

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remissyttrande på nationell trafikplan 2026 – 2037

Ll2025/01587

Sammanfattning

Orsa kommun anser att Trafikverkets plan inte tillräckligt tar hänsyn till inlandets transportbehov. Kommunen efterfrågar:

- Tidigarelagd byggstart för E45 Vattnäs–Trunna
- Fortsatt utveckling av E45 norrut
- Revidering av planförslaget för att säkra och utveckla Inlandsbanan och Bollnäsbanan, inklusive bibehållet eller höjt driftsbidrag
- Trafikverket, i dialog med kommuner och regioner, ska utveckla riktlinjer och finansieringsmodeller som skapar bättre förutsättningar för belysning längs statlig väg.

Dessa åtgärder ses som avgörande både för Orsa, regionen och Sveriges framtida robusthet.

Bakgrund

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Underlag finns på Trafikverkets webbplats: [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#)

Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen för järnvägar, vägar samt sjö- och luftfart ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar bland annat:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- medel till forskning och innovation

Orsa kommun som är en del av Dalarnas kommuner vill med nedanstående synpunkter belysa delar som är av stor vikt för vår kommun men även för hela Sveriges framtid.

Remissynpunkter

1) E45 - Inlandsvägen

E45 sträcker sig i Sverige från Göteborg till Karesuando och är en viktig kommunikationsled genom Sveriges inland. Utöver den långväga trafiken är E45 en mycket viktig väg för den lokala trafiken i och mellan Orsa och Mora kommuner. Vägen är också en viktig transportled för näringslivets tunga transporter och för all turisttrafik mot Härjedalen och Östersund. E45 tillhör TNT-T nätet i Sverige och ska därför leva upp till de krav som ställs från EU på dessa vägar.

1a) E45 Vattnäs – Trunna (VMoo1)

Det är mycket positivt att projektet kvarstår som namngiven investering. I och med att vägplanen nu vunnit laga kraft ser vi möjlighet för tidigareläggande av byggstarten, så att den hamnar i år 1 – 3 (2026 -2028) istället för planerad byggstart år 4-6 (2029-2031). Detta projekt är samhällsekonomiskt lönsamt och utredningen av denna vägsträcka har pågått mycket länge och försvårar kommunens egen samhällsutveckling. Den behövs även för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs E45.

1b) E45 norr om Orsa

Det är viktigt att man, när projektet Vattnäs-Trunna är klart, fortsätter utvecklingen längre norrut på E45. Det har gjorts utredningar som visar på att det behövs åtgärder på ett flertal sträckor längs E45 norrut. En av dessa sträckor är till exempel Emådalen och bron över Emån. Det har inträffat många olyckor vid just detta ställe. Vid olyckor längs denna del finns heller inga alternativa vägar utan all trafik blir stående, vilket inte är bra ur framkomlighetssynpunkt.

2) Inlandsbanan/Bollnäsbanan

Orsa Kommun är förvånad över att Inlandsbanan nedprioriteras i Trafikverkets förslag. Trots ökad trafik och att banan nyligen visat vikten av alternativ för omledning, föreslås sänkt driftsbidrag och inga medel för upprustning. Det riskerar att försvaga en redan nedsatt infrastruktur vilket är mycket oroande. Industrin i norr växer och behoven överstiger kapaciteten i det svenska järnvägssystemet. Orsa kommun anser att planförslaget behöver revideras för att ta hänsyn till den underhållsskuld som finns, och det faktum att höjt driftsbidrag krävs för att säkerställa en grundläggande funktionalitet för Inlandsbanan. Driftsbidraget bör minst utgå från den nivå som är idag, med fortsatt årlig indexuppräknings. Utan ett stabilt och värdesäkrat driftsbidrag riskeras både kapacitet, effektivitet och Sveriges konkurrenskraft i det fall alternativ saknas för viktiga järnvägstransporter. Betydelsen av alternativa transportvägar blev tydlig under höstens översvämningar i Västernorrland, då stora delar av järnvägstrafiken i nord-sydlig riktning slogs ut. Samtidigt har Inlandsbanans strategiska relevans ökat de senaste åren, särskilt i ljuset av Sveriges medlemskap i Nato och Försvarmaktens växande behov av robusta transportlösningar. Kommunen bedömer därför att Trafikverkets planförslag i högre grad behöver beakta de investeringar som krävs för att utveckla Inlandsbanan, liksom den nytta sådana satsningar skulle innebära för hela landet. Kommunen förväntar sig att banans betydelse beaktas i den fortsatta remissprocessen. En upprustad Inlandsbana bidrar till flera olika delar, så som:

- Ökade transportmöjligheter och omledningsmöjligheter,

- ett stärkt totalförsvär,
- möjlighet till en klok klimatomställningen,
- ökning av kapacitet & näringslivets konkurrenskraft,
- en stärkt samhällsekonomisk utvecklingen i stora delar av landet genom hållbara och effektiva transporter på järnväg.

Genom förslaget om sänkt stöd för driftkostnader längs Inlandsbanan ser kommunen inte att man jobbar mot ett klimatvänligt och försvarstärkt mål. Det behövs ökad investering i banan inklusive de tvärbanor som går mellan Inlandsbanan och stambanan, där Bollnäsbanan är en av dessa tvärbanor. Särskilt med tanke på näringslivets behov, totalförsvarets behov samt behov av redundans med tanke på det förändrade klimatet och dess påverkan på järnvägen som vi ser idag.

3) Belysning längs allmänna vägar

Belysning är en viktig del av ett tryggt och tillgängligt transportsystem, särskilt i tätorter och längs gång- och cykelvägar men även utanför tätort där det finns utbredd bebyggelse och där man kan förvänta sig att oskyddade trafikanter vistas. Det finns ett behov av att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan stat och kommun när det gäller investeringar i belysning, samt att säkerställa att det finns finansieringslösningar som möjliggör genomförande av nödvändiga åtgärder. Orsa kommun anser att Trafikverket, i dialog med kommuner och regioner, ska utveckla riktlinjer och finansieringsmodeller som skapar bättre förutsättningar för belysning längs statlig väg.