

Avsändarens tjänsteställe/handläggare

Regional utveckling
Nina Loberg

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare/er beteckning
LI2025/01587

Datum
2025-12-16

Dnr
25RUN693

Sida
1(9)

Yttrande över remiss, Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Region Västernorrlands sammanfattande synpunkter

- Det är positivt att anslaget för transportinfrastruktur 2026 - 2037 ökar kraftigt och vi välkomnar satsningar på befintlig infrastruktur och andra prioriteringar.
- Planförslaget saknar dock ett strategiskt tänk för transportsystemets utveckling. Trafikverket tillämpar en strikt rangordnad prioritering utifrån högst beräknade nettonuvärdeskvot. Resultatet blir en lista över enskilda projekt utan övergripande sammanhang.
- Vårt förslag är att europeiska och nationella stråk ska utgöra grunden för utvecklingen av det svenska transportsystemet och prioriteringar av investeringar.
- Nya Ostkustbanan, Västernorrlands viktigaste åtgärd, drabbas mycket hårt om Trafikverkets förslag att ersätta dubbelspår med mötesstationer och sänkt hastighet realiserar. Vi kan inte ha ett tudelat land där Ostkustbanan utgör en flaskhals på mitten. Ett nytt dubbelspår Gävle-Härnösand bygger ihop södra och norra järnvägssystemet.
- Vi vill att Regeringen i samband med planbeslutet fattar beslut om att hela Nya Ostkustbanan ska byggas ut och att Trafikverket ges i uppdrag att planera Gävle-Härnösand med dubbelspårsstandard med 250 km/timme som målhastighet.
- Vi vill att E4 förbifart Örnsköldsvik, Västernorrlands viktigaste nationella vägprojekt, ska ingå som en namngiven investering 2026–2037, alternativt ges möjlighet att genomföras med alternativ finansiering.
- Mittstråket möjliggör transporter mellan Atlantkusten och Östersjön. Vi betonar att ny mötesstation Stöde-Nedansjö på Mittbanan, E14 Blåberget–Matfors och E14 Stöde–Matfors är strategiskt viktiga som dual-use-infrastruktur och bör prioriteras i planen.
- Västernorrlands särskilda komplexa klimatrelaterade utmaningar relaterade till skred och översvämningar behöver tas i beaktande vid fördelning av väg och järnvägsmedel med ambition att förebygga och begränsa negativa konsekvenserna vid eventuella händelser.
- Vi ser positivt på alternativ finansiering för att påskynda och effektivisera väg- och järnvägsinvesteringar. Vi har god erfarenhet av att i samarbete med Trafikverket utverka betydande tillskott till statens nationella anslagsmedel.

Innehållsförteckning

Region Västernorrlands sammanfattande synpunkter	1
Västernorrland	3
Botniska korridoren och Mittstråket, delar av det Europeiska transportnätverket	3
Betydande satsningar i Västernorrland på grön omställning och försvar	3
Utmaningar i kapacitet, funktionell tillgängligheten och internationella förbindelser.....	4
Positivt att anslaget ökar, men strategiskt tänk saknas	5
Vi välkomnar positiva satsningar och prioriteringar	5
Strategiskt tänk för transportsystemet utveckling saknas i Trafikverkets förslag.....	5
Vi vill att följande satsningar prioriteras 2026 - 2037	6
Påskynda utbyggnaden av hela Nya Ostkustbanan, del av Botniska korridoren	6
Prioritera E4 förbifart Örnsköldsvik, nya finansieringsvägar finns	7
Mittstråket ett av landets mest betydelsefulla öst-västliga stråk med dual-use	7
Anpassning till ett förändrat klimat särskilt utmanande i Västernorrland	8
Västernorrland positiva till alternativ finansiering	8
Region Västernorrland står bakom yttranden från Botniska korridoren, Nya Ostkustbanan och Partnerskap Mittstråket	9

Västernorrland

Botniska korridoren och Mittstråket, delar av det Europeiska transportnätverket

Geografiskt ligger Västernorrland mitt i Sverige med kust mot Bottenhavet och angränsar i norr till Västerbotten, i väst till Jämtland och i söder mot Gävleborg.

Botniska korridoren är en gränsöverskridande korridor i det europeiska stornätet för transporter som i Västernorrland utgörs av Ostkust-, Ådals- och Botniabanen. Botniska korridoren binder samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Norra Stambanan och Stambanan genom övre Norrland utgör pulsådern för godstransporter på järnväg. På vägsidan ingår E4 som förbinder Norrlandskusten med Stockholm, Sydsverige och Europa och är det mest betydande vägstråket för långväga godstransporter.

Mittstråket förbinder Östersjön och Atlanten och knyter samman regionerna kring Trondheim i Norge, Östersund och Sundsvall. Mittstråkets betydelse har ökat ytterligare utifrån industrisatsningar i stråket, samt utifrån ett försvars- och Nato-perspektiv för transporter till och från Finland. Mittstråket består av E14 på vägsidan och Mittbanan på järnvägssidan, båda tillhör EU:s Transeuropeiska transportnätverk (TEN-T).

Strukturen av hamnar och kombiterminaler i länet är starkt relaterade till industrins behov och lokalisering. Våra största hamnar och kombiterminaler finns i Sundsvall och Örnsköldsvik. Ånge är Sveriges nordligaste rangerbangård och i kommunen planeras även en ny godsterminal för 1000 meter långa tåg, anpassad efter militärens behov samt är en del Natos önskemål om upprustad infrastruktur mellan Östersjön och Atlanten.

Betydande satsningar i Västernorrland på grön omställning och försvar

Investeringar¹ motsvarande 150 miljarder kronor planeras i Västernorrland 2023–2035, mest inom energi och material relaterat till den gröna omställningen, samt försvarsindustri och offentliga försvarsverksamheter – vilket kan ge 14 000 fler arbetstillfällen i Västernorrland. Det handlar om en historisk industritillväxt som bidrar till samhällets och transportsektorns omvandling. Västernorrland är också en nyckelregion i Sveriges förstärkta satsningar på försvar och försvarsindustri.

Några exempel är industrier för grön vätgas i Ånge kommun, SCA:s bioraffinaderi Östrand i Timrå kommun, försvarsindustri Bea Systems i Örnsköldsviks kommun, Liquid Winds



¹ Samhällsekonomisk vinst, kommunal risk – lärdomar från den gröna omställningen och försvarssatsningar i Västernorrland. Region Västernorrland. (2025-06-05).

storskaliga anläggningar för elektrobränsle i Örnköldsvik och Sundsvalls kommuner, med flera.

Dessa stora satsningar i Västernorrland har potential att skapa betydande ekonomiska och sociala fördelar både regionalt och nationellt. Enligt analysen¹ erhåller staten cirka 90 procent av de framtida skatteintäkterna från dessa investeringar, medan etableringskommunerna får cirka 10 procent. Satsningarna innebär att bruttonationalprodukten BNP ökar med 24 miljarder kronor och Västernorrlands export väntas öka med 80 procent.

För att dessa fördelar ska realiseras krävs samordnade insatser och ett ökat ansvarstagande från staten, inte minst vad gäller transportsystemet, vilket stärker motiven för vår viktigaste prioritering dubbelspår Ostkustbanan Gävle – Härnösand (Västerasby).

Utmaningar i kapacitet, funktionell tillgängligheten och internationella förbindelser

Västernorrland är en transitregion för godstransporter. Stora flöden transporteras i Botniska korridoren och med sjöfart, mellan råvaruproduktionen i Norrland och förädlingsindustri och marknad i mellersta och södra Sverige och övriga Europa och världen. Nära 70 procent av trafiken på E4 genom länet är genomfartstrafik och en fjärdedel bedöms vara utrikestrafik.

Transportkostnaden är för många företag en avgörande del för konkurrenskraften. 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. Företag vittnar om att deras transporter ges låg prioritet vid fördelning av tågtrafiklägen och att det saknas deadline för när transporten kommer fram. Inträffar skada eller avbrott på vägen eller järnvägen blir det tidskrävande och kostsamt vilket leder till sämre konkurrenskraft.

Vi har även utmaningar i tillgänglighet till och från vår omvärld med långa res- och transporttider som medför relativt svaga pendlingsströmmar över kommungräns. Genom funktionell och utökad persontågstrafik, en utbyggd kustjärnväg för 250 km/timme, samt förbättrad Mittbana, är potentialen funktionella arbetsmarknadsregioner längs norrlandskusten.

Många av våra företag ingår i stora internationella koncerner med huvudkontor i ett annat land. Flyget behövs för att kunna upprätthålla relationer med ägare, driva ett effektivt försäljningsarbete och upprätthålla kund- och leverantörsrelationer på internationella marknader.

Vi är positiva till Regeringens aviserade höjning av driftstödet till de regionala icke-statliga flygplatserna från-och-med 2026, men i planförslaget redovisas den låga nivån, vilket behöver justeras. Vi vill även lyfta vikten av att staten snabbt kan besluta allmän trafikplikt om kommersiella flyglinjer läggs ner. För att Arlanda fullt ut ska kunna fungera som Sveriges internationella nav krävs stärkta regionala flyglinjer och genomförande av Nya Ostkustbanan.

Positivt att anslaget ökar, men strategiskt tänk saknas

Vi välkomnar positiva satsningar och prioriteringar

Det är positivt att det totala anslaget för transportinfrastruktur 2026 - 2037 ökar kraftigt jämfört med tidigare. Det innebär att flera viktiga investeringar och efterlängta satsningar på befintlig infrastruktur kan genomföras kommande planperiod.

Vi vill särskilt lyfta fram *Sundsvalls resecentrum* och *dubbelspåret Sundsvall C-Kubikenborg på Ostkustbanan*, en delsträcka på 2,5 kilometer som, tack vare Regeringens byggstartsbeslut tidigare i år, ingår i planförslaget. Dock drabbas utbyggnaden av Nya Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand (Västerasby) i övrigt mycket hårt om Trafikverkets förslag realiserar.

Det är också mycket positivt att *Ådalsbanan vändslinga Västerasby* ingår, också det tack vare Regeringens byggstartsbeslut tidigare i år. Vändslingan effektiviserar transporterna mellan Botniabanan och Ådalsbanan som kan ske utan riktningsbyte för tågen. Projektet är så pass regionalt viktigt att vi valt att samfinansiera projektet med medel i länsplanen.

Det är positivt att hela *Norrbotniabanan* finns med (dock inte fullt finansierat vilket behöver lösas), samt att de två pågående projekten på Mittbanan *Sundsvall-Ånge* och *Ånge-Östersund*, fullföljs genom ett tredje projekt *Östersund-Storlien*, vilket gör att de återstående åtgärder som är möjliga på befintlig bana för ökad kapacitet och minskade restider, kan genomföras.

Vi vill även lyfta det *eftersatta underhållet* på väg som äntligen kan återtas och att hela BK1 vägnätet (64 ton bruttovikt) uppgraderas till BK4 (74 ton bruttovikt). För en region som Västernorrland, som på vägsidan domineras av skogsindustrins tunga rundvirkes transporter, är utvecklingen mot längre och tyngre fordon avgörande för ökad transporteffektivitet.

Strategiskt tänk för transportsystemet utveckling saknas i Trafikverkets förslag

Planförslaget saknar dock ett strategiskt tänk för hur Sveriges transportsystem långsiktigt ska utvecklas. Enligt Regeringens direktiv ska samhällsekonomisk lönsamhet vara *vägledande* vid prioritering, men Trafikverket använder inte samhällsekonomisk lönsamheten som vägledande, utan prioriterar investeringar *strikt rangordnade utifrån högst beräknade nettonuvärdeskvot*. Planförslaget blir en lista över enskilda projekt, investeringar som prioriteras lite här och där, utan annat sammanhang än att de just fallit ut i rangordningen av beräknade nettonuvärdeskvoter. Trafikverkets metod kanske kan sägas vara systematisk, men utvecklingen av Sveriges transportinfrastruktur blir ostrukturerad och osammanhängande.

Europeiska och nationella stråk bör utgöra grunden för en strategisk utveckling av de svenska väg- och järnvägssystemen. Trafikverket bör ges i uppdrag att peka ut nationella stråk för utveckling av transportsystemet med långsiktig ambition att stärka landets transportinfrastruktur till nytta för konkurrenskraft, tillväxt och välförhållanden.

Vi vill att följande satsningar prioriteras 2026 - 2037

Påskynda utbyggnaden av hela Nya Ostkustbanan, del av Botniska korridoren

Nya Ostkustbanan Gävle-Härnösand (Västeraspy) – är den enskilt absolut viktigaste infrastruktursatsningen i Västernorrland. De stora kapacitetsproblem som sträckan Gävle-Sundsvall lider av idag är grunden för dubbelspårsutbyggnaden på Ostkustbanan. Järnvägs- trafikerna till och från norra Sverige är mycket sårbar för störningar. Större incidenter sker regelbundet och får långtgående konsekvenser och drabbar svensk industri hårt. Dubbelspår på Ostkustbanan ger tydliga vinster i hela transportsystemet.

Efter skyfallen i Västernorrland var järnvägen helt avstängd i en vecka och veckan därefter behövde pendeltågen dra ner sina avgångar med två tredjedelar för att godstrafiken skulle få en möjlighet att köra i kapp. Situationen med skyfallen visar med all tydlighet behovet av en robust och modern järnväg för att klara de mycket stora godsflöden som kommer från norra Sverige och ska transporteras söderut.

Nya Ostkustbanan drabbas mycket hårt om Trafikverkets förslag att ersätta den påbörjade dubbelspårsutbyggnaden med förlängda mötesspår och sänka mål hastigheten till 160 km/timme, realiseras. Redan 2012 konstaterade² Trafikverket själva att det inte är möjligt att lösa kapacitetsproblemen på Ostkustbanan och Ådalsbanan genom fler mötesspår, utan att nästa steg måste vara dubbelspår.

Sedan dess har Trafikverket, i nära samverkan med regioner, kommuner, länsstyrelser och andra berörda aktörer, målmedvetet planerat för ett modernt dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. 2021 färdigställde Trafikverket en komplett utbyggnadsstrategi för hela sträckan Gävle-Härnösand. Etappen *Dingersjö-Kubikenborg* är så långt framskriden att järnvägsplanen befinner sig i fastställelsefas och bygghandlingar tas fram. Planmognaden talar starkt för att det är fel att bromsa investeringstakten.

Botniabanan har varit klar i många år, Norrbotniabanan byggs äntligen och Trafikverket föreslår fyrspår söderut från Uppsala. Vi kan inte ha ett tudelat land där Ostkustbanan utgör en flaskhals på mitten. Ett nytt dubbelspår mellan Gävle och Härnösand bygger ihop södra och norra järnvägssystemet, vi får ett flöde genom landet och Botniabanan och Norrbotniabanan kan ge full samhällsekonomisk nytta.

Med dubbelspår kan vi dessutom säkerställa en trygg, tillgänglig och kapacitetsstark kollektivtrafik till och från Arlanda, vilket stärker Arlandas roll som nationellt och internationellt nav och bidrar till ökad tillgänglighet och konkurrenskraft för hela landet.

Nya Ostkustbanan har visat³ vad som krävs för att banan ska stå klar till 2035 och föreslår att staten bildar bolag med uppdrag att bygga banan. Kostnader kan sänkas om staten ansöker om maximal EU-finansiering samt genom industriellt byggande.

² *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot 2050.* Trafikverket. (2012)

³ *Utbyggnadsmanual – Bygg klart Nya Ostkustbanan till 2035.* Nya Ostkustbanan. (2024)

Vi vill att Regeringen i samband med planbeslutet fattar beslut om att hela banan ska byggas ut och att Trafikverket ska planera hela sträckan Gävle-Härnösand med dubbelspårsstandard med övergripande mål hastighet på 250 km/timme, samt att vissa åtgärder på Ådalsbanan norr om Härnösand kan ingå i nästa nationella plan 2030–2041.

Prioritera E4 förbifart Örnsköldsvik, nya finansieringsvägar finns

E4 förbifart Örnsköldsvik har utretts och planerats sedan långt tid och är det nationella vägprojekt som prioriteras högst i Västernorrlands län. E4 genom Örnsköldsviks stad är en mycket besvärlig flaskhals och vägens kapacitet slår redan idag i taket. Förbifart Örnsköldsvik är en förutsättning för att hantera ökade trafikvolym, risker med farligt gods, högkapacitetsfordon (34,5 meter långa lastbilar) och för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Förbifarten bidrar också till att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för luft och till en god livsmiljö i centrala Örnsköldsvik. Enligt Trafikverket är E4 förbifart Örnsköldsvik ett samhällsekonomiskt lönsamt projekt som de överväger i ett scenario med 10 procent högre ram.

Vi har för avsikt att samfinansiera E4 Örnsköldsvik och har tillsammans med Trafikverket och Örnsköldsviks kommun beslutat om en gemensam avsiktsförklaring. Infrastrukturavgift (tunnel genom Åsberget) ingår i det tänkta finansieringsupplägget. Avsiktsförklaringen innebär med andra ord betydande tillskott till statens nationella anslagsmedel. E4 Örnsköldsvik lämpar sig även mycket väl för offentlig-privat samverkan (OPS). Investeringskostnaden uppgår till 2,7 miljarder kronor, en lämplig nivå för OPS-projekt och riskerna bedöms som låga då sträckningen är beslutat, geotekniken väl känd och projektet medför minimala trafikstörningar under produktionstiden.

Vi vill att E4 förbifart Örnsköldsvik ska ingå som en namngiven investering i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, alternativt ges möjlighet att genomföras genom alternativ finansiering via offentlig-privat samverkan (OPS).

Mittstråket ett av landets mest betydelsefulla öst-väsliga stråk med dual-use

Mittstråket mellan Sundsvall och Trondheim utgör en av landets mest betydelsefulla öst-väsliga transportlänkar och är av stor vikt ur ett totalförsvars- och beredskapsperspektiv. Stråket möjliggör förflyttning mellan Atlantkusten och Östersjön samt vidare mot Finland. I det säkerhetspolitiska läge som råder bedöms infrastruktur objekt som kan användas för både civila och militära syften - så kallad dual-use-infrastruktur - ha särskild nationell och europeisk relevans. Europeiska unionen prioriterar genom Connecting Europe Facility (CEF) projekt som stärker militär mobilitet.

Vi vill betona Mittbanan ny *mötesstation Stöde-Nedansjö, E14 Blåberget – Matfors* samt *E14 Stöde – Matfors* som strategiskt viktiga som dual-use-infrastruktur och att de bör prioriteras i planen. De har strategiska betydelse för både civil och militär mobilitet, vilket bör redovisas i planen, eftersom dessa aspekter stärker möjligheten till finansiering genom Connecting Europe Facility (CEF) Military Mobility.

Ytterligare en fråga rörande Mittbanan är att Trafikverket vill använda Mittbanan för omledning under underhållsarbeten på Stambanan och därför senarelägga en pågående åtgärd *Linjerätning och brobyte i Erikslund*, tre till fyra år. Den fysiska planeringsprocessen är långt framskriden med planerad byggstart 2028. En senareläggning medför att linjerätningen inte kan stå klar förrän 2036–2037, vilket är negativt för regionaltågstrafiken och hindra en utveckling av trafikutbudet. Vi anser att det är viktigt att hitta alternativa metoder och hålla fast vid byggstart 2028.

Anpassning till ett förändrat klimat särskilt utmanande i Västernorrland

De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning. Länet karaktäriseras av ett storkuperat landskap och mäktiga skredbenägna jordlager av sand och silt. Den kuperade topografin med stora höjdskillnader gör att ytvattnet får höga hastigheter vid stora flöden. Riskerna för ras, skred och översvämningar av vattendrag är påtagliga och ökar med ett förändrat klimat med mer nederbörd och ökade temperaturer.

Mellersta Norrlandskusten inklusive älvdalarna är ett av tio identifierade nationella riskområden⁴, som bedöms ha särskilda komplexa klimatrelaterade utmaningar, i huvudsak relaterade till skred, men även för översvämningar från vattendrag. Den förväntade klimat-effekten blir dessutom kraftigare i norra delen av landet, vilket medför att markstabiliteten påverkas och bärigheten försämras ytterligare.

Vi anser att Västernorrlands utmaningar ska tas i beaktande vid fördelning av medel. Ambitionen bör vara att så långt som möjligt eliminera klimatrelaterade risker genom förebyggande åtgärder och att begränsa konsekvenserna vid eventuella händelser.

Västernorrland positiva till alternativ finansiering

Det krävs ökade ambitioner och ett strategiskt förhållningssätt i planeringen. Vi ställer oss positiva till alternativ finansiering för att påskynda och effektivisera genomförandet av väg- och järnvägsinvesteringar. Erfarenhet och vilja finns i Västernorrland att tillsammans med Trafikverket utforma och tillämpa alternativ finansiering. Västernorrland möter upp med samfinansiering från länsplanen, kommunal medfinansiering och infrastrukturavgift där så är möjligt.

Ända sedan 2010 har Regionen i länsplanen prioriterat samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan som har en avgörande regional betydelse. Regionen har tillsammans med berörda kommuner samfinansierat en järnvägsutredning för Sundsvall-Härnösand, vändslinga i Maland mellan kustjärnvägen och Tunadalsspåret till Sundsvalls hamn, samt trimningsåtgärder på Mittbanan. På vägsidan genomfördes E4 Sundsvall tack vare en kombination av lån, medfinansiering från Sundsvalls kommun och broavgifter. Botniabanan byggdes genom lånefinansiering och projektbolag samägt av staten och berörda kommuner.

⁴ Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning, Redovisning av regeringsuppdrag enligt regeringsbeslut M2019/0124/Kl, Statens geotekniska institut, SGI och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB. (2021)

Dessutom har Regionen i samarbete med Trafikverket lyckats utverka medfinansiering från EU, bland annat för investeringsprojekt på Mittbanan i två omgångar, utredningar för delsträckor på Ostkustbanan, samt för utvecklingen av ERTSM på Botniabanan.

Genom samarbetet Botniska korridoren är vi beredda att vara delägare i statligt projektbolag för att bygga ut Nya Ostkustbanan. Vi ser positivt på att Botniska korridoren och E4 Örnsköldsvik lyfts fram av Trafikverket som exempel på projekt som kan vara aktuella för alternativa utföranden. I kommande länsplan prioriterar vi samfinansiering av vändslinga i Västeraspby mellan Ådalsbanan och Botniabanan och vi har även för avsikt att samfinansiera E4 Örnsköldsvik.

Trafikverket har inte fullföljt de möjligheter som offentlig-privat samverkan (OPS) medför. Med ett upplägg där staten svarar för en årlig ersättning till ett projektbolag, fördelas nödvändiga budgetanslag ut över hela avtalsperiodens längd exempelvis 30 år. Det kan jämföras med traditionell anslagsfinansiering där kostnader för byggandet av anläggningen belastar anslaget fullt ut under produktionstiden. Det ekonomiska utrymme som OPS-upplägg tillskapar på årsbasis bör kunna användas för att tidigarelägga angelägna investeringar

Region Västernorrland står bakom yttranden från Botniska korridoren, Nya Ostkustbanan och Partnerskap Mittstråket

Region Västernorrland är delägare i bolaget Nya Ostkustbanan AB och ingår i samarbetet Botniska korridoren och Partnerskapet Mittstråket. Region Västernorrland står även bakom remissyttrandena från dessa parter.

REGION VÄSTERNORRLAND

Jonny Lundin
Ordförande regionala utvecklingsnämnden