

YTTRANDESid
1 (4)Datum
2025-11-25Vår beteckning
2025/339Ert datum
2025-09-30Er beteckning
dnr LI2025/01587

Samhällsbyggnadsavdelningen
Enhet Teknik och näringsliv
Lena Håkansson

Till

per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se.
Ange diarienummer LI2025/01587 och remissinstansens
namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. *Svaret bör lämnas
i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex.
Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer
tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om
tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens
namn ska anges i namnet på respektive dokument.*

**Yttrande från Bergs kommun på remiss Förslag till Nationell
plan för transportinfrastrukturen 2026-2037****Bakgrund**

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Utgångspunkterna för framtagandet av planförslaget 2026–2037 är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv.

För Bergs kommuns del så omfattar planen framförallt den regionala ramen, väg E45 samt Inlandsbanan. Förutom dessa kan bärighetsåtgärder få ett utfall i vår kommun.

Sammanfattning av yttrande

En upprustning av E45Inlandsstråket finns inte med i Trafikverkets förslag till plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Endast en punktåtgärd ”Rengsjön” finns med i planen. Sedan tidigare finns ett stort antal brister konstaterade i ÅVS Inlandsstråket och de har stor påverkan på tillgängligheten speciellt för godstrafik och försvarets truppörflyttningar. Bergs kommun anser att både den samhällsekonomiska nyttan och försvarets behov gynnas av investeringar i väg E45 Orsa-Svenstavik. Åtgärder kan därför starta omgående enligt ÅVS och inkluderas i förslag till Nationell Transportplan. Väg E45 är en viktig länk för försvaret mellan de strategiska målpunkter och de större truppörflyttningar som är planerade att starta på E45 Svenstavik-Orsa redan nästa år. Investeringar i E45 genererar ökad robusthet, bärighet och kapacitet i vägnätet som är viktiga för totalförsvaret.

När det gäller Inlandsbanan yrkar Bergs kommun på en höjning av driftsanslaget till minst 266 milj/ år samt att Inlandsbanans investeringsbehov ingår i den långsiktiga transportplanen. Bergs kommun önskar att det upprättas persontrafik på Inlandsbanan och därmed krävs hastighetshöjande åtgärder. Inlandsbanan har en viktig roll i Försvarets framtida planer.

Den regionala ramen för Jämtlands län är minimal som vanligt. Näst minst i Sverige! Trafikverket måste ändra sin fördelningsnyckel, som idag i princip är okänd.

Ramar till länsplaner

Hur är det möjligt att ett län med så omfattande allmänt vägnät som Jämtlands län har en ram som är samma som Blekinge som är näst minst i Sverige! Blekinge län har en yta på 2.941 kvkm och Jämtlands län har en yta på 49.341 kvkm med en befolkning över hela länet. Kriterierna för fördelningen är inte transparenta och vi känner idag bara till ett kriterium som är antal invånare. Med tanke på alla besökare och den ymniga godstrafiken används vägarna av betydligt fler än bara invånare. Kommunen kan konstatera att en ändring av fördelningsnyckeln inte har skett, vilket är mycket negativt.

E45 Inlandsstråket

Väg E45 ingår i det europeiska transportnätet TEN-T och tillsammans med försvarets behov och i sammanhanget små investeringar borde en satsning därför enkelt kunna generera systemeffekter till ett samhällsekonomiskt fördelaktigt perspektiv. Trafikverket hanterar stråk i särskild ordning och bör därför lyfta fram Inlandsstråket som en viktig länk genom Sverige. Bergs kommun fokuserar i detta yttrande på sträckan Orsa-Svenstavik.

I ÅVS konstateras att E45 Inlandsstråket inte uppfyller dagens krav på funktionsmål gällande vägutformning, främst av trafiksäkerhet och den transportkvalitet som gäller för denna vägs betydelse och funktion.

ÅVS E45 Inlandsstråket

I den ÅVS (TRV 2017/76438) som avslutades 2019 framkom ett antal åtgärder med steg 3 och 4 för sträckan Orsa-Svenstavik. Dessa är inte hanterade och finns inte nämnda någonstans i den föreslagna långtidsplanen.

Här är några av åtgärderna från ÅVS steg 3 och 4 enligt Fyrstegsprincipen:

- Utred breddningsåtgärder på väg E45, start 2025.
- Tillsatt utredning angående breddning/bärighet för broar, start 2019
- Bygg stigningsfält vid Noppikoski, start 2025
- Utred stigningsfält vid Tallhed, norr om Orsa, 5 km stigning. Start 2025.

Dessa åtgärder är inte genomförda eller påbörjade. Eftersom en ÅVS är genomförd bör dessa ligga i Trafikverkets åtgärdsbank och kan därför enkelt prioriteras.

Specifikation åtgärder väg E45

- Smala vägsträckor (smalare än 6,5) (från NVDB) från söder till norr. Många sträckor är smalare än 6,5 meter i kombination med kurvor och lutningar.
 - Oreälven-Sjöändan 53 km
 - Tandsjöborg - Sjöändan 6 km
 - Ytterhogdal station-Tobakstjärnarna 4 km
 - Överhogdal-Rätan 23 km med några små avbrott för bredare väg
- Breddning och förstärkning av ett antal broar, flera broar har idag en bredd på endast 5,2 meter.
- Det saknas stigningsfält, mest akut vid Noppikoski
- Saknas omledningsmöjligheter vid trafikolyckor/trafikstopp
- Många och långa sträckor är både kurviga och backiga
- Väldigt långa sträckor saknar även vägren.
- Många, långa sträckor har fasta hinder i sidoområdena

E45 – ett godsstråk

E45 mellan Mora-Östersund är ett stråk för godstransporter som visar på en kraftig ökning av transporter på E45. (se Förväntad utveckling transporter 2026-2037 sidan 48)

Redan idag är andelen tunga fordon upp till 23% av den totala trafiken enligt mätningar som genomförts mellan Orsa-Sveg, vilket är långt över normal andel godstrafik. I den genomförda ÅVS Inlandsstråket framkommer stora brister i säkerhet och tillgänglighet för godstransporter. Det handlar om breddning, bredd/bärighet broar och stigningsfält. Godstrafikens behov är likställigt med försvarets, som kan ha ännu större behov av breddade vägar.

Försvarets behov av transportstråk

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhåll och enligt förslaget till plan ska sträckor där totalförsvaret har särskilda behov tidigareläggas under planperioden. De i ÅVS Inlandsstråket framkomna åtgärder sammanfaller väl med försvarets behov av upprustning på E45 mellan Orsa och Svenstavik. En upprustning av Inlandsstråket är till nytta för såväl samhällsnyttiga transporter som militär rörlighet och investeringar här skapar ökad kapacitet, robusthet och redundans för större och tyngre transporter.

Försvaret har meddelat att omfattande truppförflyttningar kommer att genomföras på väg E45 mellan Mora och Östersund. Även sträckan Trondheim-Mora via väg 321/E45 är aktuell. Detta måste framgå i de underlag som Trafikverket redan har.

Försvaret kommer att använda E45 för transporter till strategiska målpunkter i Södra Sverige.

Inlandsbanan

Bergs kommun anser att Inlandsbanan är av stor vikt för hela landet. Den ökade efterfrågan på godstransporter från Norra Sverige och upprustningen av försvaret har stor nytta av att Inlandsbanan upprustas. Det har också visat sig att Inlandsbanan har en viktig roll för redundansen av Sveriges transportnät och kan erbjuda omledning och avlastning av övriga järnvägsnätet. För att detta ska fungera krävs fortsatta investeringar i banan.

Sveriges medlemskap i Nato har medfört nya behov av transporter och truppförflyttningar. Här har Inlandsbanan en mycket viktig roll genom att erbjuda just detta till försvaret och till övriga Nato-medlemmar. Inlandsbanan är ett robust och stabilt alternativ för försvarets behov och därför krävs fortsatta investeringar i banan. Ur försvarssynpunkt är Inlandsbanan ett säkert alternativ för förflyttningar med sitt skyddade läge och robusta drift eftersom man inte är beroende av elförsörjning.

I Trafikverkets planförslag har driftstödet minskats med 100 miljoner/år och inga investeringar finns i den långsiktiga investeringsplanen. Under hela den föreslagna planperioden är anslagsminskningen för drift till Inlandsbanan 1 miljard kronor och då återstår 2 miljarder i föreslagen plan. Det krävs ett höjt driftsbidrag för att bibehålla nuvarande standard på banan och Trafikverket har i sin egen plan för ev drift av banan yrkat på samma summa driftsbidrag som finns idag, dvs högre än det anslag som finns angivet i förslaget.

Fokus i planen ska ligga på att göra Inlandsbanan till ett robust transporterbidragande. För att säkra Inlandsbanans viktiga funktion i landets

transportnät måste investeringsnivån höjas och ingå i den långsiktiga nationella planen. Dagens avtal för investeringar innebär ett årligt äskande av investeringsmedel och detta missgynnar de investeringar som är nödvändiga.

Det finns färdiga planer som visar på ett behov av 11,5 miljarder för en total upprustning av hela banan. Dessa investeringsbehov ska inkluderas i den långsiktiga nationella planen och starta redan 2026.

Persontrafik på Inlandsbanan har en viktig funktion när det gäller regionförstoring inom Bergs kommun. Med hastighetshöjande åtgärder går det att upprätta effektiva pendlingsmöjligheter för befolkningen inom ett stort område.

Gång och cykelväg, komplettering E45 Åsarna - Svenstavik

Väg E45 mellan Svenstavik och Åsarna har idag gång- och cykelväg ca 40% av sträckan. Trafikverkets förstudie (objektnummer 354671) tog fram en plan för att utöka stråket med fler sträckor gång- och cykelväg. Detta gjordes i syfte att öka pendling på cykel eftersom både Svenstavik och Åsarna har avsevärd pendling mellan orterna. ÅVS Inlandsstråket har utpekade sträckor i Vägpaket 3 med steg 3-4 enligt fyrstegsprincipen. Tidsaspekt för genomförande är start år 2020. De utpekade sträckorna är Brånan-Svenstavik 4,9 km samt Åsarna-Brånan 2,4 km. Detta skulle ge ett komplett cykelstråk Åsarna-Svenstavik.

En satsning på cykelbana medför att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar i genomfarterna i orterna i stråket, samtidigt som tillgängligheten för genomfart för biltrafiken säkras. Gång- och cykelvägar för pendling mellan tätorter medför möjlighet att på ett säkert sätt cykla längs väg E45 till både arbete och andra målpunkter.

I Trafikverkets fördjupade utredning ”Strategi för E14 och E45 genom Region Mitt” finns på sidan 29 en karta som visar potential för cykelflöden. Sträckan Åsarna-Hoverberg visar en potential på 100-1000 cyklister.

Ett sammanhängande cykelstråk mellan Åsarna-Svenstavik kommer att skapa ett konkurrenskraftigt alternativ för pendlare mellan de två orterna.

Bergs kommun yrkar på att Regeringen och Trafikverket:

- Lyfter fram E45 som ett viktigt TEN-T stråk och inkluderar stråk för godstrafik
- Prioriterar försvarets behov av E45 och Inlandsbanan
- Utpekade åtgärder i ÅVS Inlandsstråket genomförs för att öka tillgängligheten
- Höjer driftsanslaget till Inlandsbanan till minst 266 miljoner och använder sig av en indexreglering för kommande år.
- Inkluderar Inlandsbanans investeringsbehov i sin långsiktiga nationella plan och att investeringar påbörjas redan 2026.
- Prioriterar investeringar i Inlandsbanan för hastighetshöjande åtgärder mellan Sveg-Brunflo för att möjliggöra persontrafik
- Satsar på ett komplett cykelstråk mellan Åsarna-Svenstavik, idag saknas delar av stråket.