

Motion till riksdagen 2025/26:2677

av **Anna-Caren Sätherberg och Lena Bäckelin (båda S)**

Jämtlands länstransportplan

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 pågående 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.

Trafikföretagens senaste rapport visar att andelen statliga vägar i mycket dåligt skick i Jämtlands län har ökat från 20,1 procent till 20,5 procent på bara ett år. Detta sker samtidigt som andelen minskar i många andra län. Regeringen har avsatt 354 miljarder kronor till vägunderhåll fram till år 2037, men Jämtlands del av satsningen är begränsad. Den höjning som aviserats för länet motsvarar 20 procent mer i anslag,

vilket i praktiken innebär cirka 120 miljoner kronor. Det räcker knappt för att täcka indexuppräkningskostnader och är långt ifrån tillräckligt för att möta det stora underhållsbehov som finns.

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 8 miljoner kubikmeter timmer i Jämtlands län, motsvarande ungefär 7 miljoner ton, 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 2022 till 6,57 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.

Vikten av att upprätthålla vägkvaliteten i Jämtlands län har blivit ännu mer påtaglig sedan Sverige gick med i Nato. Jämtland har en strategisk roll som ett transitområde för militära transporter, och vägarna i länet är avgörande för att säkerställa rörlighet och logistik. Om vägkvaliteten inte upprätthålls riskeras inte bara civil trafik och regional utveckling, utan också Sveriges förmåga att leva upp till sina åtaganden inom Nato. Det är därför av yttersta vikt att vägnätet i Jämtland inte bara underhålls, utan också förstärks för att möta de krav som ställs i detta nya säkerhetspolitiska läge.

Tågförbindelser är en annan viktig del av infrastrukturen som inte får förbises. Tåget är inte bara ett miljövänligt transportmedel, utan också en kritisk länk för både invånare och besökare i Jämtlands län. När natttåget mellan Göteborg och Jämtland lades ner fick

det tydliga konsekvenser för regionens tillgänglighet och attraktivitet. Likaså är nattåget mellan Stockholm och Åre/Duved nu hotat. Dessa förändringar riskerar att försvaga Jämtlands läns kontakter med övriga Sverige och minska både invånarnas rörlighet och regionens attraktionskraft. För att säkerställa att Jämtland förblir tillgängligt och enkelt att nå från resten av Sverige är det avgörande att tågen fortsätter att gå.

Både fördelningsmodellen gällande länstransportplanerna och prioriteringen av medel för investeringar och underhåll 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.

Anna-Caren Sätherberg (S)

Lena Bäckelin (S)