



li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, LI2025/01587

Sammanfattning

Både järnväg- och väginfrastrukturen i södra Norrland - Sveriges geografiska mitt är viktiga att hålla robusta och tillgängliga utifrån den gröna omställningens utveckling i Norrland, beredskap, hållbarhet och klimatförändringar, vars konsekvenser blev tydliga i skyfallen i Västernorrland i september 2025. Länsstyrelsen Västernorrland anser inte att planen tar tillräcklig hänsyn till de transportpolitiska funktionsmålen om en ökad tillgänglighet och sammanhållning i landet.

Länsstyrelsen konstaterar vidare att godstransporter undervärderas i planen. Ostkustbanan bör prioriteras utifrån att hela Sverige ska hänga samman för gods- och persontrafik. Därutöver bör E4 förbifart Örnsköldsvik ingå som namngiven investering i planen.

Synpunkter kopplat till Västernorrlands län

Planens satsningar i norra regionen

I planen presenteras ökad tillgänglighet och en sammanhållning i landet vara den överlägset största positiva effekten av infrastrukturplanen. Så som framgår i figur 19 har Ostkustbanan stora begränsningar och utgör en flaskhals för både gods och persontrafik. För att transportpolitikens funktionsmål ska uppnås och satsningar på grön omställning och försvarsindustri realiseras, krävs samordnade insatser och ett ökat ansvarstagande från staten, inte minst vad gäller transportsystemet.

Ostkustbanan Gävle – Härnösand

Systemeffekterna av en underdimensionerad och eftersatt järnvägssträckning mitt i den nationella järnvägsinfrastrukturen visade sig tydligt vid skyfallen i Västernorrland hösten 2025. Ett antal urspårningar på järnvägen innebar enorma effekter för

transporter i hela Sverige. När infrastrukturen i Västernorrland fungerar dåligt, eller inte alls, så skärs Sverige av i en nordlig och en sydlig del, total kollaps av kommunikationerna på nationell systemnivå. Västernorrland är en transitregion för godstransporter. I takt med ökad konkurrens ställs högre krav på ett väl fungerande transportsystem. Redan idag bromsas utvecklingen på grund av brist på tillförlitlighet och kapacitet i järnvägssystemet, samt att väg- och järnvägssystemen i vår del av landet saknar omledningsmöjligheter eller innebär omvägar på fler mil. Vi har även utmaningar i tillgänglighet till och från vår omvärld med långa res- och transporttider. Genom funktionell och utökad persontågstrafik, en utbyggd kustjärnväg för 250 km/timme, samt förbättrad Mittbana, är potentialen för funktionella arbetsmarknadsregioner längs norrlandskusten stor.

Ostkustbanan har politiskt under lång tid bedömts som en viktig investering. Näringsliv och industri pekar på hur transportinfrastrukturen är nödvändig för utvecklingen av gröna etableringar i norr, vilka är avgörande för att stärka hela Sveriges internationella konkurrenskraft och tillväxt.

Efter Trafikverkets tidigare utredningar om behovet av kapacitetshöjande åtgärder har många aktörer, både offentliga och näringsliv samverkat för att tillsammans planera för dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. Stat och kommuner har lagt betydande resurser på planering och projektering. Det finns flera delprojekt med hög planmognad som visar det absoluta behovet.

Trafikverket bortser vidare från att Ostkustbanan och Ådalsbanan utgör en del av EU:s stomnät (TEN-T Core Network) vilket ska prioriteras enligt förordning¹ som är gällande lag i Sverige. Det är en självklarhet att europeiska och nationella stråk ska utgöra grunden för utvecklingen av det svenska transportsystemet och prioritering av investeringar. Ett nytt dubbelspår med hög kapacitet och standard – Nya Ostkustbanan – gör att stråket blir komplett. Då kan investeringar som redan gjorts i Botniabanan och Norrbotniabanan ge full samhällsekonomisk nytta. Det är genom att bygga klart stråken som vi skapar kapacitet, effektivitet och konkurrenskraft, möter klimatmålen och bygger Sveriges konkurrenskraft.

¹ Förordning om utvecklingen av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T) 2021/22:FPM55

E4 förbifart Örnsköldsvik

I Västernorrland dominerar väg E4 vägtransporterna.

Västernorrlands högst prioriterade nationella vägprojekt är E4 förbifart Örnsköldsvik, som nämns i Tabell 12. Under 2024 överskreds miljökvalitetsnormen för halten av kvävedioxid för luft 86 gånger i centrala Örnsköldsvik². Det kan jämföras med Sundsvall, där E4 är omdragen sedan några år tillbaka, där överskreds halten av kvävedioxid en gång under 2024. E4 förbifart Örnsköldsvik är den enda åtgärd som med säkerhet kommer att förbättra luftkvaliteten i centrala Örnsköldsvik till nivåer i enlighet med miljökvalitetsnormerna för luft.

Att dra E4 förbi Örnsköldsvik kommer innebära ökad säkerhet och mindre luftföroreningar för invånarna i centrala Örnsköldsvik, samt avsevärt förbättrad framkomlighet för alla transporter längs med E4 och kapacitet för ökade trafikvolym. Det skulle också möjliggöra att ytterligare främja gång- och cykeltrafik. E4 förbi Örnsköldsvik är alltså ett nödvändigt steg i ledet till att nyttja princip 1 i fyrstegsprincipen: "Överväg åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt." Det faller också under Trafikverkets uppdrag att stödja kommuner och regioner i arbetet med ökad andel aktiva transporter.

Att dra E4 förbi Örnsköldsvik uppfyller även flera av de punkter som nämns under trimnings- och miljöåtgärder, framför allt punkten: "förbättrar förutsättningarna att välja cykel som färdmedel och ökar trafiksäkerheten för cyklister".

Effekter för totalförsvaret

Trafikverket skriver att förslaget har tagit hänsyn till totalförsvarets behov och bidrar genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Om valet stått mellan två objekt där det ena objektet har större positiva effekter för totalförsvaret så kan det spela in i valet av åtgärd. Det är bra att man tagit dom hänsynen.

Specifikt för vår del av landet är det viktigt för totalförsvaret att de så kallade koncentrationsvägarna och järnvägarna som går i nord-

² Samverkan för luftövervakning i Västernorrland 2024-2029, redovisning av mätresultat och strategi för luftövervakning

sydlig och öst-västlig riktning har en god standard, robusthet och hög bärighet.

Effekter för totalförsvaret per transportflöde (järnväg)

För järnvägen saknar vi en beskrivning av hur järnvägen (Trondheim)-Storlien-Sundsvall påverkas av förslaget. Den järnvägssträckan är av stor vikt för totalförsvaret.

För järnvägstransporterna är det också viktigt att det finns omledningsmöjligheter via tvärbanor. Det såg vi senast när Västernorrland drabbades av skyfall med stora skador på järnvägsinfrastrukturen, då var det avgörande att tåg kunde ledas om för att säkra godstransporter till och från norra Sverige. Samma behov kan finnas under höjd beredskap om en angripare försöker påverka järnvägstransporterna. Så för Västernorrlands del är Mittbanan (Sundsvall-Ånge-Östersund), Övre Ådalsbanan (Västerasby-Långsele), Forsmo-Hotingsbanan och banan Mellansel-Örnsköldsvik viktig att hålla i ett gott skick.

Generella synpunkter

Upphandling av fossilfria entreprenader

Länsstyrelsen ställer sig positiv till att Trafikverket avser ställa tydligare klimatkrav i sina kommande upphandlingar kring entreprenader. Myndigheter som Trafikverket kan vara med och driva på omställningen för hela entreprenadbranschen. Trots att transporterna står för den största klimatpåverkan inom trafiken, och entreprenaden för en mindre del, så kan tydligare krav ge positiva effekter som går långt utanför de enskilda upphandlingarna. Just den typen av förändring, genom offentlig upphandling, blir extra viktig för att skynda på utvecklingen i de län där omställningen av entreprenad ännu inte har nått så långt. Ett ställningstagande i den nationella planen kan ge incitament till företagen att investera i fossilfria arbetsmaskiner som redan finns etablerade på marknaden.

Ökad elektrifiering av transporter

En stor del av att minska klimatpåverkan och i att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn handlar om en ökad elektrifiering av transportsektorn. Planen nämner att "Trafikverkets elenergibehov kommer öka markant." Eftersom Västernorrland har ett stort

överskott på just elenergi, konstaterar Länsstyrelsen att det vore resurseffektivt att göra större satsningar kring ökad elektrifiering i Västernorrland och i hela elområde SE2. Den goda tillgången till elenergi ger goda möjligheter att öka elektrifieringen ytterligare. Om fler godstransporter elektrifieras och hela elektrifierade logistikkedjor etableras, särskilt för de längre nationella transporterna, där Västernorrland är en avgörande delsträcka i Sveriges geografiska mitt, så kan detta avsevärt bidra till en minskad klimatpåverkan på nationell nivå.

I planen framgår också att en stor del av elenergin går och kommer fortsatt gå till järnvägstrafik och järnvägsunderhåll. Eftersom järnvägstrafiken ger den absolut lägsta klimatpåverkan för godstransport, samt per resenär, är ökad användning av järnvägen i Västernorrland en nyckelfråga för minskad klimatpåverkan från transporter.

Vi kan konstatera att många pendlar i Västernorrland och att tåget inte är ett funktionellt alternativ. På sträckorna norr om Härnösand föredrar många resenärer att ta tåget. På sträckan Sundsvall-Härnösand är det många resenärer som busspendlar, eftersom bussen idag går fortare än tåget på den delsträckan. För att motivera resenärer att välja tåget för pendling, så behöver det gå fortare än buss och bil, samt finnas tillräckligt med avgångar.

Vägars ökade bärighet

Vi ställer oss positiva till Trafikverkets generella satsningar för att öka vägarnas bärighet, och därmed förbereda för ökad andel elfordon, som generellt är tyngre än konventionella fordon.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Carin Jämtin med energi- och klimatstrateg Therese Åkerlund som föredragande. I den slutliga handläggningen har också Lisa Westerlund (energi- och klimatstrateg), Torbjörn Westman (beredskapsdirektör), Adrian Nordlund (planhandläggare) och Karin Frejarö (enhetschef) medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.