

Kommunstyrelseförvaltningen

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

**Remissvar: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
2026–2037,
LI2025/01587**

Sollefteå kommun har beretts möjlighet att senast den 30 december 2025 yttra sig över förslaget.

Sollefteå kommun tillstyrker förslaget med nedan angivna kommentarer.

Nya utgångspunkter

Trafikverkets nya plan inleds med rubriken ”En plan för mer tillförlitliga vägar och järnvägar – för att möta näringslivets behov och stärka arbetspendling”. Verket anför att transportsystemet är samhällets pulsåder. För att samhället ska kunna utvecklas måste flödet i transportsystemet fungera – både människor och gods behöver kunna ta sig fram på ett smidigt sätt.

En grundprincip för planförslaget är enligt verket att skapa största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen. Infrastrukturplaneringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg, innan definitivt beslut fattas. Om projekt under utredningsfasen visar sig bli för dyra är det trafikverkets ansvar att ompröva dem.

Trafikverket ska skapa mesta möjliga nytta för medborgare och näringsliv utifrån tilldelade ekonomiska ramar, som denna planomgång är större än någonsin.

Verket föreslår därför att ett antal investeringar vars kostnader visat sig vara mycket högre än deras nytta utgår ur den nya infrastrukturplanen. Därmed bereds plats till andra satsningar som ger mer nytta för pengarna.

Ytterst handlar planen om att skapa mer nytta för Sverige. Förbättringarna kommer att märkas när människor pendlar till jobbet, när ett företag ska leverera sina varor till kunder i Sverige och utomlands liksom vid militära transporter och genom ökad motståndskraft vid kris och extremväder.

Vidare anføres att detta kräver att man bygger om och bygger ut den statliga infrastrukturen, som är kärnan i transportsystemet. Och det är just det som förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 handlar om.

Sollefteå kommun anser att verkets förändrade synsätt, med bland annat de ovan beskrivna nya utgångspunkterna, riskerar att, tvärtemot verkets goda intentioner om ett fungerande transportnät, försämra framkomligheten för en stor del av landet.

Planen saknar dessutom konsekvensbeskrivningar beträffande hur förslaget angående omtag respektive utlyftande av Ostkustbanans etapper kommer att påverka övriga järnvägstransporter i nord-sydlig riktning. Under avsnitt 9.6, Konsekvenser av omprövning, anges endast att omprövningen ur ett samhällsekonomiskt perspektiv har bidragit till en högre samhällsekonomisk effektivitet.

Verket anför även att regeringen har *understrukt* att investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas.

Detta håller kommunen inte med om. Vad regeringen sagt i propositionen är att objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet, eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas vilket inte är liktydigt med ett obligatoriskt krav på verket att ompröva varje objekt som uppfyller kriterierna oavsett andra prioriteringar.

Samhällsekonomisk nytta

I planen anför verket att regeringen i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta samt att samhällsekonomisk lönsamhet varit vägledande för valet av åtgärder i verkets arbete med planförslaget,

Verket återkommer till begreppet ”största möjliga” samhällsnytta vid ett flertal tillfällen:

- att största möjliga samhällsnytta ska vara vägledande vid val av åtgärder,
- investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta,

- att objekt i utredningsskedena omprövas och vid behov omarbetas eller utesluts ur planen är en förutsättning för att komma till rätta med kostnadsökningar och för att infrastrukturmedlen ska skapa största möjliga samhällsnytta,
- att verkets förmåga att genomföra sitt uppdrag är beroende av samverkan med leverantörsmarknadens aktörer för att skapa största möjliga värde för pengarna,
- att om investeringar, som visat sig bli så dyra att de inte längre är värda sin kostnad, inte tas ut ur planen eller utformas annorlunda används inte investeringsmedlen så att de skapar största möjliga samhällsnytta, och det är oundvikligt att planens totala kostnad ökar.

Kommunen vill här påtala att det varken i propositionen (2024/25:28), eller i regeringens direktiv till Trafikverket talas om ”största möjliga samhällsnytta”.

I regeringens direktiv anges endast 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 av transportinfrastrukturen

I propositionen strävas det efter ”så stor samhällsnytta som möjligt”.

- Underhåll av och investeringar i transportinfrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt där så stor samhällsnytta som möjligt skapas inom en given ekonomisk ram, sid 26.
- Det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen, sid 6, 31.
- Underhållsåtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerhet värnas, sid 31, 38, 39.
- Underhåll av och investeringar i transportinfrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt där så stor samhällsnytta som möjligt skapas inom en given ekonomisk ram, sid 32.
- Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen, sid 56.
- Målet är att få ut mer samhällsnytta per satsad krona, och kunna underhålla infrastrukturen och genomföra investeringar till lägre kostnad, sid 63.
- Infrastrukturpolitiken behöver ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen, sid 56.
- Underhåll av och investeringar i infrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt för att skapa så stor samhällsnytta som möjligt inom en given ekonomisk ram.

- Åtgärderna ska planeras och genomföras så att så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerhet värnas.
- En god samordning mellan länsplaner och den nationella planen är i många fall avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt.

Kommunen anser att Trafikverket inte insett skillnaden mellan dessa begrepp eller att man har tolkat uttalandena beträffande nivån av samhällsnytta i både propositionen och direktivet lite väl extensivt.

Att öka samhällsnyttan har definitivt inte samma innebörd som största möjliga nytta.

Det finns en betydelseskillnad även mellan ”så stor som möjligt” och ”största möjliga”.

Så stor som möjligt beskriver något som ska vara så stort det bara går *i en specifik situation*, där begränsningarna är mer praktiska eller individuella. Detta ses som ett situationsberoende maximum det går i just den aktuella situationen.

Största möjliga beskriver *den absolut största nivå som över huvud taget är möjlig* vilket innebär det absolut största som anses möjligt enligt norm, regel eller mål och ses ofta som ett fast/generellt eller teoretiskt maximum.

Kommunen anser att vad som uttrycks i både proposition och direktiv innebär ett situationsberoende maximum då regeringen hänvisar till andra krav såsom framkomlighet, att värna trafiksäkerheten, att nyttans storlek beror på de ekonomiska ramarna m.m. Denna Trafikverkets misstolkning av vad regeringen har avsett har påverkat den nationella planen i ett negativt hänseende då verket inte tagit hänsyn till de begränsande faktorer som nämnts och inte den specifikt utvärderade investeringens bidrag till en större helhet eller samlad funktion.

Enligt kommunens förmenande har verket jobbat mot ett fast/generellt eller teoretiskt maximum.

Att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen har, med hänsyn till verkets nio utgående objekt, kommit att innebära att ”vägledande” blivit ”allenarådande”. Med ett situationsbaserat synsätt skulle verket ha måst ta hänsyn till helt andra premisser än vad som skett.

Kommunen anser vidare att en prioritering av åtgärder som grundar sig på att samhällsnyttan mäts i kronor och ören kommer att innebära att endast åtgärder i tätbefolkade delar av landet kommer att komma i fråga för åtgärder. I glest befolkade områden, vilka det finns många av i Norrland, kommer både invånare och företagare att få behålla sin bristfälliga, eller till och med få sämre, infrastruktur med järnvägar och



vägar som på grund av bland annat skyfall, ras, brister i växlar och spår och mångårigt undermåligt underhåll, får fler och återkommande skador, skumpigare vägar med tjälskador, tågurspårningar samt bristfällig bärighet samt sämre möjligheter till arbetspendling.

Verket har även bortsett från utvecklingen av sammanhängande stråk, både regeringens bedömning av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen samt vikten av att landets stambanor utgör en fungerande enhet samt TEN-T förordningen.

I TEN-T-förordningen definieras samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys som kvantifierad förhandsbedömning av värdet av ett projekt som görs enligt en erkänd metod och beaktar alla relevanta samhällsmässiga, ekonomiska, hälsomässiga, klimatmässiga och miljömässiga fördelar och kostnader; analysen av klimatmässiga och miljömässiga kostnader och fördelar grundar sig på den miljökonsekvensbedömning som genomförts i enlighet med direktiv 2011/92/EU.

Verket har i sin beräkning endast tagit hänsyn till vilken samhällsnytta de enskilda etapperna, Sundsvall C–Dingersjö (delen Kubikenborg) och Gävle-Kringlan, medför var för sig.

Kommunen är av den uppfattningen att samhällsnyttan måste beräknas för hela stråkdelen Gävle – Sundsvall för att kunna ge en korrekt bild nyttan för de enskilda etapperna.

Väg

Vidmakthållande väg har för planperioden tilldelats medel som täcker hela behovet av underhåll inklusive ett återtagande av eftersatt underhåll. Höjning av bärigheten på dagens BK1 vägnät till BK4 ryms också inom tilldelade medel. Väganläggningens tillstånd kommer att vara betydligt bättre i slutet av planperioden då hela det eftersatta underhållet har åtgärdats.

Regionerna Jämtland/Härjedalen och Västernorrland hamnar oftast i topp tre när det gäller Sveriges sämsta vägar.

Länen har dessutom försvarsanläggningar både i Sollefteå och Östersund samt hög grad av besöksnäring.

Med anledning av vad ovan nämnts förväntar sig kommunen att tillräckliga medel riktas till Jämtland/Härjedalen och Västernorrland och även övriga skogslän.



Järnväg

Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser.

Enligt TEN-T-förordningen, 2024/1679 ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för de europeiska transportkorridorer som ska byggas ut så att de är förenliga med denna förordning senast den 31 december 2030 för den infrastruktur som ingår i stomnätet och senast den 31 december 2040 för den infrastruktur som ingår i det utvidgade stomnätet, om inget annat anges i denna förordning.

I förordningen anges ett antal allmänna prioriteringar för stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet bland annat

- bygga bort felande länkar och avlägsna flaskhalsar,
- främja effektiv, sömlös och hållbar användning av infrastruktur och, om så är nödvändigt, öka kapaciteten,
- vid behov och med hänsyn till vissa medlemsstaters konstitutionella krav anpassa infrastrukturen för dubbel användning för att tillgodose både civila och försvarsrelaterade behov, med särskild tonvikt på de rutter som behövs för storskaliga transporter av militära styrkor med kort varsel.

Förordningen definierar nio europeiska korridorer (tidigare stomnätskorridorer) som är de delar av stomnätet som är av högsta strategiska betydelse för utvecklingen av hållbara och multimodala gods- och persontransportflöden i EU.

Sverige berörs av två av dessa: Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Trafikverket har i ett regeringsuppdrag som redovisades våren 2025 analyserat kraven i TEN-T-förordningen. Resultaten visar att Sverige inte uppfyller kravet om hastighet, minst 160 km/h på minst 75 procent av sträckan för persontåg, beträffande sträckorna Riksgränsen–Umeå, Haparanda–Umeå, Umeå–Sundsvall, Sundsvall–Gävle, Södertälje–Charlottenberg (NO) samt Kornsjö (NO)–Göteborg.

Vidare finns två relationer i Sverige där kravet om hastighet för godståg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå och Umeå–Sundsvall som inte uppfyller kravet om minst 100 km/h för godståg på minst 75 procent av sträckan.

Verket anger att man i förslaget tagit hänsyn till om objekt ingår i stråk och att man beaktat stråkperspektivet på flera sätt i sina utredningar och prioriteringar. I åtgärdsvalsstudier, prioriterade utredningar och regeringsuppdrag undersöks de mest angelägna stråken, exempelvis de som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

I varje utredning studeras stråket som helhet och möjliga åtgärder identifieras som bäst uppnår mål och reducerar brister.

Kommunen anser att Trafikverket inte visat TEN-T-förordningen tillbörlig hänsyn då man avbryter planerad och pågående dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan.

Kommunen ställer sig också frågande till varför verket, i stället för att bygga färdigt det man planerat för, lyfter in andra icke tidigare prioriterade satsningar i andra områden i landet. Särskilt som några av dessa inte ingår i EU:s stomnät.

Att satsa på dessa enskilda satsningar i stället för att bygga ihop TEN-T synes vara en osedvanligt dålig idé. Särskilt som Trafikverket till dags dato har investerat omkring 1,8 miljarder kronor i förberedelser för ett dubbelspårsutbyggnaden.

Sammanfattningsvis anser kommunen att de nya utgångspunkterna samt verkets tolkning av vilken nivå av nytta som ska uppnås bidrar än mer till att kraven i TEN-T-förordningen inte kommer att uppnås inom de stipulerade tiderna, vilket verket är fullt medvetna om, men verkar negligera.

Kommunen ser positivt på att anslagen ökar, att vändslingan i Västeråsby kommer att byggas samt att förbifart Örnsköldsvik ser ut att bli verklighet under planperioden.

I övrigt hänvisar kommunen till yttrandena från Nya Ostkustbanan och Region Västernorrland.

På kommunstyrelsens uppdrag

Niklas Nordén
kommundirektör