

2025-12-10

Regeringskansliet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

Yttrande remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

Diarienummer: KS-2025-00975

Samhällsnytta

Sundsvalls kommun välkomnar Trafikverkets ambition att i större utsträckning tydliggöra samhällsekonomisk nytta och att infrastrukturplaneringen ska ge mest samhällsnytta per investerad krona. Kommunen delar regeringens syn att transportsystemet ska stärka svensk konkurrenskraft, bidra till regional utveckling och säkerställa effektiva gods- och persontransporter i hela landet.

Samtidigt konstaterar kommunen att nuvarande förslag till nationell plan inte fångar den betydande lokala, regionala och nationella samhällsnytta som kan realiseras genom investeringar i Västernorrland och norra Sverige. Sundsvall är idag en av norra Europas mest konkurrenskraftiga platser för grön elintensiv industri med unik tillgång till fossilfri energi, etablerade industricluster och starka logistiklägen. Dessa förutsättningar är centrala delar i Sundsvalls tillväxtstrategi där grön energi, robust infrastruktur och hållbarhet för långsiktig balans utgör avgörande framgångsfaktorer för långsiktig tillväxt.

Trafikverkets nuvarande metoder för samhällsekonomiska analyser fångar inte den systemnytta som skapas när lokala investeringar får multiplikatoreffekter i nationella flöden. Detta gäller i synnerhet järnvägsstråk med både stora godsvolymer och hög potential för regionförstoring, såsom Ostkustbanan och Mittstråket. Kommunen delar därmed den kritik som också lyfts i regeringens direktiv, där Trafikverket åläggs att utveckla verktyg och redovisningar för att bättre beskriva stråkens helhetseffekter och relevanta icke-prissatta nyttor.

Vi anser att Trafikverket inte heller är konsekventa då flertalet objekt med betydligt sämre samhällsekonomisk lönsamhet, enligt Trafikverkets egna kalkyler, finns med i förslaget till nationell plan.

Sundsvall kommun betonar därför att nationell plan behöver ta ett tydligare systemperspektiv, särskilt kring stråk som:

- möjliggör överflyttning av gods från väg till järnväg,
- minskar flaskhalsar i norra Sveriges industriella tillväxt,
- skapar funktionella arbetsmarknadsregioner,
- stärker Sveriges totalförsvar genom robusta öst–västliga och nord–sydliga transporter.

Strategisk plan för långsiktighet och förutsägbarhet

Sundsvalls kommun vill understryka att långsiktighet och förutsägbarhet är grundläggande för både den offentliga sektorn, näringslivet och transportoperatörer. Regeringen betonar själv att ”ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem” är en förutsättning för konkurrenskraft samt regional och nationell utveckling.

Brister i förutsägbarhet, särskilt när namngivna objekt tidigare lagts in och senare tagits bort, skapar osäkerhet som påverkar både kommunal planering, privata investeringar och nationella transportaktörers affärsbeslut.

I förslag till nationell plan saknas en strategisk plan för hur transportsystemet långsiktigt ska utvecklas, såväl för väg som för järnväg.

Sundsvall kommun ser följande som särskilt angeläget:

Robusta och hållbara stråk

Planen behöver säkra robusthet över tid, i synnerhet i stråk med höga godsvolymer, stora arbetspendlarflöden och betydelse för totalförsvaret. Mittstråket och Ostkustbanan är båda exempel på nationellt kritiska stråk som i dagsläget uppvisar bristande redundans och hög störningskänslighet.

Genomförbarhet och effektivare processer

Kommunen välkomnar regeringens och Trafikverkets ambition att korta ledtider, stärka kostnadskontroll och möjliggöra alternativa

genomförande- och finansieringsformer såsom särskilda projektbolag, lånefinansiering eller i vissa särskilda fall OPS-lösningar. För Sundsvall är det centralt att:

- tillståndprocesser för större infrastrukturobjekt effektiviseras,
- masshanteringsfrågor löses i tidiga skeden,
- bolagsformer och samverkanslösningar används när de kan korta byggtid och minska kostnader,
- befintliga objekt med vägavgifter inte påverkas genom högre avgifter,
- det ges mer funktion för pengarna.

Byggtider och lång genomförandehorisont

Planerings- och byggtider för större infrastrukturobjekt i Sverige är i dag långa. Detta riskerar att ge effekter först långt efter att behoven uppstått. I norra Sverige, där industrietableringar och energiomställning sker i snabb takt, krävs att staten agerar minst lika snabbt.

Objekt

Sundsvalls kommun lämnar följande synpunkter på specifika objekt och stråk i den föreslagna nationella planen.

Nya Ostkustbanan

Sundsvalls kommun anser att Nya Ostkustbanan, det vill säga sträckan Gävle-Sundsvall-Härnösand, ska ingå i nationell plan i sin helhet. Stråket är en av Sveriges mest belastade enkelspåriga banor och utgör den största flaskhalsen för gods- och persontrafik på hela Norrlandskusten. Trafikverket konstaterar själv att bristerna i kapacitet och punktlighet kommer att bestå även 2045 utan strukturella åtgärder. Vi ser fortsatt positivt på att göra Arlanda som huvudflygplats för svenskt inrikesflyg och ett nav för transportinfrastruktur. För att kunna uppnå detta krävs säkra tåg- och flygförbindelser till och från Arlanda. Mot bakgrund av att Nya Ostkustbanan är det enda tågstråket till Arlanda är det därför extra beklagligt att detta perspektiv inte har tagits med i Trafikverkets förslag.

Motiven är tydliga:

- ger kortare restider och en sammanhållen arbetsmarknadsregion Sundsvall–Gävle–Uppsala–Stockholm,

- ökar kapacitet för godstransporter kopplade till grön industri, skogsindustri och export,
- minskar sårbarheten i dagens enkelspår,
- bidrar till TEN-T-uppfyllnad enligt EU-förordningen,

Sundsvalls kommun står bakom utbyggnad längs hela stråket, där sträckorna Gävle-Kringlan och Dingersjö-Sundsvall är av stor betydelse, och betonar behovet av en samlad och långsiktigt finansierad utbyggnad av dubbelspår Gävle–Sundsvall–Härnösand med övergripande mål hastighet på 250 km/timme.

Sundsvalls kommun lyfter särskilt att dubbelspårsutbyggnad för sträckan Dingersjö – Kubikenborg ges finansiering i nationella planen. Projektet bidrar starkt till tidigare beskrivna motiv och är långt framskridet med en hög planmognad i fastställelsefas med framtagna bygghandlingar.

Lokala konsekvenser och kostnader om delsträckan Dingersjö – Kubikenborg lyfts ur nationella planen

Delsträckan Dingersjö-Kubikenborg prioriterades högt inom den samordnad planeringen (2015) och det ansågs innebära fördelar om delsträckan utgjorde en tidig etapp i dubbelspårsutbyggnaden.

Sundsvalls kommun har tecknat flera avtal med Trafikverket som har stor betydelse för såväl kommunen som Trafikverket när det kommer till OKB-projektets genomförande och de projekt som kommunen planerar att genomföra parallellt med OKB-utbyggnaden och de projekt som planeras som en följd av OKB-utbyggnaden:

- *Genomförandeavtal OKB-utbyggnad* - Parterna har förhandlat fram och undertecknat ett genomförandeavtal som hanterar plankostnader, marklösen, åtgärder på kommunala anläggningar m.m. Inom ramen för detta avtal har kommunen påbörjat arbetet med upphävande av planer i enlighet med genomförandeavtalet. Detta arbete tar personella resurser i anspråk och innebär att andra planer och projekt prioriterats ned. Kostnaderna för detta arbete har uppskattats till cirka 1 Mkr
- *Genomförandeavtal masshantering* - Parterna har också skrivit avsiktsförklaring, samverkansavtal och genomförandeavtal avseende hantering av massöverskott. I syfte att undvika kostsamma och klimatbelastande transporter som en följd av massöverskott i OKB-projektet har parterna enats om att massorna ska användas för anläggningsändamål i

det närliggande planerade industri- och verksamhetsområdet Övre Stockvik. Genomförandeavtalet har därför mycket stor betydelse för kommunens planering för framtida tillväxt. OKB-projektet visar på stora nyttor för båda parter och innebär att ca 1 500 000 m³ överskottsmassor flyttas från OKB-projektet till kommunens planerade industriområde med efterföljande terrassering samt masshantering, krossning och sortering. För kommunens del är projektet beroende av masshanteringsavtalet för att alls kunna genomföras. Om delsträckan lyfts ur den nationella planen betyder det att projektet inte kommer att kunna genomföras överhuvudtaget. Kommunen har räknat med att kunna skapa ytor för näringslivet om ca 30 - 40 hektar som ska ge intäkter om ca 150 - 360 Mkr (500 - 900 kr/kvm) och ett stort antal tillkommande arbetstillfällen. Kommunen har även köpt in 154 ha skogsmark för 16 Mkr för att möjliggöra för detta viktiga industriområde och samtidigt avstått från andra markköp på grund av OKB-projektets ansträngda tidplan.

I det genomförandeavtal som tecknats mellan parterna uppgår ersättningen för ytor för Trafikverkets tillfälliga behov till 0 kr/kvm och år. Flera av dessa ytor har i översiktsplanen pekats ut för annan användning och har ett orealiserat kommersiellt värde. Bland annat bedöms ett område i Skönsmon om ca 1,2 hektar vara mycket intressant för en handelsetablering eller annan liknande verksamhet. Markvärdet bedöms ligga inom intervallet 6 - 11 Mkr (500 - 900 kr/kvm) och betinga en intäkt om ca 200 000 – 300 000 kr/år (3 % av markvärdet). Motsvarande situation och värden gäller även för Nedre Stockvik etapp 2. Möjligheten för kommunen att utveckla dessa ytor för annan användning skjuts genom avfinansieringen fram på obestämmd tid med följden att marken är fortsatt reserverad för Trafikverkets tillfälliga behov, för vilket Trafikverket betalar 0 kr/år. En sådan ordning leder till stora ekonomiska avbräck varje år för kommunens del.

En annan konsekvens av att delsträckan lyfts ur nationella planen är att utvecklingsförbudet för samtliga fastigheter inom riksintressekorridoren kvarstår i oförändrad utbredning under överskådlig framtid. Eftersom Trafikverket saknar incitament att begränsa korridorerna har de över tid svällt till rena tillväxthinder. Den ensidiga tillämpning måste ta större hänsyn till de utvecklingsförbud som drabbar fastighetsägare och kommuner i och i närheten av de överdimensionerade riksintressekorridorerna. Riksintressekorridoren innebär en stor inskränkning i äganderätten

för många fastighetsägare. Över tusen hektar av Sundsvalls kommun är intecknade för framtida järnväg – trots att endast en bråkdel av dessa ytor i slutändan kommer att användas. Trafikverket nekar regelmässigt till all utveckling av fastigheter inom riksintressekorridorerna. Att korridoren blir kvar med sin nuvarande utbredning för denna delsträcka skapar konkreta tillväxthinder i samhällsplaneringen. Det är dock svårt att uppskatta de kostnader dagens besked innebär för berörda fastighetsägare – även om inskränkningen i äganderätten är både tydlig och konkret.

Det finns även ett antal hushåll som fått besked om inlösen i anledning av OKB-utbyggnaden, framför allt på grund av att Trafikverket valt en djup skärning istället för ett tunnelalternativ i anslutning till bostadsområdet Hemmanet. Ett inlösenförfarande är en ingripande åtgärd som inte ska hanteras lättvindigt, då den har stor påverkan på den enskilda fastighetsägaren och dennes familj. Så utöver de monetära konsekvenserna som en bortvald finansiering får på samhällelig nivå, finns det även stora konsekvenser för ett antal privatpersoner som hamnar i en mycket svår sits. Fastighetsägarna står med en vetskap om framtida inlösen, ett rådande utvecklingsförbud av fastigheten samtidigt som fastigheten är omöjlig att sälja. Dessa fastighetsägare riskerar att fastna i en mycket svår situation, såväl känslomässigt som finansiellt.

Sett från trafiksäkerhetssynpunkt erhålls positiva effekter av att befintliga plankorsningar utgår, dubbelspåret stängslas in samt att förutsättningarna för en överflyttning av vägtransporter till järnväg förbättras. Dessa effekter uteblir vid en avfinansiering och de brister som finns i befintlig anläggning kvarstår.

I augusti 2023 spårade ett X2000-tåg ur strax söder om Hudiksvall. Den direkta orsaken till olyckan var att dräneringen på platsen inte var dimensionerad för vattenflödet som uppstod vid ovädret. Enbart återställningskostnaden efter olyckan uppgick till nästan 10 Mkr. Någon uppskattning av kostnaderna på samhällsnivå har inte gjorts men bedöms vara betydligt högre – med förseningar och omfattande omflyttning av gods från järnväg till väg under den tid som banan återställdes. Delsträckan Dingersjö-Kubikenborg har stora likheter med sträckan söder om Hudiksvall. Dock är det på flera ställen ännu mer utmanande topografi på sträckan Dingersjö-Kubikenborg än vad det är söder om Hudiksvall. Den behövliga skyfallssäkring som uteblir när delsträckan lyfts ur nationella planen riskerar att leda till mycket höga kostnader när skyfallet når Sundsvall nästa gång. I

direkt anslutning till den befintliga anläggningen finns dessutom många bostäder – något som saknades helt i Hudiksvall

Mittstråket

Mittstråket binder samman Atlanten och Bottenhavet via Trondheim–Sundsvall–Vasa. Stråket utgör en viktig transportlänk för totalförsvaret och är avgörande för näringslivets transporter och arbetsmarknadsregionens funktion. Genom investeringar i stråket ges också en så kallad ”dual-use-funktion” för både civila och militära syften.

Kommunen lyfter särskilt åtgärdsbehov på järnvägen sträckan Sundsvall–Stöde samt på väg E14 sträckan Blåberget–Matfors, då dessa leder till direkt förbättrad kapacitet, tillförlitlighet och robusthet i systemet.

Sundsvall–Timrå Airport

Kommunen understryker behovet av stärkt statligt ansvar och finansiering för Sundsvall-Timrå Airport. Sundsvalls kommun anser att Sundsvall-Timrå Airport bör återförstatligas. Flygplatsen fyller en viktig roll i nationell och internationell tillgänglighet, näringslivets resebehov och transportkedjor kopplade till exportsektorn. Det rådande säkerhetspolitiska läget har också förstärkt behovet av flygplatsen för totalförsvarets beredskap och mobilitet.

Trafikplats Torsboda

För Sundsvalls kommun är den principiella utgångspunkten att staten ska finansiera statlig infrastruktur. Trafikplats Torsboda är ett tydligt exempel där statlig medverkan är nödvändig för att möjliggöra fortsatt nationell industriell tillväxt, stärka regionens konkurrenskraft och säkra att nya etableringar i Torsboda Industrial Park kan realiseras. En statlig finansiering av trafikplatsen skulle bidra till att ta tillvara nationella nyttor kopplade till både gröna och digitala industrietableringar och utvecklingen av ett robust transport- och logistiksystem.

Förbifart E4 Örnsköldsvik

Sundsvalls kommun ställer sig bakom länets prioritering av förbifart E4 Örnsköldsvik.

E4 Kongberget-Gnarp

Sundsvalls kommun ställer sig bakom prioriteringen om att E4 Kongberget-Gnarp bör genomföras i sin helhet under planperioden. Vi är öppna för alternativt genomförande, men ser inte att projektet ska finansieras med hjälp av vägavgifter. Det är också viktigt att eventuella utredningar av OPS-lösningar inte gör att tidsplanen försenas.

Relation till andra yttranden

Sundsvalls kommun ställer sig bakom Nya Ostkustbanans yttrande och Partnerskap Mittstråkets yttrande på förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037.

Sammanfattningsvis

Sundsvalls kommun ser att den nationella planen innehåller flera positiva delar men behöver stärkas inom särskilt fyra områden:

- Ett tydligare systemperspektiv för samhällsnytta.
- Långsiktighet och förutsägbarhet som skapar stabila planeringsförutsättningar.
- Robusta och kostnadseffektiva genomförandeprocesser.
- Inkludering av Nya Ostkustbanan och förstärkning av Mittstråket som strukturbärande objekt för nationens utveckling.

Med vänliga hälsningar,

Niklas Säwén

Kommunstyrelsens ordförande

niklas.sawen@sundsvall.se

Sundsvalls kommun

Postadress: 851 85 Sundsvall. Besöksadress: Norrmalmsgatan 4.

Telefonväxel 060-19 10 00. www.sundsvall.se