

Kommunstyrelsen

§ 187

Dnr KS-2025-000457 - 011

Yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037

Kommunstyrelsen beslutar

att avge yttrande i enlighet med förvaltningens förslag.

Sammanfattning

Trafikverket har på regeringens uppdrag presenterat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för de tolv åren 2026 – 2037. I remissyttrandet tillstyrker kommunen att regeringen högt prioriterar objektet E4 Kongberget-Gnarp. Därutöver vill kommunen se en ökad prioritet på dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan.

Beslutsgång

Adam Rydstedt (M), Henrik Berglund Persson (S) Caroline Schmidt (C) och Lars Österberg (KD) yrkar bifall till allmänna utskottets förslag.

Beslutsunderlag

Plan- och utvecklingsutskottet 2025-11-18 § 97

Tjänsteutlåtande

Yttrande

Remissmissiv

Beslutet skickas till

Regeringen

Hans Gyllow

Regeringen

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Sammanfattning

Hudiksvalls kommun lyfter fram följande delar i sitt yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen:

- Kommunen tillstyrker objektet E4 Kongberget-Gnarp med byggstart under 2026-2028. Däremot ifrågasätter kommunen att objektet väljs ut som en OPS-lösning.
- Regeringen behöver omprioritera objekten i Trafikverkets förslag när det gäller Ostkustbanan. Det av Trafikverket prioriterade objektet Ostkustbanan, Gävle-Kringlan behöver byggas ut till dubbelspår och Ostkustbanan, Sundsvall C–Dingersjö, delen Kubikenborg–Dingersjö, behöver lyftas tillbaka som objekt in i planen för att möjliggöra en dubbelspårsutbyggnad.
- Planeringsarbetet för att bygga dubbelspår på den angelägna etappen Ostkustbanan, Enånger-Stegskogen behöver fortsätta. Här bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med bland andra kommunen utreda förutsättningar för att hitta kostnadseffektiva lösningar som möjliggör val av ett centralt stationsläge i Hudiksvall vilket förordats av många aktörer.
- Som en konsekvens av ovanstående avstyrker kommunen att Trafikverket får i uppdrag att genomföra en så kallad prioriterad utredning som förutsätter en kraftigt sänkt ambitionsnivå och i praktiken innebär fler mötesspår och endast marginella restidsförkortning jämfört med dubbelspår.

Inledning

Hudiksvalls kommun har fått tillfälle att yttra sig över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Transportinfrastrukturen skapar förutsättningar för tillväxt i hela landet. Näringslivet, medborgare, besökare, Försvarmakten – ja, i stort sett alla är beroende av en väl utbyggd infrastruktur som skapar förutsättningar för effektiva, hållbara och säkra transporter.

Kommunstyrelseförvaltningen, Kommunstyrelsen, Guldsmeden

Hans Gyllow, Bitr. kommundirektör/Planeringschef

E-post: hans.gyllow@hudiksvall.se

Telefon: 0650-192 40

Adress: 801 88 Hudiksvall

Organisationsnummer: 212000-2379

Hudiksvalls kommun, liksom övriga delar av Gävleborgs län, saknar tillgång till flygplats för reguljär trafik. Detta medför att regionens företag och invånare är särskilt beroende av snabba och robusta transporter på väg och järnväg. Gävleborg är också ett län med betydande transit-trafik där flöden av gods- och persontrafik sker i stor omfattning mellan norra och södra Sverige. Regionen har, därutöver, en viktig basindustri inom bland annat skog och stål som är beroende av infrastrukturen för varutransporter och kompetensförsörjning. E4 och Ostkustbanan är den infrastruktur som jämte sjöfarten i stor utsträckning och trots tydliga brister fyller denna funktion.

E4 Kongberget-Gnarp – äntligen!

En viktig brist som förslaget till nationell plan vill åtgärda på E4 är den ca 2 mil långa flaskhalsen mellan Kongberget och Gnarp i Nordanstigs kommun. Hudiksvalls kommun välkomnar och tillstyrker att Trafikverket i förslag till nationell plan föreslår detta som det högst prioriterade objektet i den Mellersta regionen.

- Åtgärden ger hög trafiksäkerhet, minskad restid och bidrar därmed till regionförstoring. Detta projekt är en nyckel för att knyta ihop E4:an Stockholm–Sundsvall och undanröja en av de mest olycksdrabbade vägsträckorna i Sverige.
- Att objektet föreslås få byggstarta år 1–3 (2026–2028) i stället för år 4–6 ser Hudiksvalls kommun som mycket positivt och glädjande.
- Objektet är identifierat som möjlig kandidat för OPS-samverkan. Här vill kommunen peka på det Trafikverket lyfter fram i sin beskrivning, nämligen att projektet är i ett relativt sent skede, Trafikverket har inte identifierat detta som en medfinansieringslösning och slutligen att marknadsläget för OPS är osäkert. Till det vill kommunen lägga att den beräknade kostnaden (2,7 mdr kr) är i underkant av det riktvärde på mellan ca 3-13 miljarder kronor som regeringen angivit i direktiven för OPS. Detta talar sammantaget för att objektet inte ska omfattas av OPS. Kommunen har ett tydligt önskemål att om det kvarstår som ett OPS-objekt, det inte får försena genomförandet av en sådan lösning.

Dubbelspårsutbyggnaden på Ostkustbanan behöver öka takten!

En annan brist handlar om den enkelspåriga järnvägen Ostkustbanan, vilken är väl redovisad i bland annat Trafikverkets rapport *Bristanalys Nedre Norrland* (Trafikverket 2021:078). Bristanalysen togs fram som ett svar på de av regeringen utpekade bristerna i stråket, vilka lyftes fram i regeringens Nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029.

Förslaget till nationell plan innehåller både satsningar och avsaknad av investeringar för att åtgärda problemen på Ostkustbanan. Kommunen välkomnar det föreslagna objektet Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm). Åtgärden

ökar inte bara kapaciteten, tillgängligheten, punktligheten och robustheten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm utan får även positiva följdverkningar och ger bättre förutsättningar för hållbara person- och godstransporter till och genom Gävleborgs län vidare upp i norra Sverige.

Kommunen noterar vidare att Trafikverket placerar Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan i topp-tre bland de förslagna objekten för Mellersta regionen. Kommunen tar detta som intäkt för att också Trafikverket är angelägen om att lösa frågan om kapacitet, restid och robusthet på Ostkustbanan men synes ha stannat vid att bedöma enbart objektets samhällsekonomiska lönsamhet.

Kommunen anser att regeringen behöver ompröva Trafikverkets förslag som berör Ostkustbanan norr om Gävle. För det första går det att föra otaliga resonemang om vad som är samhällsekonomiskt lönsamt och på vilket sätt detta bäst kan beräknas. Även om kommunen har stor förståelse för att regeringen i sina direktiv är tydliga med att det måste hushållas med skattemedel finns inte någon lagbunden definition av vad som är just samhällsekonomisk lönsamhet.

Till detta kommer att regeringen i direktiven också pekar på att en rad andra faktorer ska utgöra *utgångspunkter* för framtagande av planen. Dit hör de transportpolitiska målen, regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser samt åtaganden som överenskommit i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Utöver det ska Trafikverket *beakta* att förutsättningar för resor till arbete och utbildning, samt näringslivets transporter ska prioriteras vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar liksom att det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan. Här lyfter regeringen också att det ska tas hänsyn till klimatförändringars påverkan på infrastrukturen.

Trafikverket i sin tur anger att när myndigheten tagit fram förslagen i planen har man utöver att ha bedömt samhällsnyttan också tagit viss hänsyn till hur väl utredda objekten är. Trafikverket säger sig också ha tagit hänsyn till att ”inte i onödan skapa ryckighet i andra aktörers planering.” Exempel på andra aktörer torde vara kommuner och regioner som i sin planering, i avtal med staten osv kan ha kommit väldigt långt, där man inte sällan lagt ned stora kostnader och arbetstid för att nå framdrift. Om principen ”lagt kort ligger” inte längre ska gälla uppstår inte bara en ryckighet i samhällsplaneringen utan det riskerar också skapa en allmän osäkerhet i hela kommun- och regionsektorn om det över huvud taget går att lita på staten om inte ens ingångna avtal ska gälla.

Argumenten för att bygga ut stråket Ostkustbanan Gävle-Sundsvall torde vara väl kända hos regeringen. Trafikverket har utrett kapacitetsbristerna och planmognaden är god. Avtal är slutna mellan staten och Gävle kommun. Det finns inom Trafikverket en utbyggnadsstrategi. Bolaget Nya Ostkustbanan AB har visat på hur

lönsam denna utbyggnad är och att kostnaden, relativt andra viktiga järnvägssatsningar, är konkurrenskraftig. Senaste tidens klimatpåverkan från kraftiga regn har lett till två uppmärksammade tågurspårningar och därmed omfattande störningar på trafiken på Ostkustbanan, vilket föranleder att järnvägen behöver uppgraderas för att möta framtida klimatutmaningar.

Den slutsats som Hudiksvalls kommun drar av det förda resonemanget är att regeringen, vid en samlad bedömning, behöver komma fram till att utbyggnaden av dubbelspår på Ostkustbanan måste fortsätta utan avbrott.

Etappen Gävle-Kringlan behöver byggas ut till dubbelspår, liksom hela sträckan Sundsvall-Dingersjö. Trafikverket har också i ovan nämnda kapacitetsutredning pekat ut att sträckan Enånger-Stegskogen genom Hudiksvalls kommun är en viktig etapp för att möta kända brister. Att resan med SJ:s snabbtåg tar ca 1 timme på de 8 milen (dvs snitthastigheten är ca 80 km/h) mellan Hudiksvall och Sundsvall utan något mellanliggande stationsuppehåll är inte rimligt och motsvarar inte de förväntningar vi kan ställa på svensk järnvägsstandard.

Trafikverket har i början av september 2025 valt järnvägskorridor för ett dubbelspår på sträckan Enånger-Stegskogen, vilket innebär att det finns färdiga lokaliseringsval för hela sträckan Gävle-Sundsvall på Ostkustbanan. Hudiksvalls kommun vill tolka tidpunkten för Trafikverkets ställningstagande som att detta kan göra det möjligt för att föra in också etappen Enånger-Stegskogen i en dubbelspårsutbyggnad.

Tyvärr har Trafikverket valt ett alternativ med stationsläge utanför staden Hudiksvall där kommunen i sin nyligen antagna översiktsplan ifrågasätter riksintresseanspråket för framtida järnväg. Det valda alternativet har av SGU bedömts som direkt olämpligt med hänsyn till kommunens dricksvattentäkt. Kommunen ser stora problem med att genomföra ett sådant alternativ om objektet skulle prioriteras. Kommunen, länsstyrelsen, Region Gävleborg, Mellansvenska handelskammaren och flera viktiga företag har förordat ett annat, mer centralt alternativ, som dock enligt Trafikverkets tidiga bedömningar är ca 10 % dyrare. Kommunen anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att påskynda en utredning som har i uppdrag att söka kostnadsminskningar som medför att det alternativ som så många samhällsaktörer förordat också kan bli Trafikverkets korridorval.

Dubbelspår på etappen Enånger-Stegskogen är en viktig satsning på att åtgärda kapacitetsproblemen på Ostkustbanan och kommunen bedömer att det finns goda förutsättningar att hitta lösningar som utgår från ett centralt stationsläge.

Sammantaget förordar kommunen att regeringen fortsätter arbetet med att bygga ut Ostkustbanan till dubbelspår där etapperna Gävle-Kringlan och Sundsvall-Dingersjö är de högst prioriterade. Trafikverkets förslag om att göra Ostkustbanan till en så kallad prioriterad utredning som bygger på fler mötesstationer och endast en marginell restidsförkortning behöver därför avfärdas av regeringen.