nya objekt och trimningsåtgärder för att hela landet ska kunna leva. Trafikverket presenterar ett förslag på ramfördelning med bibehållen ramnivå enligt gällande nationella plan för perioden 2022 - 2033. Utöver det finns fyra alternativa ramnivåer där ramen ökar eller minskar med 10 respektive 20 procent. Trafikverket bedömer att endast med en ökad ramnivå på 20 procent kan samtliga befintliga obundna namngivna investeringar genomföras. Då ryms obundna investeringar för 153 miljarder kronor, varav nya objekt för 10 miljarder kronor. Partnerskapet konstaterar att den gällande ekonomiska ramen inte räcker till att både säkerställa väg- och järnvägsnätets funktionalitet och utveckla transportinfrastrukturen. De alternativ som innehåller mindre medel än så kommer innebära ett fortsatt eftersatt underhåll på såväl väg som järnväg i våra regioner.

⁷ Riskområden för ras, skred, erosion och översvämningar. SGI och MSB (2021)

⁸ <https://sverigesradio.se/artikel/mittbanan-avstangd-for-tagtrafik-resenarer-hanvisas-till-buss>

De kommer inte heller att ge förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling när det gäller såväl sysselsättning som boende och välfärd.

Partnerskapet anser att ramnivån för kommande planperiod därför bör vara minst tjugo procent högre än den gällande och förstärkas med alternativ finansiering såsom EU-stöd. Detta finansiella stöd bör i högre grad ses som en möjlighet att öka investeringarna i Sveriges infrastruktur och resurser behöver avsättas så att möjligheten kan nyttjas på ett strategiskt sätt. I Mittstråket har vi ett gott exempel i Mittstråksprojektet som tillsammans med Trafikverket under två programperioder har kunnat växla upp åtgärder i stråket med medel från EU:s regionalfond. På liknande sätt borde även andra EU-medel kunna sökas för åtgärder.

Norge satsar på Mittstråket, Sverige bör möta upp

I Norges nyligen publicerade nationella transportplan pekas E14 och Meråkerbanen/Mittbanan ut som speciellt viktiga förbindelser för handel och militär beredskap. Detta återspeglas också med planerade investeringar för utveckling av den nämnda infrastrukturen. Partnerskapet anser att Sverige behöver möta upp detta med satsningar på vår sida av gränsen

Robust transportsystem för civil och militär beredskap

Mittstråket har ett läge av militärstrategisk betydelse, med förbindelser med Trondheim i Norge via E14 och Mittbanan, som är en av fyra järnvägsförbindelser mellan Sverige och Norge, samt via hamnar mot Finland. I Västernorrland kopplas de öst-västliga förbindelserna samman med Ostkustbanan och Ådalsbanan och E4 som knyter samman hela Sverige i nord-sydlig riktning.

Trafikverket konstaterar att det i samband med Sveriges NATO-ansökan har framförts att det finns behov av att förstärka de öst-västliga transportstråken. Partnerskapet delar Trafikverkets synpunkt om att det kan krävas både väg- och järnvägsåtgärder för att stärka dessa stråk. Partnerskapet konstaterar att Mittstråkets betydelse för totalförsvaret har lyfts i flertalet statliga utredningar. Liksom Trafikverket bedömer vi därför att Sveriges NATO-medlemskap ställer krav på en standardhöjning av viktig infrastruktur på både väg och järnväg i Mittstråket. Kapaciteten i järnvägsstråket behöver utökas med bland annat fler och längre mötesstationer. Utredning behöver startas omgående för att åtgärder i stråket ska kunna lyftas in i kommande plan.

Trafikverket skriver mycket litet om den militära upprustning som nu sker, och hänvisar till kommande planer och osäkerheter kring ansvarsfrågan när det kommer till transportinfrastrukturen. Detta är oroande. För även om Trafikverket kan hänvisa att frågan ska tas i särskild ordning och att undantag för åtgärder mot bakgrund av militärens behov kan göras i väg- och järnvägslagen så behöver en samlad bild av militära och civila transporter genomföras

PARTNERSKAP MITTSTRÅKET

Remissinstansens diarienummer

LI2023/03919

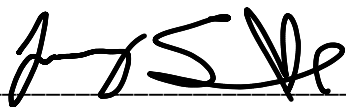
Datum

2024-04-11

i den kommande planrevideringen. Kapacitetsbrister i infrastrukturen mot bakgrund av den samlade militära och civila trafikutvecklingen måste synliggöras och åtgärder som sannolikt också kommer att vara investeringar behöver kunna namnges i den kommande planen. Påverkan på transportsystemet kommer att kunna bli påtaglig i vissa transportstråk om inte kapaciteten i systemen byggs ut. För detta behöver Trafikverket ta höjd, och utredningar och projekteringar för kapacitetsökningar på både järnvägs- och vägsystemet behöver starta omgående.

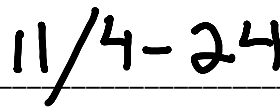
Partnerskapet förutsätter att tillräckligt med medel för detta tillförs under en lång tidsperiod. Eftersom det finns få möjligheter att lyfta in nya större investeringar eller utöka trimningsanslaget är det positivt att finansiering av Försvarmaktens behov föreslås ske i annan ordning samt att det krävs en långsiktig strategi för finansiering. Ett klarläggande av formerna för detta måste ske inom kort.

Trafikverket behöver arbeta proaktivt för att kunna få medfinansiering av för Försvarmakten viktig infrastruktur. EU:s finansieringsverktyg Connecting Europe Facility, CEF, bör kunna utgöra en del i en extern medfinansiering utifrån stråkens nytta för både det civila samhället och för det militära försvaret. Trafikverket behöver säkerställa att viktiga objekt i samtliga militärstrategiska viktiga regioner är tillräckligt mogna för att det ska vara möjligt att söka medel för åtgärderna.



Jenny Sellsve

Ordförande Partnerskap Mittstråkets styrgrupp



Datum