

Kommunstyrelsen

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet,
Regeringskansliet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 (LI2025/01587)

Sammanfattning

Söderhamns kommun delar Region Gävleborgs bedömning att utbyggnaden av Gävle–Kringlan är den strategiskt mest viktiga infrastruktursatsningen i länet ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Projektet är avgörande för att stärka kapaciteten på Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan och förbättra förutsättningarna för gods- och persontransporter samt möjliggöra en hållbar utveckling av hela länets arbetsmarknad och näringsliv. Gävle–Kringlan är inte enbart ett regionalt projekt – det är en investering i hela det svenska transportsystemets funktionalitet.

Söderhamns kommun ställer sig bakom Region Gävleborgs yttrande. Kommunen har även spelat in synpunkter genom bolaget Nya Ostkustbanan.

Utöver vad som framförs i Region Gävleborgs yttrande vill Söderhamns kommun lyfta fram vikten av de tre kommunala hamnarna i Orrskär, Stugsund och Långrör och även farleder in till dessa, som är i behov av förbättring i form av förstärkt farledsutmärkning och muddring.

Söderhamns kommun vill även ta tillfället i akt att betona vikten av fortsatt dialog med Trafikverket med flera nationella myndigheter om att förlägga en beredskapsflygplats i Söderhamn, något som kan bidra till en samlad transportinfrastruktur. Trafikverket bedömde i redovisningen av sitt regeringsuppdrag om beredskapsflygplats i Gävleborg, att endast en flygplats i länet har förutsättningar att eventuellt kunna bli en beredskapsflygplats och det är flygplatsen i Söderhamn (Rapport -Förutsättningar för en beredskapsflygplats i Gävleborgs län, TRV 2022/144704).

Region Gävleborg

Region Gävleborg har tagit fram ett yttrande i samverkan med länets kommuner. Söderhamns kommun delar den viljeinriktning som framförs i yttrandet och står bakom de synpunkter och åtgärder som tas upp av regionen.

Datum
2025-11-25

Diarienummer
KS-2025-00307

Nya Ostkustbanan

Söderhamns kommun har varit delaktiga i framtagandet av bolaget Nya Ostkustbanans yttrande och delar bolagets uppfattning och viljeinriktning. Kommunen har bidragit med synpunkter på yttrandet och underlag gällande hur Söderhamn påverkas av ett uteblivet dubbelspår. Underlaget finns i bilaga 1.

På kommunstyrelsens vägnar

John-Erik Jansson
Kommunstyrelsens ordförande

Joel Fredin
Kommunsekreterare

Bilagor

Bilaga 1 – Konsekvenser för Söderhamn vid uteblivet dubbelspår

Undertecknat av följande personer

JOHN-ERIK JANSSON

E-Legitimation: BankID Mobile

Datum: 2025-12-10 08:14:56

Transaktionsidentitet: 77B71F766BC245345516B50D54D4AD10E34FD335E4

JOEL FREDIN

E-Legitimation: BankID Mobile

Datum: 2025-12-10 08:26:57

Transaktionsidentitet: 24cf6dfac67e0288db3e88915b6be67af9439beb3ffc44d3e55e21cf8147504f

Underskriftstjänst: **twoday Underskriftstjänst**

Dokumentet är signerat av Ciceron DoÄ

Organisation

Organisation: Söderhamns kommun

Organisationsnr: 2120002353

E-post: kommunstyrelsen@soderhamn.se

Hemsida: www.soderhamn.se

Konsekvenser för Söderhamn

Att inte bygga dubbelspår på Ostkustbanan får allvarliga konsekvenser för Söderhamns näringsliv, arbetsmarknad och framtida utveckling.

Nationell och regional utveckling – industrietablering

En modern järnvägsinfrastruktur är avgörande för Sveriges och regionens konkurrenskraft. Utan dubbelspår riskerar Söderhamn att stå utanför den tillväxt som sker i andra delar av landet. Bristande kapacitet kan dessutom skapa försämrade möjligheter för företag att investera i kommunen.

Söderhamns läge mitt i ett område med ökande elektrifiering och stora planerade vindkraftparker gör järnvägen än viktigare. Utanför Gävleborgs kust finns ett tiotal vindkraftparker under process som sammantaget skulle kunna bidra till en avsevärd ökad elproduktion, vilket är av både regionalt och nationellt intresse. Parallellt skall nämnas att regeringen på grund av försvarstekniska skäl avfört ett större antal vindkraftparker söder om Gävleborgs kust.

Svenska kraftnät bygger just nu en ny stamnätsstation vid Njutånger och Ellevio förstärker regionnätet i östra Hälsingland – investeringar som väntas attrahera industrier kopplade till energiomställningen. Dessa verksamheter kräver tillförlitliga transporter.

Man säkrar även upp för ytterligare anslutningsmöjligheter i Söderhamns kommun i syfte att kunna landansluta för land samt havsbaserad vindkraft. I och med denna förstärkning kan kommunen öka attraktiviteten för industrier som kräver hög tillgång till elektricitet. Dessa kommer att ha stort behov av säkra transporter via Ostkustbanan.

Utan ett fungerande dubbelspår riskerar Söderhamn att gå miste om nya etableringar och arbetstillfällen.

Kommunens satsningar

Söderhamn har under många år förberett sig för den nya Ostkustbanan. Stationen flyttades 1997 till nuvarande läge för att skapa utrymme för dubbelspår, och kommunen har investerat i gång- och cykelvägar, bebyggelse och hållbara transportlösningar för att binda ihop centrum med resecentrum. Om utbyggnaden uteblir, förlorar dessa satsningar sin mening och framtida potential.

Transportflaskhalsar

Utan dubbelspår kvarstår dagens kapacitetsproblem. Det innebär längre transporttider, ökade kostnader och sämre tillförlitlighet för både gods- och persontrafik. För industriföretag i och kring Söderhamn, inklusive hamnverksamheten, är detta en avgörande konkurrensfråga. Bristande transportkapacitet riskerar att försvaga företagens ställning på marknaden och i förlängningen påverka den lokala sysselsättningen negativt.

Arbetsmarknad och utbildning

Försämrade järnvägsförbindelser påverkar både pendling och kompetensförsörjning. Längre restider och minskad tillförlitlighet gör det svårare för företag att rekrytera och för människor att pendla till arbete. Det riskerar att leda till utflyttning och försvagad arbetsmarknad i hela regionen.

En utebliven utbyggnad av dubbelspåret minskar även möjligheterna till kortare och tillförlitlig pendling till utbildning, som i sin tur påverkar kompetensförsörjningen i Söderhamns kommun. Dubbelspåret med kortare och mer tillförlitliga resor bland annat Gävle, Uppsala och Sundvall skulle bidra till ett bredare utbildningsutbud, med möjligheten att bo kvar i Söderhamn.

Miljö och hållbarhet

Järnvägen är en grundförutsättning för klimatsmarta transporter. Om kapaciteten inte byggs ut kommer mer trafik att flyttas över till väg, med ökade utsläpp, fler olyckor och försämrad luftkvalitet som följd. Att inte bygga dubbelspår står i direkt konflikt med både nationella och lokala hållbarhetsmål.

Demografisk påverkan

Prognoser visar att dubbelspåret kan få påtagligt positiva effekter för befolkningsutvecklingen. En färdig utbyggnad kan innebära flera tusen fler invånare i Söderhamn år 2045 jämfört med ett scenario där befolkningsminskningen fortsätter som idag. Det skulle stärka både arbetsmarknaden, lokala tjänstesektorn och kommunens ekonomi.

Scenario med dubbelspår: Invånarantal år 2045: 26,200

Scenario utan dubbelspår: Invånarantal år 2045: 19,900

I båda scenarierna ligger en beräknad befolkningsminskning på 200 invånare per år, men med dubbelspår förväntas en ökning med 300 invånare från år 2032 då NOKB är färdigbyggt. Byggandet av dubbelspåret skulle kunna resultera i att Söderhamn potentiellt får 6,300 fler invånare år 2045 jämfört med om dubbelspåret inte byggs. OBS. AI-genererad statistik och scenariobeskrivning.

Sammanfattning

Att avstå från dubbelspår på Ostkustbanan vore ett allvarligt misstag – inte bara för Söderhamn, utan för hela den regionala utvecklingen längs Norrlandskusten.

Dubbelspåret är avgörande för att möta industrins behov, stärka arbetsmarknaden, minska klimatpåverkan och säkerställa långsiktig tillväxt.

Söderhamns kommun uppmanar därför Trafikverket och regeringen att ompröva beslutet och säkerställa att utbyggnaden av Nya Ostkustbanan genomförs i sin helhet. Det är en strategisk investering som Söderhamn och Sverige inte har råd att avstå ifrån.