NYA OSTKUSTBANAN
Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand

YTTRANDE ÖVER RAPPORT: ”Bristanalys Nedre Norrland, Förslag till Utbyggnadsstrategi, Bristande kapacitet och långa restider Ostkustbanan och Ådalsbanan Gävle–Västeraspby, Version 2020-05-25”

Nya Ostkustbanan (”bolaget” nedan) har tagit del av rubricerad rapport och överlämnar detta yttrande.

Sammanfattande kommentarer

Rapporten ger förslag på strategi och utbyggnadsordning av ny järnväg för sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand–Västeraspby. Nya Ostkustbanan har följande sammanfattande kommentarer:

- Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan svarar mycket väl mot viktiga delar av regeringens direktiv för inriktningsunderlag (Infrastrukturdepartementet 2020). Det gäller bland annat kravet att klimatmålen ska nås, strävan efter målsynergier mellan hållbarhetsdimensionerna, överflyttning av transporter till mer hållbara trafikslag samt betoningen av jämställdhet.
- Förslaget till utbyggnadsstrategi överensstämmer väl med Nya Ostkustbanans förslag. Den stora skillnaden ligger i utbyggnadstakten. Bolaget menar att hela sträckan Gävle–Västeraspby bör vara utbyggd år 2030-2035 medan gällande nationella plan för transportinfrastrukturen endast omfattar cirka 20 procent av nödvändiga investeringar (Nya Ostkustbanan 2020). Nya Ostkustbanan menar att Trafikverkets rapport återigen ger starka argument för en tidigarelagd utbyggnad av kustjärnvägen på samma sätt som exempelvis Trafikverkets utredning om ett nät för 250 km/tim för blandad trafik (Trafikverket 2020).
- Bolaget ser mycket positivt på den dialog som Trafikverket har genomfört med representanter från bland annat Nya Ostkustbanan och bolagets ägare, men också med exempelvis SJ och Norrtåg.
- Analysen försöker förtjänstfullt lyfta det viktiga systemperspektivet, bland annat genom en indelning i *funktionella* etapper och genom att nyttja trafikprognoser från systemstudien för hela sträckan Gävle-Härnösand för effektbeskrivningen.
- Kustjärnvägen skapar nytta i samtliga geografiska dimensioner; internationellt, nationellt, regionalt och lokalt. Rapporten bör tydliggöra att

kustjärnvägen utgör en del av det transeuropeiska transportnätverket TEN-T och Scandinavian-Mediterranean Corridor.

- Utvärderingen som ligger till grund för förslaget till utbyggnadsordning beaktar effekter på kapacitet, restid, samhällsekonomi och i viss mån byggbarhet samt anslutningspunkter. Då den samhällsekonomiska analysen endast knapphändigt fångar nyttan för godstransporterna får utvärderingen en slagsida mot persontrafiken, medan godsnyttan underskattas.
- Risken för en underskattning av nyttorna för godstrafiken motverkas delvis genom kvalitativa bedömningar och förslaget till utbyggnadsordning visar alltså god överensstämmelse med bolagets uppfattning. Däremot tyder mycket på att den *totala nyttobilden* med en utbyggnad av kuststråket underskattas när effekter för godstrafiken inte beskrivs tillfredsställande.
- Effekter på den regionala utvecklingen beskrivs knapphändigt. Vi hade önskat oss en utförligare beskrivning av exempelvis regionförstorande effekter och potentiell integration av arbetsmarknader. En sådan beskrivning hade kunnat illustrera hur restidsvinster omsätts i strukturell utveckling, och på så sätt bidrar positivt till den regionala utvecklingen.
- När förslaget kommuniceras bör det tydligt framgå vilka investeringar som planeras *före* förslaget till utbyggnadsstrategi, d v s Gävle–Kringlan (ej fullt finansierad), Sundsvall-Dingersjö/Njurundabommen, Sundsvalls Centralstation samt åtgärdspaketet mellan Sundsvall–Birsta–Tunadal/Timrå.
- Trafikverkets analys visar vidare på flera viktiga slutsatser som måste integreras i den kommande åtgärdsplaneringen, exempelvis:
    - Effekten av ytterligare mötesspår är begränsad relativt längre etapper med dubbelspårsutbyggnad (sid 60).
    - Nyttan av trespårsstationer för att öka robustheten och redundansen i (förhoppningsvis kort) avvaktan på dubbelspårsutbyggnader (sid 24).
    - För att inte försämra godstrafikens villkor på Ostkustbanan behövs ytterligare åtgärder i väntan på fler dubbelspårsetapper (sid 45)
- Vi vill också påtala vikten av att motverka förseningar i kommande planprocesser och olika typer av tillåtlighetsprövningar som krävs innan byggstart.

Fördjupade kommentarer

Förslaget till utbyggnadsstrategi överensstämmer med bolagets uppfattning

Nya Ostkustbanan har formulerat en utbyggnadsstrategi som har god överensstämmelse med Trafikverkets förslag, se tabell 1 (Nya Ostkustbanan 2020).

Tabell 1. Trafikverkets och Nya Ostkustbanans förslag till utbyggnadsordning.

Trafikverkets förslag	**Nya Ostkustbanans förslag**
1. Hudiksvall-Sundsvall	1. Hudiksvall-Sundsvall
2. Timrå-Härnösand	2. Sundsvall-Härnösand
3. Sundsvall-Timrå	
4. Gävle-Söderhamn	3. Gävle-Söderhamn
5. Söderhamn-Hudiksvall	4. Söderhamn-Hudiksvall
6. Härnösand-Västeraspby	5. Härnösand-Västeraspby/Botniabanan

Bolaget betraktar Sundsvall-Härnösand som en sammanhållen etapp, vilket på många sätt är naturligt i ett regionalt perspektiv. Det är därför önskvärt att Trafikverket tydliggör motiven för att dela upp sträckan i två funktionella etapper.

En betydligt viktigare skillnad gäller den antagna utbyggnadstakten. Bolaget menar att en fullständig utbyggnad kan vara klar åren 2030–2035, medan anslagen i gällande nationella plan endast svarar mot cirka 20 procent av behoven (Nya Ostkustbanan 2020). En högre utbyggnadstakt ger även nytta för kommuner norr om Härnösand i form av en snabbare restidsförkortning till/från Stockholm/Uppsala/Arlanda.

Trafikverket har i flera sammanhang pekat på att det finns en stor potentiell efterfrågan såväl på person- som godstrafik längs kustjärnvägen (se rapportens avsnitt 2.7 för exempel). Denna efterfrågan förväntas öka i takt med att fler delsträckor färdigställs och inte minst med Norrbotniabanans utbyggnad. Trafikverket har en tendens att problematisera en växande konflikt mellan gods- och persontågen (se t.ex. sid 34 och 36). Det redan ansträngda kapacitetsläget som beskrivs i rapporten på ett bra sätt bidrar till att exempelvis persontrafikoperatörer inte kan öka trafiken trots en grundläggande stark efterfrågan.

Den dubbla efterfrågan är i själva verket ett av de starkaste argumenten för att bygga ut kustjärnvägen till dubbelspår så fort som möjligt. Den stora och växande efterfrågan beror på stabila strukturer där såväl omfattande produktion som konsumtion av gods är lokaliserad längs kusten, vilken dessutom är den genaste sträckningen mellan norra Sverige och södra Sverige storstadsregionerna samt de stora skeppningsregionerna Göteborg och Öresund (Boysen 2016, Sweco 2016). En utbyggnad av kustjärnvägen har stor potential att bidra till en omfattande överflyttning av trafik från väg och flyg till tåg och därmed att bidra till regeringens mål för kommande planeringsperiod (Infrastrukturdepartementet 2020). SJ har exempelvis bedömt att cirka 1 miljon flygpassagerare skulle välja tåget efter en utbyggnad.

En positiv dialog för ökad kvalitet i analysen

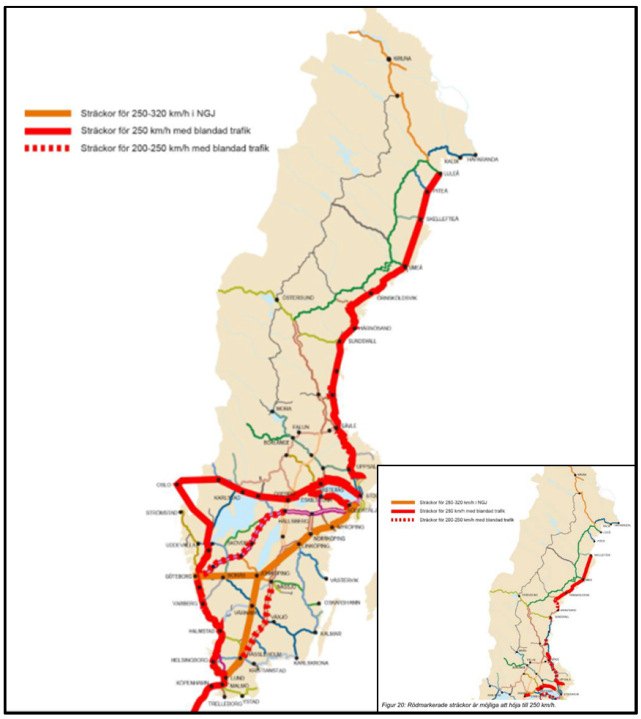
Det finns en stark tradition av dialog mellan Trafikverket och aktörer längs Nya Ostkustbanan. Det gäller exempelvis arbetet med Samordnad planering, DAR (Den Attraktiva Regionen), åtgärdsvalsstudie Umeå-Gävle och Sverigeförhandlingens

uppdrag om järnvägen i norra Sverige. Samma konstruktiva dialog har fortsatt under arbetet med utbyggnadsstrategin, vilket är mycket positivt. Dialogen gör analysen mer realistisk och tillgänglig för kommunala och regionala beslutsfattare då den beaktar specifika förhållanden och utvecklingar. Det gäller exempelvis effekter av SCA:s investeringar i Sundsvalls- och Timråregionen samt den utveckling som etableringen av Sundsvalls logistikpark möjliggör (sid 35f).

Dialogen sätter återigen fokus på en stor utmaning: den generella utbyggnadstakten enligt den nationella planen för transportinfrastrukturen är betydligt långsammare än vad som behövs för att nå nationella och regionala mål för exempelvis klimatet. Detta belyses i regeringens direktiv för inriktningsunderlag, som tydligt kräver att klimatmålen ska nås (Infrastrukturdepartementet 2020). Aktörer som SJ och Norrtåg kan inte heller formulera långsiktiga utvecklingsplaner som bygger på en utbyggd kustjärnväg där den sammanlagda nyttan av Botniabanan, Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan kan tillgodogöras.

Det viktiga systemperspektivet

Nya Ostkustbanan har vid flera tillfällen efterlyst ett starkare genomslag för systemperspektivet i exempelvis den nationella planeringen, bland annat i form av en målbild för järnvägens utveckling. Därför anser bolaget att den viktigaste bilden i Trafikverkets rapport om 250 km/tim för blandad trafik (Trafikverket 2020) är den långsiktiga systemsynen, med hela kustjärnvägen utbyggd för 250 km/tim, se figur 1.



Figur 1. Den långsiktiga systemsynen för ett järnvägsnät för 250 km/tim (stora kartan) är viktigare än den kortsiktigt möjliga utbyggnaden (lilla kartan). (Trafikverket 2020)

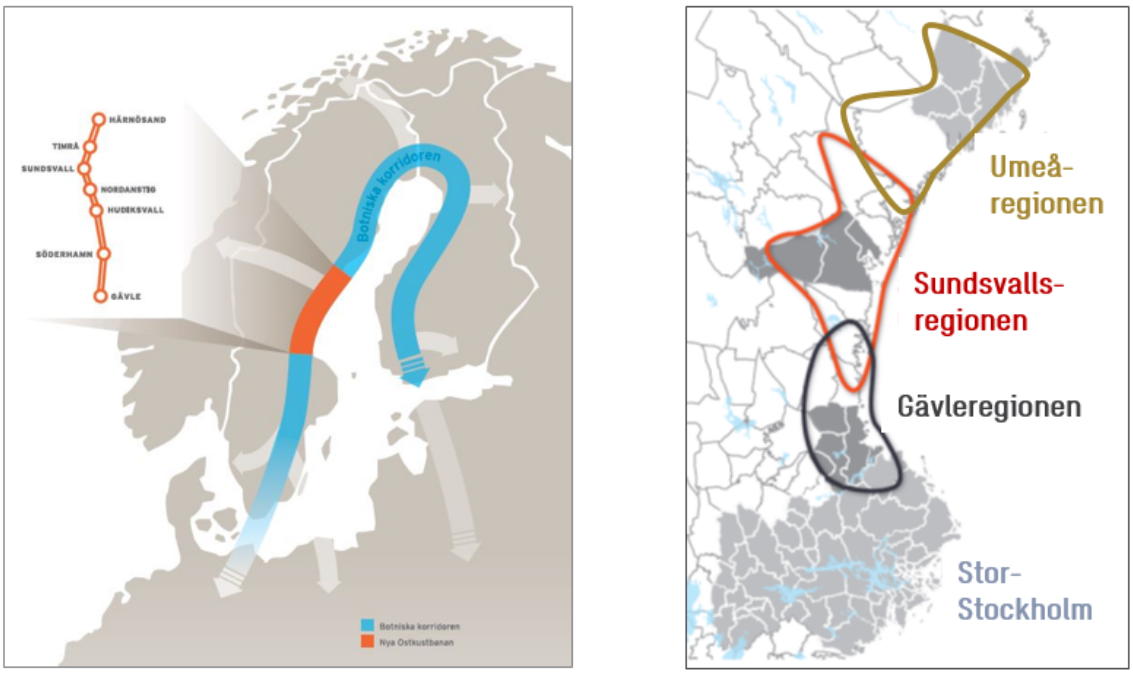
Rapporten lyfter systemperspektivet på ett förtjänstfullt sätt. Rapporten betonar den nationella dimensionen genom att peka på kustjärnvägens ryggradsliknande roll för

transportsystemet och understryker vikten av färre, längre och *funktionella* etapper snarare än den snuttifierade indelning som under lång tid präglat planeringen. Ett exempel på värdet av längre etapper är analysen av hur frekventa inbromsningar respektive accelerationer reducerar såväl kapacitet som restidsvinster (sid 49).

Vidare har Trafikverket i analysen med den samhällsekonomiska modellen ENJA använt trafikprognoser från systemanalysen Gävle-Härnösand, vilken förutsätter komplett dubbelspår Gävle-Sundsvall samt ny linjesträckning Sundsvall-Härnösand (sid 53). På detta sätt fångar man en större del av den trafikökning som uppstår när *hela* kustjärnvägen är utbyggd. Den förväntade trafikeringen Sundsvall-Hudiksvall ökar därmed från Basprognosens 52 persontåg och 28 godståg till 96 persontåg och 38 godståg (sid 53). Ökningen av persontågstrafiken har god överensstämmelse med analyser utförda på uppdrag av Nya Ostkustbanan (Sweco 2016b). Dock verkar ökningen av godstrafiken underskattas och mer specifikt överflyttningen från stambanorna i inlandet. Den direkta överflyttningen bedöms generera ytterligare 12-16 godståg per dygn relativt prognosen från systemstudien (Boysen 2017).

Nyttor i flera geografier

En av styrkorna med kuststråket är att det fyller en viktig funktion i såväl internationella som nationella, regionala och lokala sammanhang (se figur 2).



Figur 2. Nya Ostkustbanan skapar utveckling internationellt, nationellt och regionalt.

Det internationella perspektivet är ofullständigt beskrivet i rapporten, i synnerhet att kustjärnvägen ingår i stomnäten för TEN-T järnväg, såväl för gods (Scandinavian-Mediterranean Corridor) som passagerartrafik. Rapporten fångar upp ett viktigt EU-krav, att TEN-T ska klara 740 meter långa tåg senast år 2030. Men dessutom ställer EU krav på att stomnätet ska klara STAX 22,5 ton, 100 km/linjehastighet samt vara utrustat med ERTMS (Botniska korridoren 2019). Rapporten saknar en kommentar

kring hur utbyggnadsstrategin förhåller sig till dessa krav och att Sverige inte kommer att uppfylla EU:s krav med nuvarande utbyggnadstakt.

Det nationella perspektivet illustreras av följande citat från Svensk Turism (2017):

> *"…dubbla spår mellan Gävle och Härnösand… skulle gynna besöksnäringen i form av ökad kapacitet, högre pålitlighet och kapad restid till hela norra Sverige (exempelvis Höga Kusten, Jämtlands fjällvärld, orterna längs norrlandskusten samt hela övre Norrland)."*

Effektbeskrivningen kan utvecklas

I detta avsnitt kommenteras hur effektbeskrivningen kan utvecklas med fokus på:

- Godsnyttor
- Regional utveckling
- Restidsvinster i relation till restidsmål
- Jämställdhet
- Hållbarhet

Utvärderingen som ligger till grund för förslaget till utbyggnadsordning beaktar effekter på kapacitet, restid, samhällsekonomi och i viss mån byggbarhet samt anslutningspunkter. På många sätt har Trafikverket lyckats bra med den effektbedömning som alltid är en utmaning i (relativt) tidiga utredningsskeden. Det finns dock en risk att effektutvärderingen primärt fångar effekter på persontrafiken och underskattar nyttan för godstrafiken. Detta är ett generellt problem i de samhällsekonomiska beslutsunderlagen (Sweco 2016 och 2018).

De effekter som beräknas i den samhällsekonomiska modellen ENJA är (sid 55):

- Värderade åktids- och transporttidsförändringar för resande och gods
- Förändrade fordonskostnader för person- och godståg
- Värderade förseningstidsförändringar för resande och gods

Det är vanligt att restidsvinster blir dominerande i samhällsekonomiska kalkyler. Trafikverket skriver att godsnyttorna utgör en liten del av de totala nyttorna (sid 58). Nya Ostkustbanan har följande kommentarer till detta:

- Den viktigaste kvalitetsparametern för godstransporter är tillförlitlighet. Denna är av digital karaktär och antingen acceptabel eller inte. Om tillförlitligheten är för låg väljs i stället lastbil. Sweco (2018) har exempelvis visat att kostnaden för ett alternativt transportupplägg kan vara cirka 30 gånger högre än de tids- och förseningseffekter som fångas i den samhällsekonomiska kalkylen. Utbyggnaden till dubbelspår minskar antalet förseningar med cirka två tredjedelar samtidigt som en strategisk säkerhet byggs upp när kustjärnvägen kan användas parallellt med stambanorna.
- Ytterligare lastmöjlighet i form av tyngre och längre tåg spelar mycket stor roll för lönsamheten i transporten. Om man tänker att de sista vagnarna i tåget utgör lönsamhetsmarginalen kan denna typiskt dubblas eller flerdubblas med ytterligare vagnar och mer last. De stora lutningarna på sträckan Sundsvall-

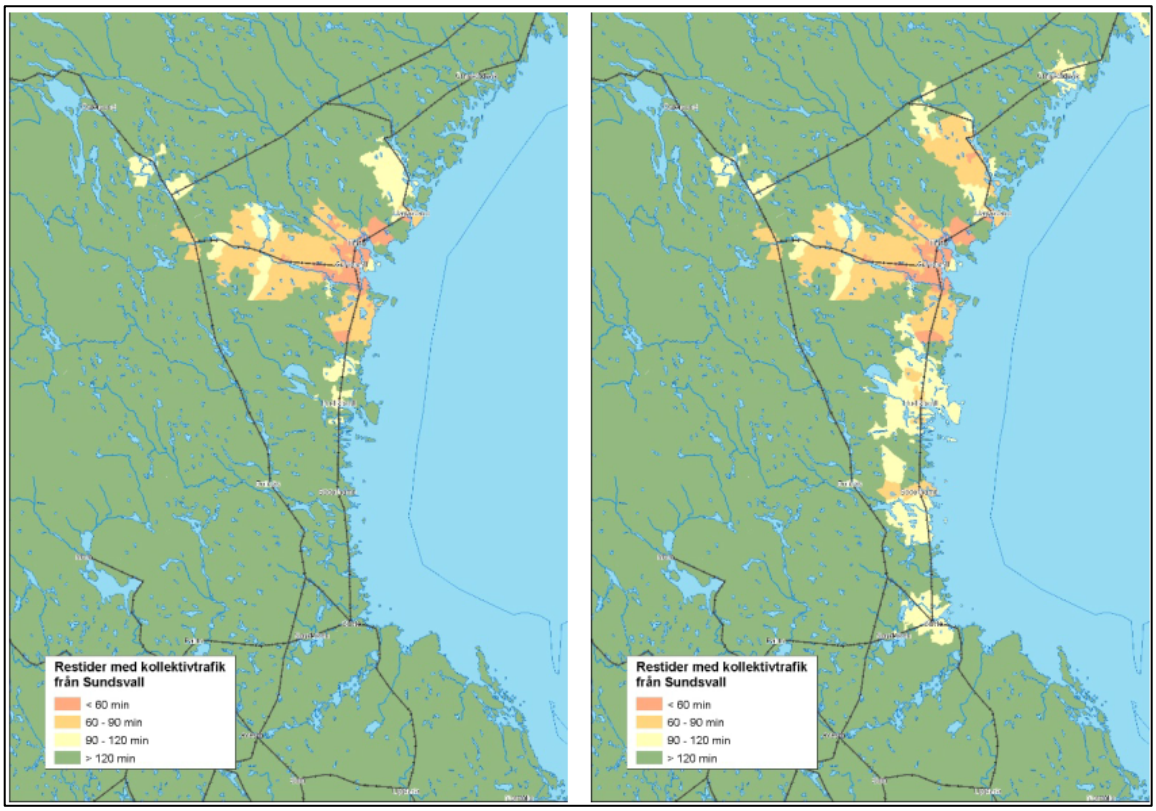
Västeraspby innebär allvarliga begränsningar för godstågen (sid 27 samt Sweco/Nya Ostkustbanan 2019). Dessa begränsningar analyseras inte fullständigt utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv.

- Tidsvinsterna är självfallet också viktiga, i synnerhet då tidsbesparingar kan ge trappstegseffekter genom att antalet tågsätt i ett omlopp kan reduceras.
  I tabell 2 visas potentiellt kortare transporttider i ett antal relationer med Umeå som startpunkt.

Tabell 2. Nya Ostkustbanan ger kortare transportsträckor och -tid. (Boysen 2016).

Kombitåg i olika relationer	**Transporttid enligt tidtabell 2016**	**Kortare sträcka efter utbyggnad (km)**	**Kortare transporttid efter utbyggnad**
Umeå – Nässjö	16 t 40 min	109	**7 t 5 min**
Umeå – Göteborg	15 t 15 min	109	**4 t 58 min**
Umeå – Helsingborg	21 t 40 min	109	**9 t 29 min**

Effekter för den regionala utvecklingen kan beskrivas mer utförligt. Restidsvinster bidrar exempelvis till ökad regional produktivitet och stigande fastighetsvärden, men en tydligare effektbeskrivning förklarar nyttan och kompletterar dessutom analysen. Effekterna kan visas som hur många fler människor och/eller arbetsställen som nås från respektive huvudort inom acceptabel pendlingstid med en utbyggnad. Det kan också illustreras för de olika funktionella etapperna. Redovisningen kan ske i tabeller med relativ ökning av tillgängligheten och/eller med hjälp av kartor som figur 2.



Figur 2. Nya Ostkustbanan ökar tillgängligheten med kollektivtrafik. (Sweco 2016b)

Genomsnittlig tidsvinst per funktionell etapp redovisas på ett bra sätt i figur 38. Däremot bör effektbeskrivningen på ett tydligare sätt visa hur förslaget till utbyggnadsstrategi förhåller sig till restidsmålen i åtgärdsvalsstudien Gävle till Umeå (sid 12) och i Samordnad planering (sid 15). Det gäller både för den färdiga utbyggnaden som för utbyggnadsordningen som Trafikverkets föreslagit. Trafikverkets rapport nämner inte jämställdhetsperspektivet. Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan möjliggör en utvecklad kollektivtrafik och är därmed en satsning som vidgar kvinnors arbetsmarknad och underlättar deras mobilitet. Därmed främjas de jämställdhetspolitiska målen (Regeringen 2016), exempelvis genom att den ekonomiska jämställdheten samt kvinnors möjlighet till makt och inflytande ökar (Sweco 2016).

Avslutningsvis ska transportsystemet bidra till en hållbar samhällsutveckling med beaktande av sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekter. Regeringen betonar att målsynergier mellan dessa dimensioner ska eftersträvas i inriktningsunderlaget för kommande planperiod (Infrastrukturdepartementet 2020). Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan är en strategiskt kraftfull åtgärd för att skapa målsynergier mellan samtliga hållbarhetsdimensioner (se bl.a. Sweco 2016). Trafikverkets rapport berör knappt hållbarhet som målbild och därmed blir effektbeskrivningen ofullständig.

Smidiga plan- och prövningsprocesser

För att möjliggöra snabbt genomförande kommande etapper på Ostkustbanan är planläggningsprocessen en viktig pusselbit. Berörda kommuner har tillsammans med

Trafikverket kommit en bra bit på väg, och generellt sett fungerar samverkan bra mellan de olika aktörerna. Fortfarande har dock några av etapperna flera kvarvarande korridoralternativ. I de fall vi sett tidplanen skjutas fram år efter år – trots att Trafikverket och kommunerna är överens om de kvarvarande stegen för ett korridorval – ser vi gärna ett slutförande i högt tempo utan ytterligare framflyttande av tidplan. Detta skulle möjliggöra att valt alternativ lyfts fram i den kommunala översiktsplaneringen, som en ytterligare förstärkning av vårt gemensamma mål om genomförande av projektet. Dessutom frigörs ytor för bostadsbyggande, vilket är av riksintresse, samtidigt som alla de lokalt berörda efter åratal av ovisshet kan få klarhet i vilken korridor som på sikt kommer att tas i anspråk för det nya dubbelspåret.

Det är också angeläget att säkerställa att Länsstyrelserna får tillräckliga resurser så att de kan fullfölja sina viktiga uppdrag då det gäller olika tillåtlighetsprövningar som krävs innan byggstart.

Tydlig kommunikation

I kommunikationen av utbyggnadsstrategin bör det tydliggöras att objekt i nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 ligger först i tur att byggas ut.

Vidare bör Nya Ostkustbanan tydligare kommuniceras som ett sammanhängande stråk på samma sätt som Norrbotniabanan och Botniabanan. En sådan kommunikation förklarar hur hela kustjärnvägen Stockholm–Gävle–Sundsvall–Umeå–Luleå hänger samman och hur de olika banorna samverkar med varandra.

Avslutande kommentar

Nya Ostkustbanan ser positivt på Trafikverkets förslag till utbyggnadsordning, som i mycket överensstämmer med bolagets egen prioritering men med en antagen utbyggnadstakt som är alldeles för låg för att möjliggöra uppfyllelse av viktiga nationella och regionala målsättningar.

Vi föreslår att Trafikverket får i uppdrag att färdigställa hela sträckan Gävle–Härnösand senast 2030–2035 genom att:

- påskynda arbetet genom tidigareläggning av etapper som redan finns i plan (Gävle–Söderhamn, Hudiksvall–Sundsvall samt Sundsvall–Härnösand),
- påbörja arbetet med järnvägsplaner för hela sträckan (Kostnad ca 1 mdkr),
- besluta om att färdigställa hela sträckan i samband med nästa planbeslut.

Styrelsen för Ostkustbanan 2015 AB
Timrå 2020-09-09

Ordförande Glenn Nordlund, regionstyrelsens ordförande Region Västernorrland
Vice ordförande Eva Lindberg, regionstyrelsens ordförande Region Gävleborg

Styrelseledamöter:
Bodil Hansson, kommunstyrelsens ordförande i Sundsvalls kommun
Jörgen Edsvik, kommunalråd Gävle kommun
John-Erik Jansson, kommunstyrelsens ordförande i Söderhamns kommun
Mikael Löthstam, kommunstyrelsens ordförande i Hudiksvalls kommun
Stig Eng, vice ordförande i kommunstyrelsen Nordanstigs kommun
Andreas Sjölander, kommunstyrelsens ordförande i Härnösands kommun
Per Nylén, kommunstyrelsens ordförande i Örnsköldsviks kommun
Malin Svanholm, kommunstyrelsens ordförande i Kramfors kommun

Referenser

Botniska korridoren/Trogon Consulting (2019). Vilka krav finns för arbetet med Transeuropeiska nätverk?

Boysen (2016). Målstandard 2016 för stråket Västeraspby–Sundsvall–Söderhamn–Kilafors–Ockelbo och Söderhamn–Gävle och nyttor. KTH, ej publ. arbetsmaterial

Boysen (2017). Omfördelning av trafikflöden vid raka flöden, ej publ. arbetsmaterial

Nya Ostkustbanan (2020). Utbyggnadsplan – vårt förslag till hur dubbelspårsutbyggnaden kan påskyndas. 2020-05-11

Infrastrukturdepartementet (2020). Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod. 2020-06-25

Regeringen (2016). Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid. Skrivelse 2016/17:1. 2016-11-17

Svensk Turism (2017). Remissyttrande. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. 2017-11-15

Sweco (2016). Nyttoanalys av Nya Ostkustbanan

Sweco (2018). Mer pang för pengarna - hur de samhällsekonomiska analyserna kan utvecklas med lärdomar från Nya Ostkustbanan

Sweco (2019). Förslag till utbyggnadsoptimering med fokus på godstrafiken för Ostkustbanan och Ådalsbanan. Nya Ostkustbanan AB. 2019-10-17

Trafikverket (2020). Huvudrapport. 250 km/tim med blandad trafik. Underlag till nationell plan TRV 2019/89255 (2020-03-25)

Bilaga 1. Nya Ostkustbanan

I augusti 2015 bildade Region Gävleborg, Landstinget Västernorrland och kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik ett gemensamt bolag, Ostkustbanan 2015 AB. Bolagets uppdrag är att påskynda utbyggnaden av dubbelspår på Ostkustbanan och Ådalsbanan mellan Härnösand och Gävle. Det färdiga dubbelspåret på sträckan benämns Nya Ostkustbanan.[1]

Hösten 2020 kommer även Timrå kommun, Sollefteå kommun samt Ånge kommun att gå in som delägare i bolaget.

Bolagets uppdrag är att visa den effekt en förbättrad kustjärnväg har för arbetspendlingen, kompetensförsörjningen, näringslivsutvecklingen och hela Sveriges tillväxt. Målet är att bidra till att påskynda beslutet att bygga en ny järnväg mellan Gävle–Sundsvall–Härnösand för att stå klar att använda fullt ut senast 2035. På så sätt skulle en helt ny stambana skapas.

Bolagets och ägarnas ståndpunkter kan sammanfattas i fem budskap:

- Järnvägen (27 mil) mellan Gävle och Härnösand är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår.
- Enkelspåret måste byggas ut till dubbelspår – Nya Ostkustbanan - för att kunna möta nutidens och framtidens behov och krav på snabba, pålitliga och miljövänliga transporter.
- Ett dubbelspår fyrdubblar godstransporterna och halverar restiden.
- Nya Ostkustbanan blir en central länk i den Botniska korridoren, en järnväg som gör att människor, industrier och företag kan växa och utvecklas.

För ytterligare information kontakta: vd Ingela Bendrot, tfn 0766 00 21 21, ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se. Besök gärna vår hemsida www.nyaostkustbanan.se för underlag och löpande uppdateringar om utvecklingen av projektet och bolagets arbete.

[1] Ådalsbanan går mellan Sundsvall och Långsele via Härnösand, Kramfors, nedre Ådalen och Sollefteå. Ostkustbanan går mellan Sundsvall och Stockholm.