

Motion till riksdagen 2022/23:140

av **Kalle Olsson och Anna-Caren Sätherberg (båda S)**

Infrastrukturen i Jämtlands län

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en översyn av fördelningsmodellen mellan länstransportplanerna och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det statliga vägnätet i Jämtlands län är mycket omfattande; de drygt 600 milen statlig väg kan delas in i två grupper, de nationella vägarna och de övriga statliga vägarna. Särskilt viktiga stråk för länet är E14 som, i likhet med E45, är en nationell stamväg – finansierad via nationell plan – och en viktig förbindelse Sundsvall–Östersund–Trondheim. E14 är en del av Mittnordenstråket som därutöver innefattar Mittbanan och dess förlängning i Norge, Meråkerbanan. Den i Norge aviserade elektrifieringen av Meråkerbanan väntas ytterligare öka Mittbanans betydelse, avseende både gods- och persontrafik. Inlandsbanan är en annan viktig pulsåder med stor potential, inte minst när det gäller att föra över gods från väg till järnväg.

Jämtland är det län som har störst andel av befolkningen boende i glesbygdsområden. Omkring en tredjedel av befolkningen bor i glesbygdsområden. Befolkningsstrukturen ställer således krav på ett vitt förgrenat och fungerande vägnät i länets alla delar. Med nuvarande anslagsnivåer finns en uppenbar risk att nuvarande standard på det finmaskiga vägnätet på sikt kommer att försämrats och att hastigheterna sänks längs de större vägstråken.

Förutom ett omfattande och finmaskigt vägnät och en befolkning utspridd över ett stort område (tolv procent av landets yta), bidrar turism och tunga transporter från skogsnäringen till stora underhållsbehov för vägnätet.

Årligen avverkas cirka 7 miljoner ton timmer i Jämtlands län, varav cirka 75 procent vidareförädlas utanför länet. Skogsnäringen är således helt beroende av bärkraftiga vägar för att möjliggöra effektiva transporter till och från skogsindustrierna både inom och

utanför länet. Både det allmänna och det enskilda vägnätet måste därför ha full bärighet under hela året.

Besöksnäringen i Jämtlands län står för en betydande andel av näringens totala omsättning i Sverige. Omsättningen i länet uppgick 2021 till 5,7 miljarder kronor. I länet finns ett tjugotal större eller mindre destinationer, varav merparten är helt beroende av väl fungerande vägtransporter. Exempelvis reser över 90 procent av besökarna till västra Härjedalen med bil. I Åre samhälle med cirka 3 000 folkbokförda invånare bor det under högsäsong cirka 30 000 personer, som dessutom byts ut varje vecka.

Den socialdemokratiskt ledda regeringen har de senaste åren fattat en rad beslut med stor betydelse för både besöksnäringen och invånarna i Jämtland. I den beslutade nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 ingick bland annat hastighetshöjande insatser på Mittbanan Östersund–Storlien för 300 miljoner kronor, en höjning av Inlandsbanans årliga driftsbidrag till totalt 2,1 miljarder kronor samt ytterligare 1 miljard till skötsel av enskilda vägar, snabbutredning om delelektrifiering av Inlandsbanan och fortsatt satsning på vägar som ska klara tunga fordon (BK4).

Det är av stor vikt att regeringen även fortsättningsvis fortsätter att prioritera insatser som gör skillnad i vår landsända. I tillägg till detta krävs emellertid en förändrad modell för fördelning av investeringsmedel mellan länstransportplanerna.

Både fördelningsmodellen gällande länstransportplanerna och prioriteringen av medel för investeringar och underhåll (vidmakthållande) via den nationella planen behöver ses över. Den springande punkten är att den faktiska trafikmängden, där bland annat besöksnäringen och transportererna från skogsnäringen tydligare vägs in, måste tillmätas större vikt.

Kalle Olsson (S)

Anna-Caren Säterberg (S)