



**Bygg klart  
Nya Ostkustbanan  
till 2035!**

# Presentation av Nya Ostkustbanans remissvar

27 mars 2024



**Glenn Nordlund**

Ordförande i Nya Ostkustbanan



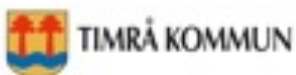
**Ingela Bendrot**

vd Nya Ostkustbanan



## Ägare

---



## Samarbeten

---

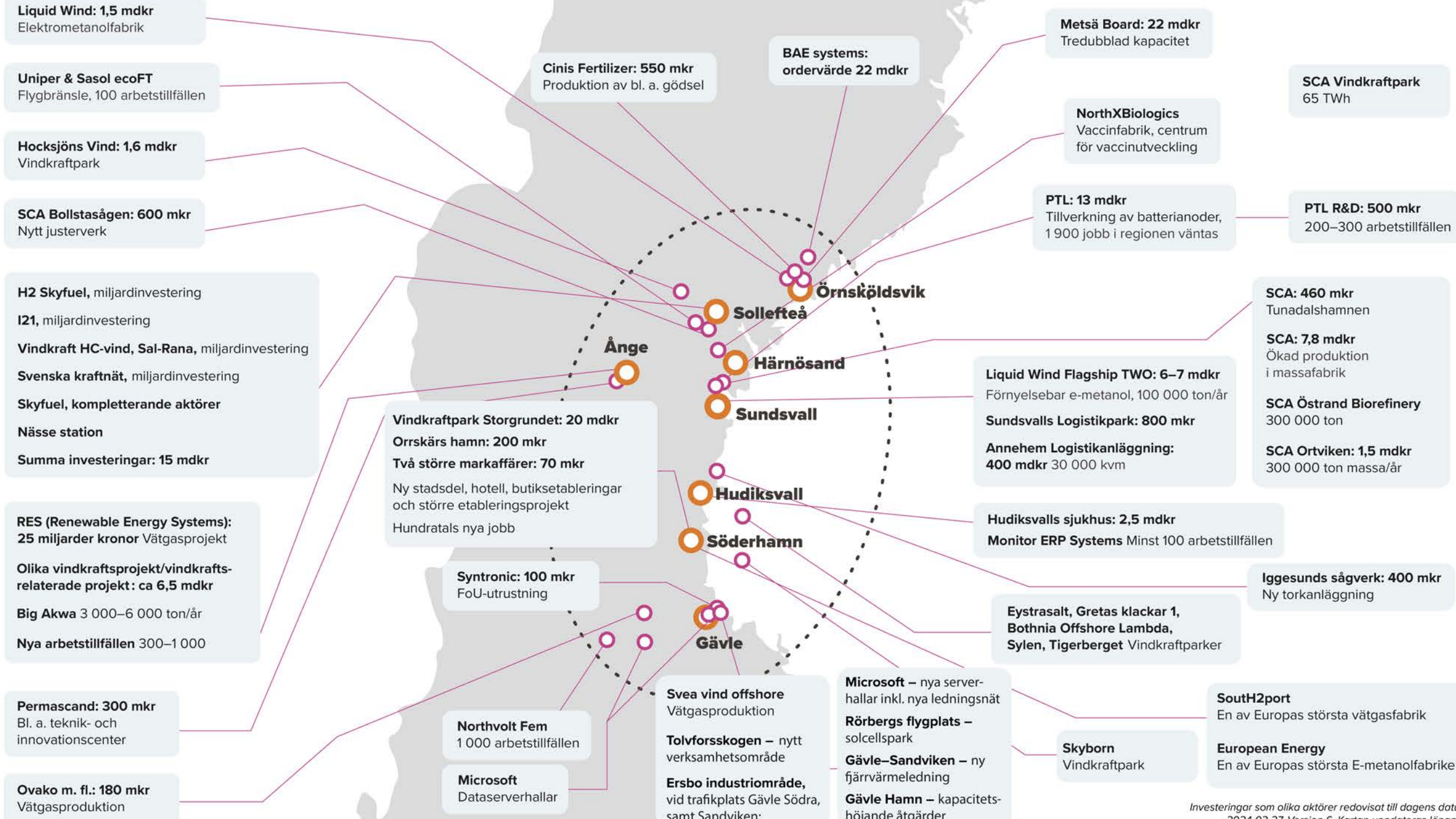


BYGGFÖRETAGEN



---

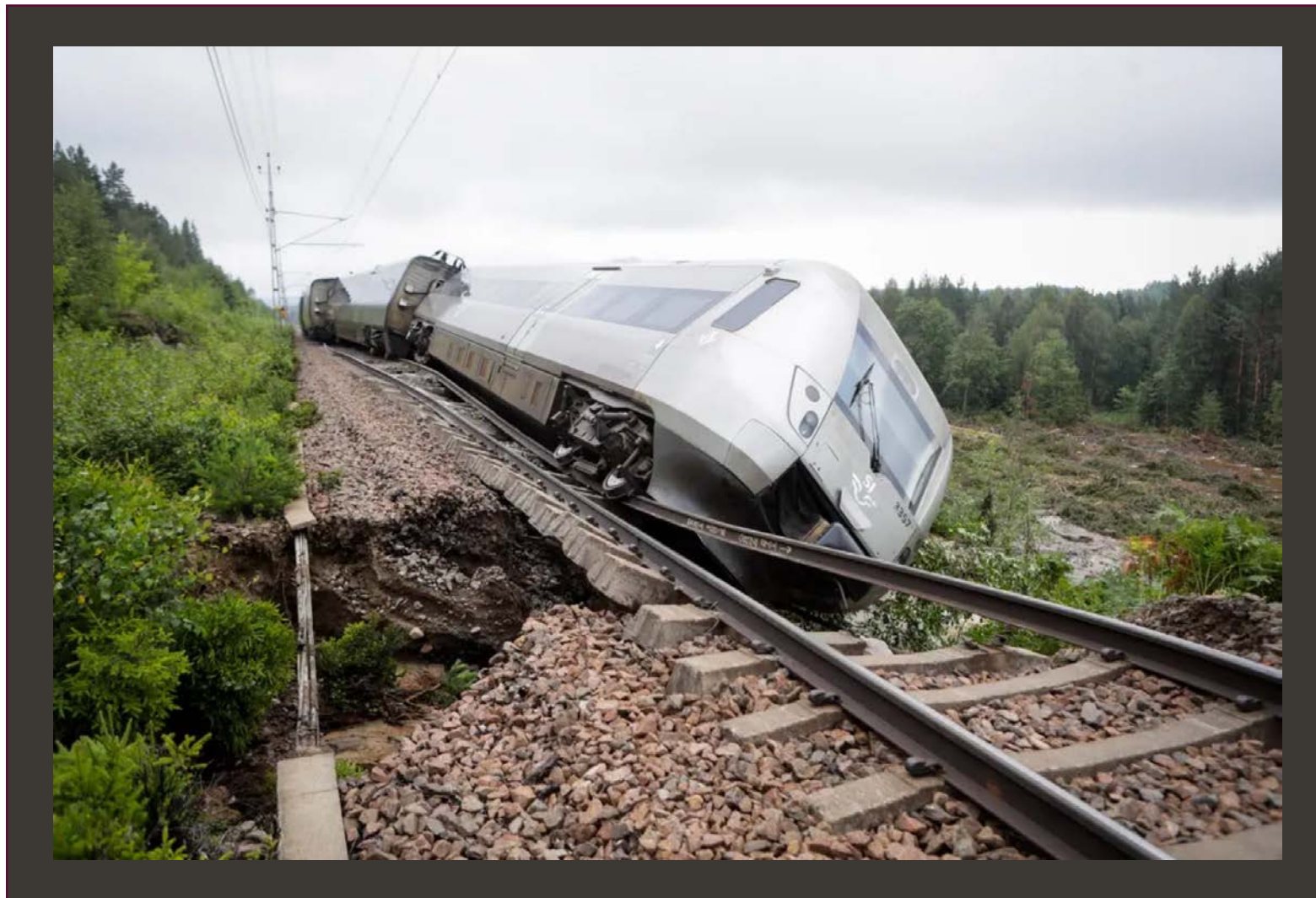
Medfinansierat av Europeiska unionens fond för ett sammanlänkat Europa



Investeringar som olika aktörer redovisat till dagens datum, 2024-03-27. Version 6. Kartan uppdateras löpande.



## Gamla Ostkustbanan 7 augusti 2023



# Hur mår järnvägen norr om Dalälven?





Nuläge: Innan Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan är utbyggda:

Akut kapacitetsbrist på stambanan genom övre Norrland.

81–100 %	Högt		Linjedelen är högt utnyttjad i förhållande till sin tillgängliga kapacitet, svårt att få plats med ytterligare tåg och banarbeten
61–80 %	Medel		Systemet är störningskänsligt och en avvägning kan behöva göras mellan olika aktörers behov
≤60 %	Lågt		Det finns ledig kapacitet och möjlighet att köra fler tåg



När Norrbotniabanan är byggd men inte Nya Ostkustbanan:

Trycket lättar i norr, men akut kapacitetsbrist på Ostkustbanan och Ådalsbanan





När både Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan har byggts ut:

Trycket lättas i hela systemet och kapaciteten går från rött till grönt

## Hur lång tid tog det att bygga Gamla Ostkustbanan?



**Mars 1916 – 31 oktober 1927**

# Utbyggnadsmanual till regeringen - backcasting från 2035

2035-12-31	○	Nya Ostkustbanan invigs
2035-02-01	○	Skicka förfrågan till statschefen om medverkan vid invigning
2030-01-01	○	Byggstart sista etapperna
2028–29	○	Framtagande av bygghandlingar och upphandling
2029-01-01	○	Lagakraftvunna järnvägsplan för alla etapper
2028-08-01	○	Färdiga järnvägsplaner
2025-01-01	○	Alla sträckor får klartecken att ta fram järnvägsplan
2024	○	Beslut om korridorval för alla sträckor



## Utbyggnadsmanualen redovisar:

- Vad ska göras?
- Vem ska göra det?
- Hur ska det göras?
- När ska det göras?





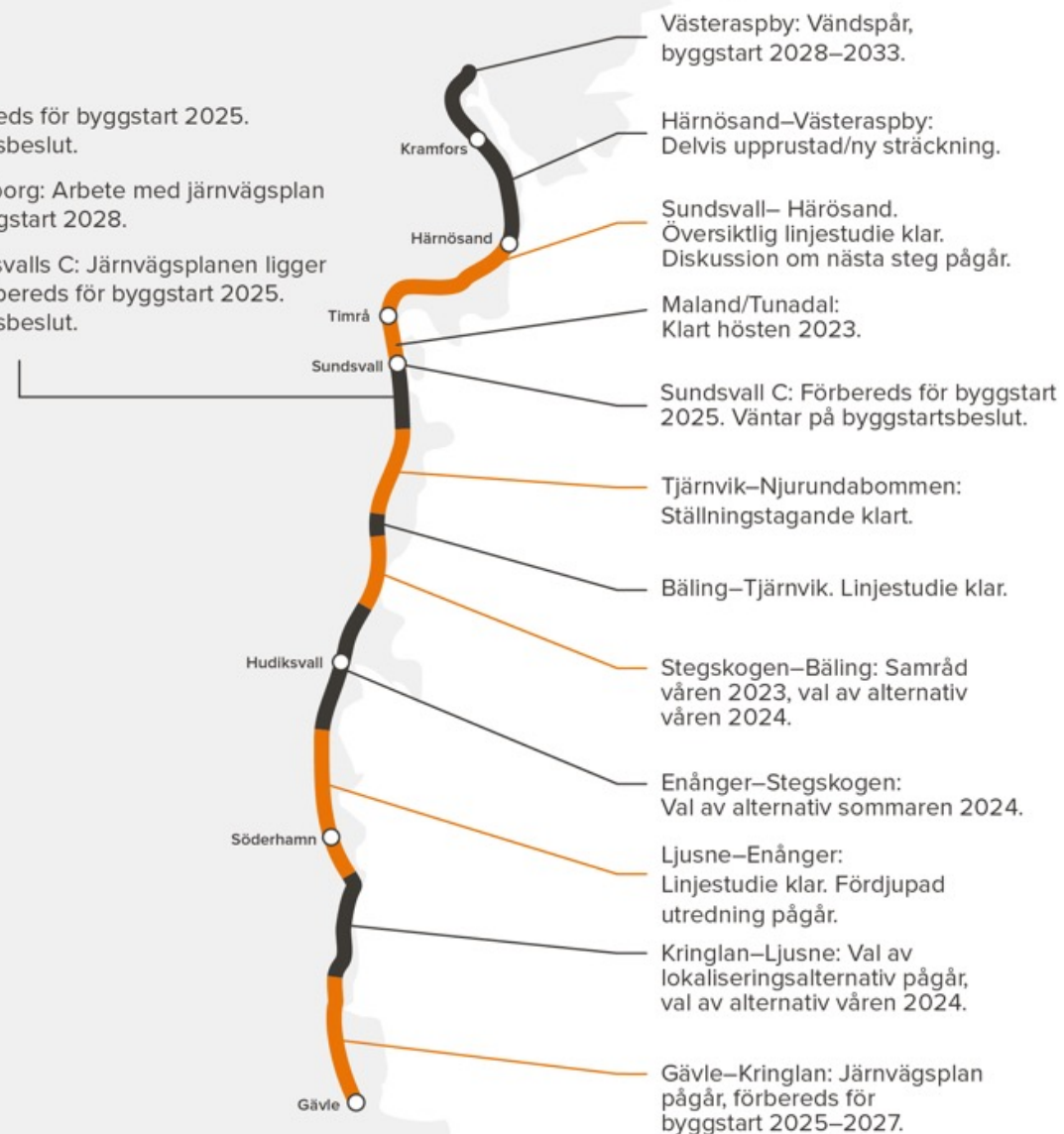
# Hög planmognad – styrka!

Deletapp	Bristanalys	Åtgärdsvalsstudie	Val av korridor	Järnvägsplan	Byggstart
<b>Gävle–Söderhamn</b>					
Gävle–Kringlan	✓	✓	✓	Prel. 2026	Prel. 2027
Kringlan–Ljusne	✓	✓	2024		
Ljusne–Söderhamn	✓	✓	✓		
<b>Söderhamn–Hudiksvall</b>					
Söderhamn–Losesjön	✓	✓	✓		
Losesjön–Enånger	✓	✓	✓		
Enånger–Stegskogen	✓	✓	2023		
<b>Hudiksvall–Sundsvall</b>					
Stegskogen–Bäling	✓	✓	2023–2024		
Bäling–Tjärnvik/Gnarp	✓	✓			
Tjärnvik/Gnarp–Njurundabommen	✓	✓	✓		
Njurundabommen–Dingersjö	✓	✓	✓	✓	✓
Dingersjö–Sundsvall	✓	✓	✓	✓	Prel. 2025
Sundsvallspusslet	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Sundsvall–Härnösand–Kramfors</b>					
Sundsvall–Härnösand	✓	✓	✓		
Härnösand–Västerasby	✓				

Sundsvall C: Förbereds för byggstart 2025. Väntar på byggstartsbeslut.

Dingersjö–Kubikenborg: Arbete med järnvägsplan pågår till 2026. Byggstart 2028.

Kubikenborg–Sundsvalls C: Järnvägsplanen ligger för fastställelse. Förbereds för byggstart 2025. Väntar på byggstartsbeslut.





## Vad behöver regeringen göra 2024 - 2028?

- 2024** Besluta om uppdrag till Trafikverket att skyndsamt planera hela Nya Ostkustbanan. Detta kan rimligen ske i samband med infrastrukturpropositionen.
- 2025** Besluta om tillåtlighet för delprojekten.
- 2026** Besluta om finansieringslösning för Nya Ostkustbanan. Antingen i form av att projektet ingår i nationell plan eller att projektet finansieras utanför plan. Om projektet ingår i nationell plan kan detta ske i samband med fastställandet av nationell plan 2026. Om projektet ska finansieras utanför plan krävs ett riksdagsbeslut.
- 2026** Besluta om extra resurser till berörda länsstyrelser för deras hantering av planarbetet.
- 2026** Om regeringen väljer att driva projektet i bolagsform utanför Trafikverket krävs regeringsbeslut.



## Vad behöver regeringen göra 2026 – 2035?

- 2026–2028** Om regeringen väljer bolagsform behöver bolaget etableras och en överlämning från Trafikverket succesivt ske. Om projektet drivs i bolagsform krävs beslut om finansiering.
- 2027** Besluta om att Trafikverket ska förbereda de aktuella delprojekten för byggstart som en del av det årliga byggstartsbeslutet.
- 2028** Hantera eventuella överklaganden av järnvägsplan.
- 2028** Besluta om byggstart.
- 2030–2035** Om projektet drivs av Trafikverket krävs att de årliga budgethanteringarna säkerställer att projekten kan drivas framåt med kraft.







## Hur kan utbyggnaden påskyndas?

### Alternativ finansiering

- Lån
- Medfinansiering från EU

### Byggs av ett bolag

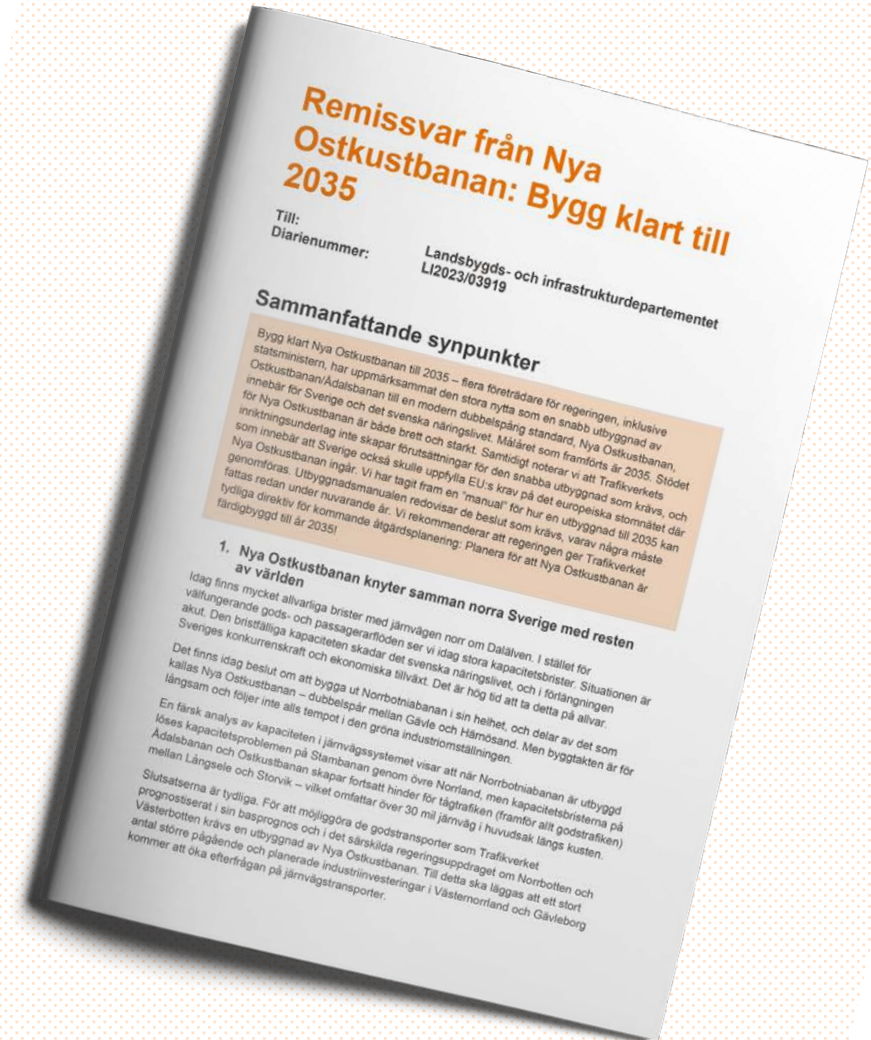
**Slutsats:  
Fördelarna med  
lånefinansiering uppväger  
nackdelarna!**

# Starkt och brett politiskt stöd – som har ökat kraftigt senaste åren!

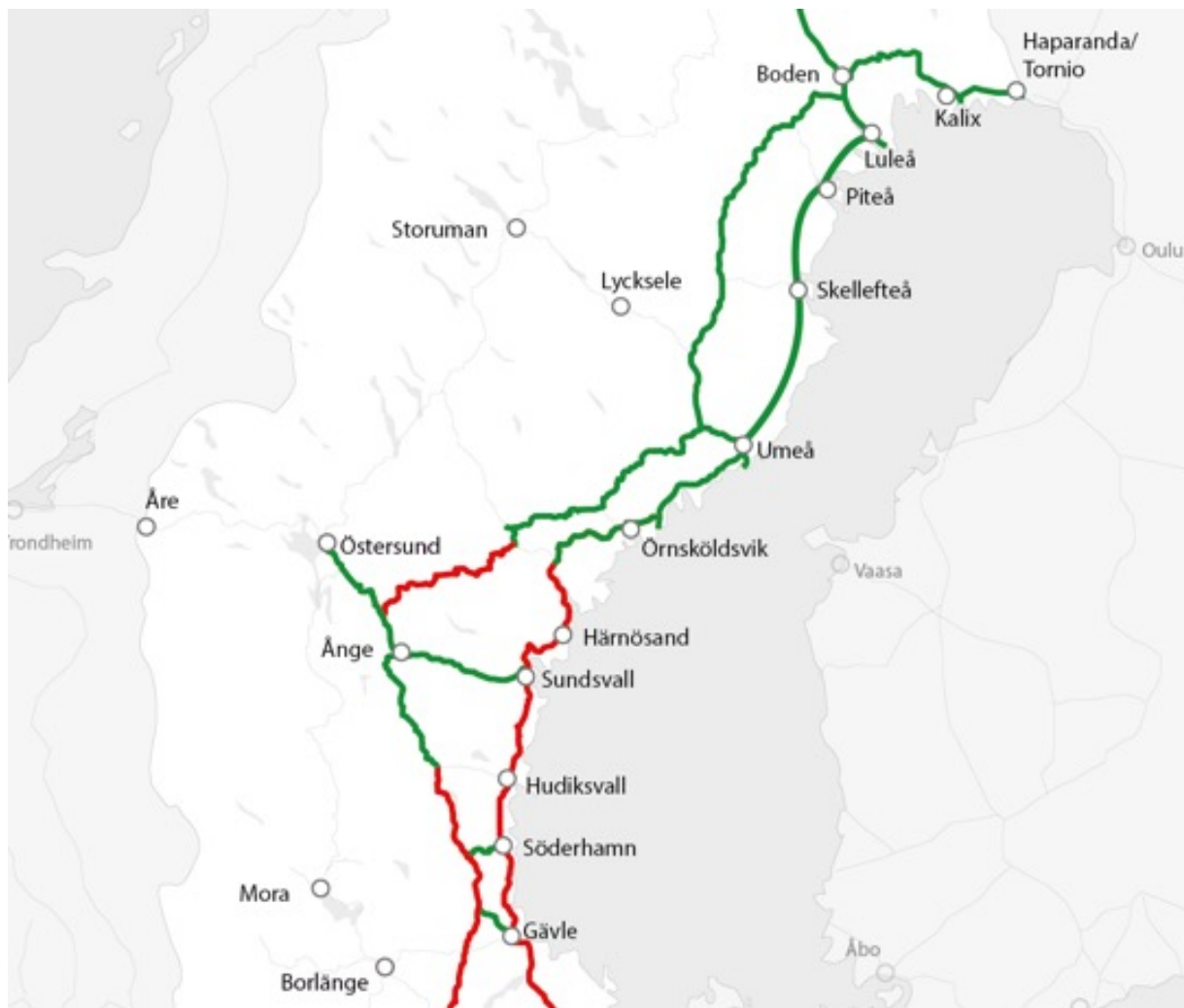


# Remissvar på regeringens inriktningsunderlag

- Faktabaserat – viktigt att kunna styrka våra argument!
- Sätter Nya Ostkustbanan i ett större perspektiv; EU, NATO, betydelsen för svensk konkurrenskraft, men också för den regionala utvecklingen,
- 15 sidor,
- Fyra sidor appendix,
- Sex viktiga medskick till regeringen.



# 1 Nya Ostkustbanan knyter samman norra Sverige med resten av världen,



2

## Håll ingångna avtal

Gävle–Kringlan är bunden i avtal med staten!

3

## Nya Ostkustbanan är samhällsekonomiskt lönsam

Hela stråket är samhällsekonomiskt lönsamt!

4

## Finansiera genom ökad ekonomisk ram samt kombination av lånefinansiering och EU-medel

Nya Ostkustbanan ingår i EU:s stamnät och ScanMed-korridoren och kan få medfinansiering från EU!

5

## Viktiga frågor som behöver tas om hand i det fortsatt arbetet

Se potentialen i utvecklingen i norra Sverige! Bejaka den gröna omställningen!

6

## Dra nytta av möjligheterna att sänka byggkostnaderna

Samplanera byggandet med andra stora projekt, utveckla nya bättre och billigare lösningar, exv. landbroar.



**Bygg klart  
Nya Ostkustbanan  
till 2035!**

Tabell 1. Föreslagen ramfördelning för fem ramnivåer.

	-20%	-10%	0%	+10%	+20%	Nuv. plan
<b>Vidmakthållande väg, varav:</b>	<b>236</b>	<b>285</b>	<b>315</b>	<b>339</b>	<b>360</b>	<b>236</b>
<i>Upprätthålla funktionalitet</i>	224	273	298	298	298	
<i>Återta eftersatt underhåll</i>	0	0	0	19	35	
<i>BK4-åtgärder</i>	12	12	17	22	27	
<b>Vidmakthållande järnväg*, varav:</b>	<b>173</b>	<b>206</b>	<b>222</b>	<b>234</b>	<b>234</b>	<b>198</b>
<i>Upprätthålla funktionalitet</i>	152	185	202	202	202	
<i>Återta eftersatt underhåll</i>	0	0	0	12	12	
<i>Signalsystem</i>	20	20	20	20	20	
<b>Utveckling, varav:</b>	<b>356</b>	<b>369</b>	<b>418</b>	<b>478</b>	<b>554</b>	<b>522</b>
<i>Pågående och bundna investeringar</i>	212	212	212	212	212	212
<i>Ej bundna investeringar</i>	0	0	38	88	153	142
<i>Trimnings- och miljöåtgärder</i>	39	45	50	55	61	50
<i>Länsplaner</i>	39	45	50	55	60	50
<i>Forskning och innovation</i>	8	9	10	10	10	10
<i>Planering, myndighetsutövning,     stadsmiljöavtal, räntor, bidrag mm</i>	58	58	58	58	58	58
<b>Driftstöd icke-statliga flygplatser</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Totalt</b>	<b>767</b>	<b>863</b>	<b>959</b>	<b>1055</b>	<b>1151</b>	<b>959</b>

\* Banavgiftsintäkter tillkommer med 34 miljarder kr.