

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
LI2025/01587

Yttrande från Härjedalens kommun baserat på Förslag till Nationella transportplan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Inledning

Regeringen har remitterat förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. För Härjedalens kommun är Inlandsstråket – bestående av Europaväg 45 och Inlandsbanan – av avgörande betydelse för boende, besöksnäring, näringslivets transporter och kommunens långsiktiga utveckling.

Tillväxtverket har konstaterat att Jämtland-Härjedalen är den enda regionen i landet där brister i infrastruktur är ett tillväxthinder. För fortsatt tillväxt i Jämtland-Härjedalen krävs därför investeringar både för att förbättra den interregionala och den regionala tillgängligheten och för att möjliggöra näringslivets utveckling. För den regionala tillgängligheten är Inlandsstråket (Europaväg 45 och Inlandsbanan) viktiga, men även ur ett beredskapsperspektiv där järnvägens robusthet och redundans behöver säkerställas

En stärkt Inlandsbana och ett starkt inlandsstråk med Europaväg 45 är avgörande för Härjedalens framtida utveckling, arbetsmarknad och attraktivitet. Det är avgörande att den nationella planen ger inlandet de investeringar som krävs för tillväxt, trygghet och hållbarhet.

Sammanfattning

Vi tillstyrker regeringens och Trafikverkets ambitioner att stärka transportinfrastrukturen i hela landet, men konstaterar att den föreslagna planen inte i tillräcklig utsträckning beaktar den strategiska betydelsen av **Inlandsstråket; Inlandsbanan och Europaväg 45**. Dessa utgör en sammanhängande nord-sydlig länk med avgörande betydelse för **näringsliv, samhällsberedskap, klimatomställning och regional utveckling**. Vi efterfrågar därför **ökade investeringar, ett tydligare uppdrag och en långsiktig finansieringsmodell som håller över tid**.

Härjedalens kommun vill betona att Inlandsstråket är avgörande för inlandets utveckling, besöksnäring, näringsliv och Sveriges nationella beredskap. Den föreslagna nationella transportplanen saknar tillräckliga satsningar på Inlandsbanan och Europaväg 45, trots att dessa är de viktigaste transportlederna för gods, boende, samhällsservice och fjällturism i Norrlands inland med koppling till övriga regioner i landet.

Vi uppmanar regeringen och Trafikverket att inkludera följande i den slutloga planen:

- **Peka ut Inlandsstråket som nationellt strategiskt transportstråk.**
- **Etablera ett långsiktigt investeringsprogram för Inlandsbanan,** inklusive upprustning, kapacitetsökning och modernisering, inte minst ur ett beredskaps-/försvarsperspektiv
- **Prioritera Europaväg 45 för förbättrad trafiksäkerhet och drift,** särskilt genom Härjedalen där vägen är helt central för näringsliv, arbetspendling och fjällturism.
- **Integrera klimat- och beredskapsperspektivet i all planering av** inlandets infrastruktur.

Förslag till beslut i den nationella transportplanen

Inlandsbanan

Inlandsstråket (Inlandsbanan och Europaväg 45)

Kommunen är delägare i Inlandsbanan AB som i Trafikverkets förslag föreslås få ett minskat driftsbidrag. Trafikverket har samtidigt i rapporten gällande avtalspartsförhållande för Inlandsbanan AB21 angett att om Trafikverket ska ta över driften av Inlandsbanan behövs medel i samma storlek som idag inklusive årlig indexering för att kunna upprätthålla banans funktion. Kommunen anser att det inte är acceptabelt att anslaget minskar. Anslaget bör i stället motsvara det Trafikverket själva angett krävs för att kunna upprätthålla banans funktion om Trafikverket ska ansvara för driften. Kommunen ser en farhåga att det minskade anslaget för Inlandsbanan kan innebära en risk för delägarna att behöva gå in med extra pengar för underhåll, i en bana som har en viktig funktion gällande robusthet och redundans, inte minst i dessa oroliga tider.

De satsningar som sker på Inlandsbanan under planperioden är bra som ett första steg mot att göra banan till ett kraftfullt transportalternativ för inlandet. Ytterligare satsningar på främst bärighetshöjning och övriga kvalitetsförbättringar krävs dock för att Inlandsbanan ska kunna avlasta såväl vägar som övriga järnvägslinjer i Norrland.

För att nyttja Inlandsbanans potential till fullo samt stärka redundans och resiliens i det svenska transportsystemet och skapa en robusthet behöver en totalupprustning av Inlandsbanan mellan Gällivare–Mora ske.

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 per år och inga investeringar finns i den långsiktiga investeringsplanen. Under hela den föreslagna planperioden är anslagsminskningen för drift till Inlandsbanan endast en miljard kronor och då återstår två miljarder i

föreslagen plan. Det krävs ett höjt driftsbidrag för att bibehålla nuvarande standard på banan och Trafikverket har i sin egen plan för eventuellt övertagande av drift av banan yrkat på samma storlek på driftsbidraget som finns idag, det vill säga högre än det anslag som finns angivet i Trafikverkets förslag.

Fokus i kommande nationella plan ska ligga på att göra Inlandsbanan till ett robust transporterbjudande. 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 för banans långsiktiga funktionalitet.

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

Inlandsbanan som strategisk nord-sydlig korridor

Inlandsstråket – där Inlandsbanan och Europaväg 45 utgör stommarna – är en av landets viktigaste men mest underutnyttjade transportleder. Inlandsstråket fungerar som ett alternativ till kuststråket, och utgör ett nav för inlandets näringsliv, gruvnäring, skogsbruk, besöksnäring och växande industriella etableringar.

Trots detta saknas en långsiktig strategi för stråkets utveckling i den föreslagna nationella transportplanen.

Inlandsstråket genom Härjedalen och Jämtland utgör ett sammanhängande nord-sydligt transportstråk som löper genom inlandet parallellt med fjällkedjan. Stråket består huvudsakligen av **Inlandsbanan (järnväg)** och **E45 (väg)** och kopplar samman flera samhällen och arbetsmarknadsregioner med regionala och nationella transportnoder.

- Stråket skapar en alternativ och kompletterande transportled till **kuststråken E4 och Stambanan**.
- Stråket är avgörande för att binda samman Härjedalens fjälldestinationer med nationella och internationella besöksflöden via Sveg och Östersund.
- Längs stråkets sträckning passerar banan genom områden med **stor skogsproduktion**, där möjligheterna för kombitrafik (bil + järnväg) är betydande.
- E45 är den viktigaste vägen för att nå Härjedalens fjälldestinationer, som under vinter- och sommarsäsong genererar mycket höga trafikflöden, samt har en stor betydelse för både varutransporter och persontrafik

Flygtrafik

Satsningarna på flygplatser och flygtrafik i Norrland måste vara långsiktiga för att flyget ska kunna utvecklas till ett kraftfullt alternativ som resväg till Härjedalen.

Möjligheterna till snabba, dagliga transporter till och från Stockholm/Arlanda är en förutsättning för utveckling av kommunen och

kommunens näringsliv. I kommunens arbete med nyetableringar, företagsutveckling och turistiska utvecklingssatsningar framgår tydligt att flyget har en stor, ofta helt avgörande, betydelse.

Härjedalen Airport, och flygtrafiken Sveg–Arlanda omfattas sedan 2001 av trafikplikt.

För att flyget ska fortsätta att utvecklas positivt krävs fortsatta statliga insatser i form av driftsstöd till flygplatsen och en upphandlad flygtrafik av hög kvalitet.

Regionala länsplaner

Hur är det möjligt att ett län med så omfattande allmänt vägnät som Jämtlands län har en ram i samma storlek som Blekinge som är näst minst till ytan i Sverige!? Blekinge län har en yta på 2 941 kvadratkilometer medan Jämtlands län har en yta på 49 341 kvadratkilometer med en befolkning boende spritt över hela länet. Kriterierna för fördelningen av infrastruktur-medel är inte transparanta 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 kommuninvånare. Fördelningen av nationella medel för infrastruktursatsningar behöver ses över och förändras för att bättre anpassas till geografisk storlek, antal mil statlig väg och befolkningens utbredning. Kommunen kan konstatera att trots omfattande påverkansarbete de senaste åren så har en ändring av fördelningsnyckeln inte skett, vilket är mycket negativt.

Vi yrkar att Regering och Trafikverket

- **Antar remissvaret för Härjedalens kommun** avseende den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037, med fokus på Inlandsstråket, Inlandsbanan och Europaväg 45.
- **Lyfter behovet av ett nationellt strategiskt åtagande för Inlandsstråket**, där järnväg och väg planeras samlat och långsiktigt.
- **Framhåller Inlandsbanans betydelse för beredskap, näringsliv och klimatomställning**, samt kräver att det etableras ett flerårigt investeringsprogram för modernisering av banan.
- **Särskilt påtalar behovet av höjda standarder och förbättrad drift på E45**, inklusive trafiksäkerhet

Härjedalens kommun kräver att följande skrivningar och prioriteringar inkluderas i den slutliga nationella transportplanen:

1. Att Inlandsstråket pekas ut som ett nationellt strategiskt transportstråk.
2. Att ett särskilt investeringsprogram för Inlandsbanan 2026–2037 etableras, inkluderande spårupprustning, kapacitetsökning, digitalisering och driftsäkerhet.
3. Att Europaväg 45 prioriteras för trafiksäkerhet och driftshöjande åtgärder, särskilt genom södra Jämtland och Härjedalen.
4. Att strategier för klimat, beredskap och näringsliv integreras i planeringen för Inlandsstråket.

Slutsats

Vi anser att Inlandsstråket, inklusive Inlandsbanan och Europaväg 45, måste ges en tydligt förstärkt roll i den Nationella transportplanen. Dessa infrastrukturer är avgörande för Sveriges klimatomställning, ett robust transportsystem i norra Sverige, tillväxt i inlandet samt totalförsvarets behov av redundans. Vi tillstyrker satsningar som stärker stråket men anser att planen är otillräcklig och behöver kompletteras med tidigare lagda investeringar, tydligare prioritering och ett strategiskt utpekande av stråket som riksintresse för transporter.

Med vänliga hälsningar
Härjedalens kommun
Lars-Gunnar Nordlander
Kommunstyrelsens ordförande