

Remissvar från Nya Ostkustbanan: Bygg klart till 2035

Till: Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Sammanfattande synpunkter

Bygg klart Nya Ostkustbanan till 2035 – flera företrädare för regeringen, inklusive statsministern, har uppmärksammat den stora nytta som en snabb utbyggnad av Ostkustbanan/Ådalsbanan till en modern dubbelspårig standard, Nya Ostkustbanan, innebär för Sverige och det svenska näringslivet. Mållåret som framförts är 2035. Stödet för Nya Ostkustbanan är både brett och starkt. Samtidigt noterar vi att Trafikverkets inriktningsunderlag inte skapar förutsättningar för den snabba utbyggnad som krävs, och som innebär att Sverige också skulle uppfylla EU:s krav på det europeiska stornätet där Nya Ostkustbanan ingår. Vi har tagit fram en "manual" för hur en utbyggnad till 2035 kan genomföras. Utbyggnadsmanualen redovisar de beslut som krävs, varav några måste fattas redan under nuvarande år. Vi rekommenderar att regeringen ger Trafikverket tydliga direktiv för kommande åtgärdsplanering: Planera för att Nya Ostkustbanan är färdigbyggd till år 2035!

1. Nya Ostkustbanan knyter samman norra Sverige med resten av världen

Idag finns mycket allvarliga brister med järnvägen norr om Dalälven. I stället för välfungerande gods- och passagerarflöden ser vi idag stora kapacitetsbrister. Situationen är akut. Den bristfälliga kapaciteten skadar det svenska näringslivet, och i förlängningen Sveriges konkurrenskraft och ekonomiska tillväxt. Det är hög tid att ta detta på allvar.

Det finns idag beslut om att bygga ut Norrbottenbanan i sin helhet, och delar av det som kallas Nya Ostkustbanan – dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. Men byggtakten är för långsam och följer inte alls tempot i den gröna industriomställningen.

En färsk analys av kapaciteten i järnvägssystemet visar att när Norrbottenbanan är utbyggd löses kapacitetsproblemen på Stambanan genom övre Norrland, men kapacitetsbristerna på Ådalsbanan och Ostkustbanan skapar fortsatt hinder för tågtrafiken (framför allt godstrafiken) mellan Långsele och Storvik – vilket omfattar över 30 mil järnväg i huvudsak längs kusten.

Slutsatserna är tydliga. För att möjliggöra de godstransporter som Trafikverket prognostiserat i sin basprognos och i det särskilda regeringsuppdraget om Norrbotten och Västerbotten krävs en utbyggnad av Nya Ostkustbanan. Till detta ska läggas att ett stort antal större pågående och planerade industriinvesteringar i Västernorrland och Gävleborg kommer att öka efterfrågan på järnvägstransporter.

2. Håll ingångna avtal

De etapper av Nya Ostkustbanan som ingår i dagens nationella plan är viktiga. Det är mycket angeläget att de håller tidsplanen och att byggstarten sker inom de närmaste åren för att helheten ska kunna färdigställas till 2035. Det är också etapper som är bundna i överenskommelser mellan staten, regionerna och kommunerna genom dels avtal om större samlade exploateringar (Gävle–Kringlan), dels Sundsvallsöverenskommelsen som undertecknades av Trafikverket och Sundsvalls kommun 2014.

3. Nya Ostkustbanan är samhällsekonomiskt lönsam

Vi har låtit analysera den samhällsekonomiska nyttan av att bygga ut hela Nya Ostkustbanan med Trafikverkets metodik för Nationell plan 2022–2033. En utbyggnad uppvisar positiv nettonuvärdeskvot, vilket inte alltid är fallet för järnvägsinvesteringar. Det beror på att beräkningsmodellen missgynnar järnvägsinvesteringar. Nya Ostkustbanan bidrar också till att öka Norrbottenbanans samhällsekonomiska nytta, eftersom den fulla nyttan av Norrbottenbanan uppstår först när Nya Ostkustbanan är byggd.

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

En satsning på Nya Ostkustbanan förutsätter antingen en ökad ram för utveckling av infrastrukturen jämfört med tidigare nivåer från regeringen, eller en alternativ finansiering. Vi rekommenderar att satsningen genomförs med en kombination av lån och medfinansiering från EU. Eftersom Nya Ostkustbanan är en del av den europeiska transportkorridoren ScanMed och ingår i stomnätet i TEN-T, möjliggörs en medfinansiering från EU med 30–50 procent. Vi rekommenderar att regeringen fattar beslut om att bygga klart Nya Ostkustbanan i sin helhet, och samtidigt ger Trafikverket i uppdrag att söka medfinansiering från EU för hela sträckan.

5. Viktiga frågor som behöver tas om hand i det fortsatta arbetet

Vi välkomnade regeringens direktiv till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag, eftersom de var så tydliga och bland annat lyfte EU-perspektivet, lönsamheten i sammanhängande stråk och behovet av att satsa på banor som gynnar både gods- och arbetspendling. Men Trafikverket har på flera punkter inte svarat upp mot regeringens direktiv. Vår bedömning är att det försvårar arbetet med nästa nationella plan. Vi har listat de, som vi uppfattar, största bristerna i ett appendix till detta yttrande. Vi vill särskilt markera att det är olyckligt att Trafikverket inte på ett tydligt sätt har redovisat de brister som finns i den svenska delen av stomnätet, samt att Trafikverket inte valt att analysera effekterna av en utbyggnad av sammanhängande stråk.

6. Dra nytta av möjligheterna att sänka byggkostnaderna

De kraftigt ökade kostnaderna för infrastrukturåtgärder både inom Trafikverket och för entreprenader är oroande för möjligheten till att förverkliga regeringens goda ambitioner om en snabb utbyggnad av Nya Ostkustbanan. Det är därför bra att regeringen nu kräver krafttag för att motverka kostnadsökningarna, vilka måste angripas på bred front. Exempelvis kan man genom att samordna byggandet av järnväg med anläggande av större industrietableringar eller vägbyggen minska de samlade kostnaderna för masshantering. Nya byggmetoder och tekniska lösningar kan också minska kostnaderna. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det viktigaste av allt att bygga klart viktiga stråk så att den fulla samhällsnyttan kommer fram. Det är också viktigt att den goda dialogen med berörda kommuner och regioner och Trafikverket fortsätter och fördjupas.

Är det möjligt att bygga klart till 2035?



Den gamla Ostkustbanan fyller 100 år 2027. Bygget startade 1916 och var klart 1927. Hundratals rallare hade då byggt 27 mil järnväg enbart med hacka och spade och en och annan häst som hjälp.

Då; för hundra år sedan gick det att bygga 27 mil järnväg på 11 år.

Nu; 2024 hävdar många att det inte går att bygga klart ett dubbelspår på motsvarande sträcka till 2035.

Vad tror du? Kan vi i Sverige bygga 27 mil dubbelspår på 11 år?

För oss är svaret självklart.

Utbyggnadsmanualen visar vägen!

Starkt och brett politiskt stöd



Det politiska stödet för utbyggnad av Nya Ostkustbanan har aldrig varit så stort som nu. Innan valet 2022 utlovade både M, KD och L att utbyggnaden skulle påskyndas. Nu är det viktigt att regeringen fattar nödvändiga beslut. I vår nya Utbyggnadsmanual redovisar vi därför hur en utbyggnad av Nya Ostkustbanan kan genomföras fram till 2035, i enlighet med regeringspartiernas utfästelser. Utbyggnadsmanualen beskriver vilka beslut som krävs, och när de behöver fattas.

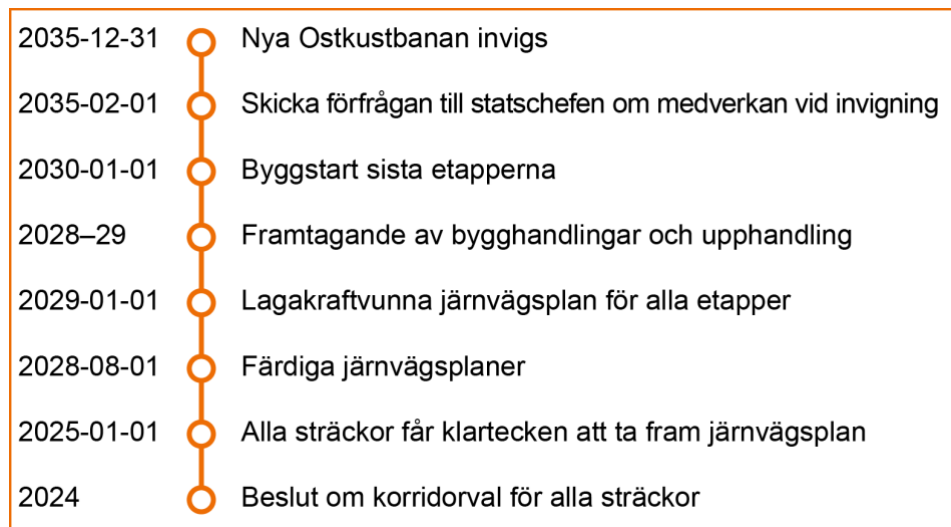
Manualen, som ligger med som en bilaga, beskriver hur en tidplan ser ut som möjliggör ett färdigställande av Nya Ostkustbanan till 2035 samt hur arbetet kan organiseras och finansieras. Det innebär ett kraftigt accelererat utbyggnadstempo. Det förutsätter andra arbetsätt och andra lösningar än vad Trafikverket vanligtvis använder sig av.

Grundarbetet är redan klart – hög planmognad

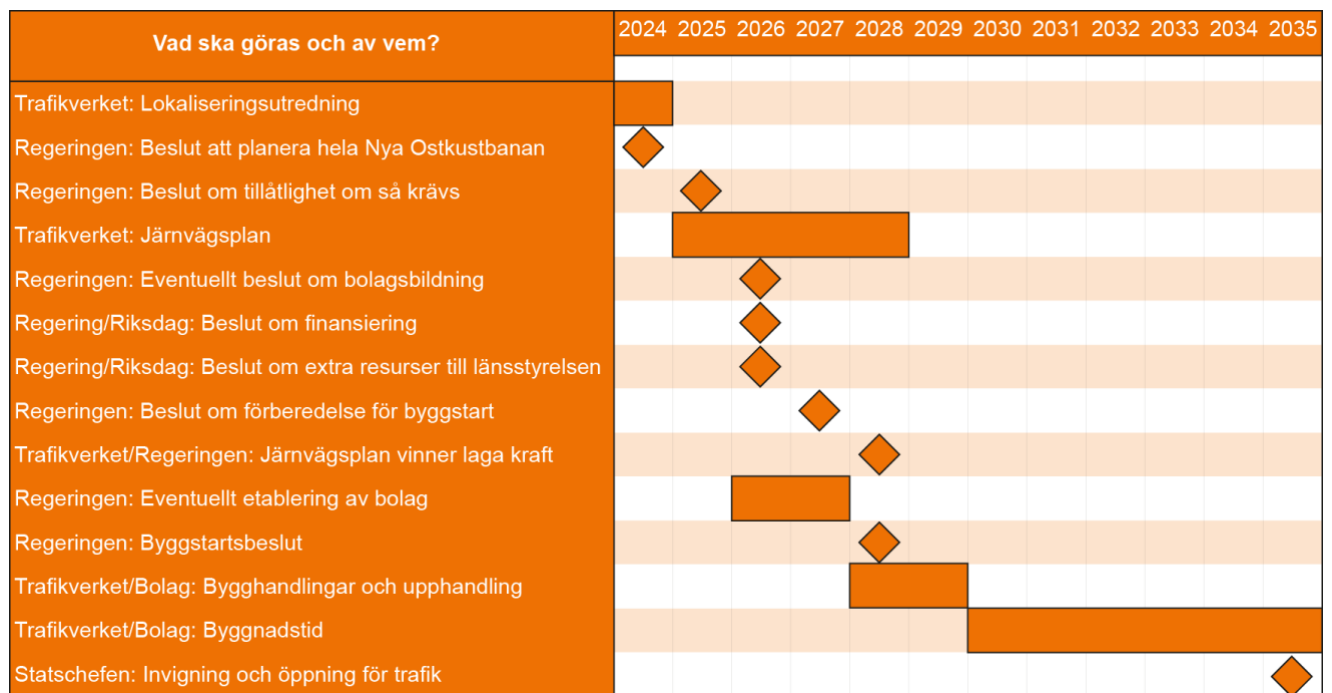
Nya Ostkustbanan har diskuterats under en lång tid och Trafikverket har tagit fram en utbyggnadsstrategi. Dessutom har Trafikverket drivit planeringen fram till val av korridor för huvuddelen av de aktuella delprojekten. Några delar är redan genomförda och andra är

inplanerade för byggstart de närmaste åren. Sammantaget innebär det att det är utmanande men inte omöjligt att klara en snabb utbyggnad.

En "back-casting-tidplan" för en utbyggnad till 2035 kan se ut som nedan:

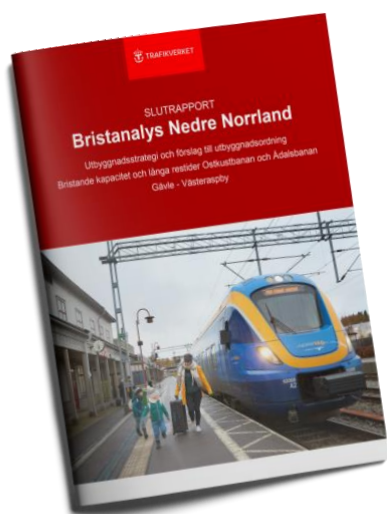


Förutom dessa punkter krävs ett antal beslut under processen, se följande matris.



Kommentar: Denna tidplan omfattar alla etapper bortsett från Ådalsbanan norr om Härnösand, eftersom denna deletapp inte har drivits fram till val av korridor. Dessutom är det inte helt klarlagt vilken standard som etappen ska hålla. Det handlar bland annat om denna sträcka ska klara hastighetsstandarden 250 km/h, vilket är den målstandard vi förespråkar.

Sveriges mest planmogna projekt

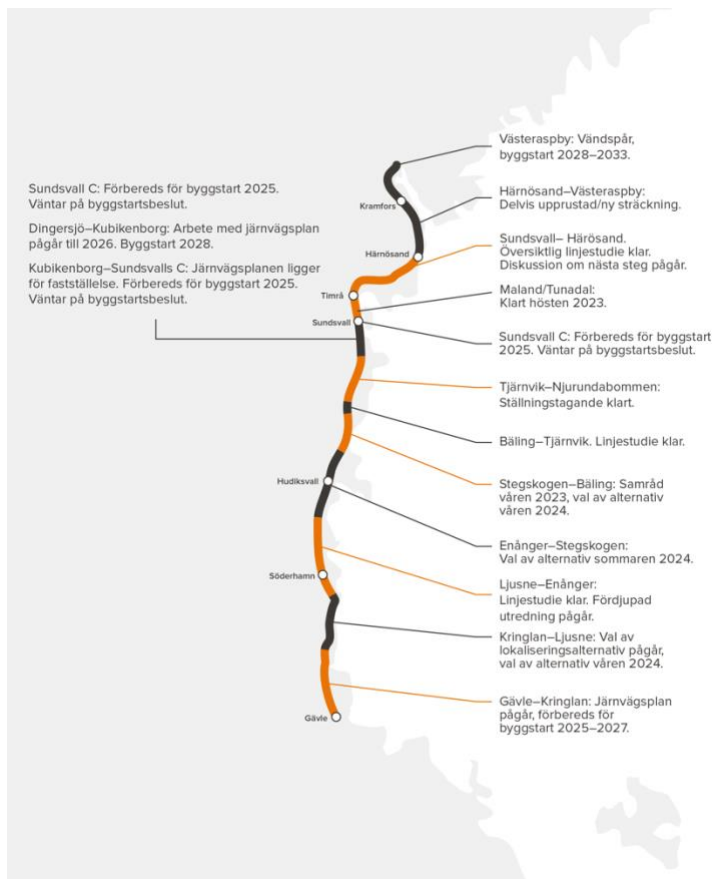


Nya Ostkustbanan är ett av de mest välutredda och planmogna järnvägsprojekten i Sverige. Planeringsläget är mycket gott. Det finns vad vi vet inget infrastrukturprojekt, mer än möjligtvis vårt systerprojekt Norrbotniabanen, som kommit längre i sin planering och har en högre planmognad. Vi är väldigt stolta över vår höga planmognad, och det skapar goda möjligheter att bygga klart till 2035.

Vi ser att de stora järnvägsinvesteringar som under senaste åren har genomförts i och runt Sundsvall har hållit budget och tidsplaner på ett betydligt bättre sätt än många andra stora järnvägsprojekt.

Tack vare den utbyggnadsstrategi som togs fram av Trafikverket 2021 och det gedigna arbete som gjorts tillsammans med regioner och kommuner längs sträckan kan vi snabbt omsätta planer till konkreta byggprojekt och realisera Nya Ostkustbanans samhällsnyttor. Ytterligare en positiv faktor är att den regionala och lokala uppslutningen kring Nya Ostkustbanan är stor, vilket underlättar för att hålla budget och tidsplaner.

Deletapp	Bristanalys	Åtgärdsvalsstudie	Val av korridor	Järnvägsplan	Byggstart
Gävle–Söderhamn					
Gävle–Kringlan	✓	✓	✓	Prel. 2026	Prel. 2027
Kringlan–Ljusne	✓	✓	2024		
Ljusne–Söderhamn	✓	✓	✓		
Söderhamn–Hudiksvall					
Söderhamn–Losesjön	✓	✓	✓		
Losesjön–Enånger	✓	✓	✓		
Enånger–Stegskogen	✓	✓	2023		
Hudiksvall–Sundsvall					
Stegskogen–Bäiling	✓	✓	2023–2024		
Bäiling–Tjärnvik/Gnarp	✓	✓			
Tjärnvik/Gnarp–Njurundabommen	✓	✓	✓		
Njurundabommen–Dingersjö	✓	✓	✓	✓	✓
Dingersjö–Sundsvall	✓	✓	✓	✓	Prel. 2025
Sundsvalls pusslet	✓	✓	✓	✓	✓
Sundsvall–Härnösand–Kramfors					
Sundsvall–Härnösand	✓	✓	✓		
Härnösand–Västeråsby	✓				



Fortsatt arbete för att realisera tidplanen

Den offensiva tidplanen förutsätter en effektiv planering och projektering. Trafikverkets generaldirektör har nyligen beslutat om att standardiserade och industrialiserade produkter samt standardritningar ska tillämpas när projekt beställs och genomförs. En övergång till industriellt byggande, när så är möjligt, innebär klara fördelar inte bara i form av lägre kostnader, utan även i form av tidsbesparingar.

Erfarenheter från andra projekt, såsom Öresundsbron, visar att en genomförandeorganisation i form av ett bolag har stora fördelar. Det innebär en möjlighet att fokusera på en effektiv framdrift av projektet. Dessutom innebär en lånefinansiering tydliga fördelar, eftersom det tar bort osäkerheten kring den årliga budgetprocessen.

Tidplanen förutsätter att regering och riksdag skyndsamt fattar de nödvändiga besluten. Framför allt gäller det beslut om att påbörja framtagande av järnvägsplan för hela sträckan. Regeringen behöver fatta ett sådant beslut redan i år om tidplanen ska hålla. Dessutom behövs beslut om finansiering av utbyggnaden inom de närmaste åren.

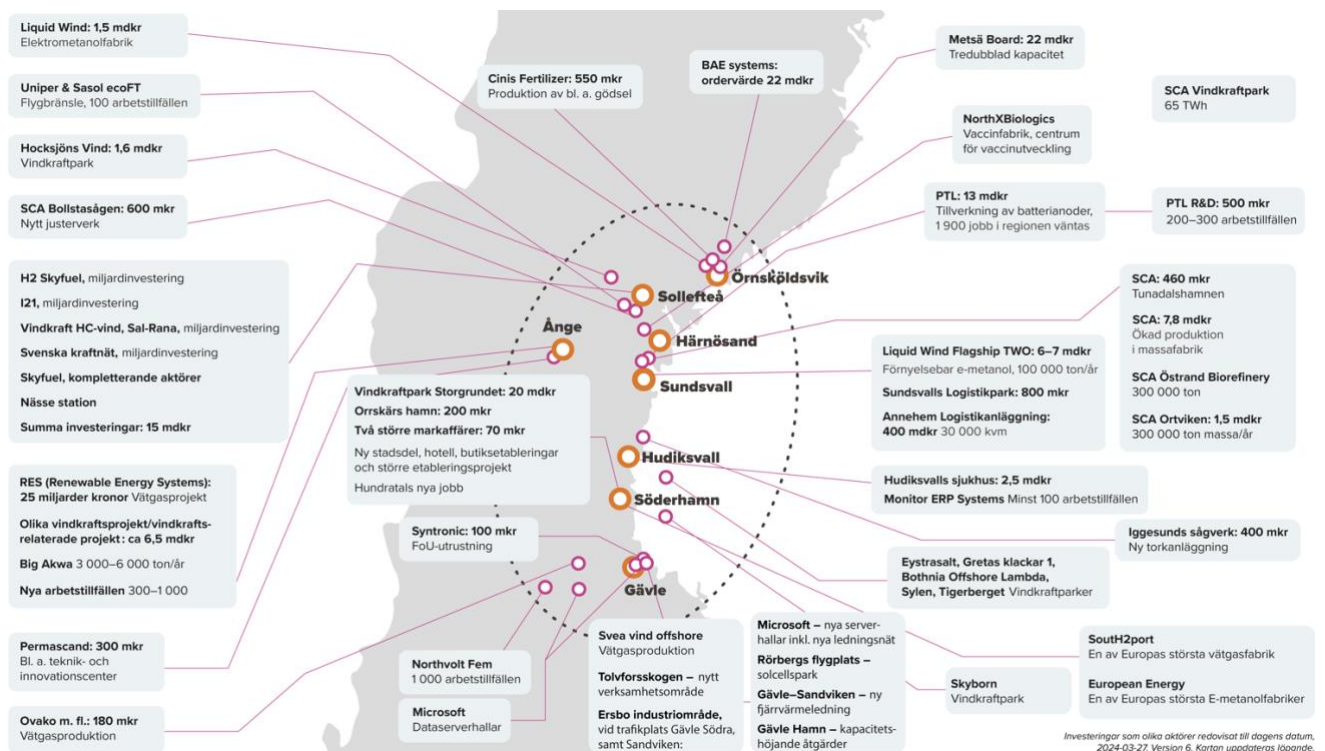
Frågorna om kompetensförsörjning och tillgången till entreprenadkapacitet behöver också utredas.

Nya Ostkustbanan banar väg för den gröna omställningen!

Positiv och stark utveckling i hela norra Sverige

Trafikverkets beskrivning i inriktningsunderlaget av utvecklingen i norra Sverige är på flera sätt missvisande när det gäller prognoser för befolkning, sysselsättning och basindustrins produktion (se vidare Appendix). Med anledning av detta ger vi också en kort redovisning av hur den gröna omställningen nu genomförs med stor kraft. Det är en utveckling som skapar både ekonomisk tillväxt och driver mot ökad hållbarhet. Sverige står inför ett vägval, antingen att bejaka den gröna utvecklingen genom att staten nu matchar upp näringslivets rekordinvesteringar i grön omställning med investeringar i nödvändig transportinfrastruktur, eller fortsätta att investera etappvis i långsam takt.

Fler och fler får nu upp ögonen för att den gröna omställningen inte är en begränsad företeelse i Norrbotten och Västerbotten, tvärtom. Nu ser vi en investeringsvåg som drar söderut. Det handlar om stora och viktiga investeringar i mångmiljardklassen, något som vi beskriver på vår **hemsida**. Enligt siffror från Handelskammaren Mittsverige handlar det om cirka 700 miljarder i Jämtland och Västernorrland. Vi började göra en investeringskarta, men den är nu så full så vi inte får plats med alla investeringar som nu genomförs...



Utan Nya Ostkustbanan kommer tågen från Norrbotten och Västerbotten inte söderut

De stora industriinvesteringarna i norra Sverige leder till en kraftigt ökad efterfrågan på järnvägstransporter. Vi har analyserat kapacitetssituationen på stråket Luleå/Boden till Gävle/Storvik med måläret 2040. Vår [rapport](#) biläggs.



Urspårat SJ-tåg med 120 passagerare, mellan Iggesund och Hudiksvall i augusti 2023.

Foto: Mats Andersson / TT

I dag finns det stora kapacitetsproblem under maxtimmarna på många av delsträckorna. Om man ser på kapaciteten under hela dygnet ser det bättre ut, men det är begynnande kapacitetsproblem på några sträckor, bland annat mellan Sundsvall och Hudiksvall. Situationen kommer snabbt försämrans redan till 2030.

För att lösa kapacitetssituationen längs stråket Luleå/Boden till Gävle/Storvik behövs därför både ny och upprustad infrastruktur.

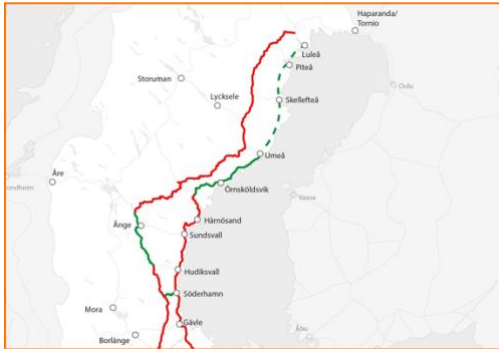
Innan Norrbottenbanan är öppnad för trafik kommer det att råda stora kapacitetsproblem på Stambanan genom övre Norrland. Det kommer vara kapacitetsbrister även på Norra stambanan, Ostkustbanan och Ådalsbanan, men Stambanan genom övre Norrland kommer vara den huvudsakliga begränsande faktorn.

Utan utbyggnad av ny järnväg är situationen ohållbar. Men det finns lösningar. Utbyggnaden av Norrbottenbanan lättar på trycket i Norrbotten och Västerbotten, men samtidigt tilltar kapacitetsbristerna i Västernorrland, Jämtland och Härjedalen samt i Gävleborg. När Nya Ostkustbanan byggs klart lättas trycket i hela systemet, samtidigt som järnvägstransporter blir mer attraktiva och stärker industrins konkurrenskraft. När hela Nya Ostkustbanan är utbyggd kommer mellan 25 och 28 godståg att flytta från stambanorna i inlandet, då kustjärnvägen erbjuder en betydligt genare och snabbare väg till viktiga målpunkter och noder i södra Sverige och dessutom passerar närmare de stora industrierna. (Källa "[Förslag till utbyggnadsoptimering med fokus på godstrafiken för Ostkustbanan och Ådalsbanan](#)").

Om Sverige ska ta vara på potentialen i den gröna omställningen krävs kraftfulla investeringar i transportinfrastrukturen. Med den kraftfullt förändrade geopolitiska situationen i kombination med Finlands och Sveriges Nato-inträden ställer också helt nya krav. Våra försörjningskedjor, transportleder och logistiska kedjor måste ses i ett nytt ljus. Vi måste rusta vår infrastruktur så att den klarar av att möta upp de behov av militär rörlighet. Kustjärnvägen norr om Gävle kallas av försvaret för "Northern Route Number One", och enligt

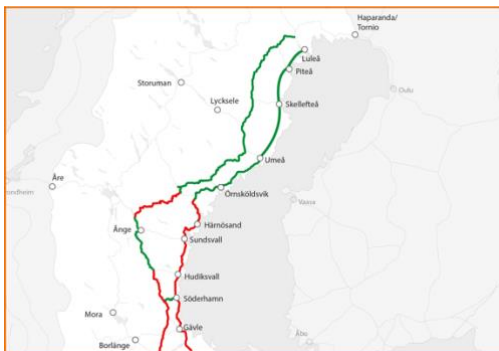
EU-kommissionen sammanfaller de civila och militära infrastrukturbehoven i Sverige, vilket innebär att stornätet där bl a Nya Ostkustbanan prioriteras både civilt och militärt ("dual use").

1. Nuläge: Innan Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan är utbyggda; akut kapacitetsbrist på stambanan genom övre Norrland.



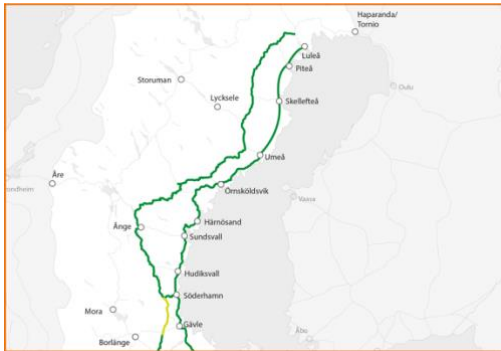
Innan Norrbotniabanan är öppnad för trafik kommer det att råda stora kapacitetsproblem på stambanan genom övre Norrland. Det kommer vara kapacitetsbrister även på Norra stambanan, Ostkustbanan och Ådalsbanan, men stambanan genom övre Norrland kommer vara den huvudsakliga begränsande faktorn.

2. När Norrbotniabanan är byggd men inte Nya Ostkustbanan; trycket lättar i norr, men akut kapacitetsbrist på Ostkustbanan och Ådalsbanan



- Kapacitetssituationen på stambanan genom övre Norrland förbättras tydligt,
- Ostkustbanan/Ådalsbanan ta över rollen som begränsande faktor. Det innebär att kustjärnvägen inte kan användas fullt ut,
- Trafik kommer att kunna använda kustjärnvägen ned till Västeråsby, men många tåg behöver sedan välja rutten över Långsele och stambanorna söderut.

3. När både Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan har byggts ut: Trycket lättas i hela systemet och kapaciteten går från rött till grönt



- Kapacitetssituationen förbättras avsevärt!
- Utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Söderhamn–Härnösand är central för kapaciteten. Det öppnar för godståg längst hela kuststräckan och för snabba persontransporter.

Resultat: Kapaciteten i stråket Luleå/Boden till Gävle/Storvick går från rött till grönt!

	Utan utbyggd järnväg	Norrbotniabanan utbyggd	Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan utbyggd
Stambanan genom övre Norrland, norra delen	●	●	●
Stambanan genom övre Norrland, Södra delen	●	●	●
Norra stambanan	●	●	●
Ådalsbanan	●	●	●
Ostkustbanan, Gävle–Sundsvall	●	●	●

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

För godstrafiken vill vi peka på behoven av att åtgärda godstråket genom Bergslagen, och för passagerartrafiken på behovet av fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen Stockholm/Uppsala.

Ta hänsyn till kostnaderna för utdragna genomförandetider

Ökade satsningar på vidmakthållande kommer inte Nya Ostkustbanan till del

Inriktningsunderlaget fokuserar på kostnadseffektivitet och samhällsnytta, vilket är angeläget. I direktivet om inriktningsplaneringen talar regeringen om Sveriges stora underhållsskuld. Även Trafikverket och flera andra aktörer och organisationer har uppmärksammat det eftersatta underhållet och hur det försämrar Sveriges konkurrenskraft. Det finns ett viktigt perspektiv – som ansluter till frågan om underhållsskulden – som vi menar bör utvecklas och det handlar om de samhällsekonomiska effekterna av långa genomförandetider. Vad kostar det samhället i form av störningar, bristande kapacitet och långa restider? Vad blir den årliga kostnaden i form av sämre tillväxtmöjligheter, dalande företagsklimat och svagare konkurrenskraft?

Nya Ostkustbanan är samhällsekonomiskt lönsam

Nya Ostkustbanan bidrar positivt till samhällsekonomin när den står klar. En samlad utbyggnad av Nya Ostkustbanan ger en kalkylerad samhällsekonomisk nytta på drygt 45 miljarder kronor. Nettonyttan, efter avdrag för bygg-, ränte-, drift- och underhållskostnader, är drygt 13 miljarder kronor. Efter avdrag för den så kallade skattefaktorn är lönsamheten cirka 3,5 miljarder kronor, vilket motsvarar en nettonuvärdeskvot på 0,08. Vid en känslighetsanalys för högre trafik tillväxt ökar nettonuvärdeskvoten till 0,14. Utan skattefaktor ökar lönsamheten till 0,42.

Den största nyttan uppkommer av förbättrad persontrafik, där resenärerna och operatörerna vinner cirka 25 miljarder kronor. Nya Ostkustbanan möjliggör bland annat för fjärrtrafik med 250 km/h och snabba regionalståg. Nyttan för godstransporterna har beräknats till 17 miljarder kronor. Även trafiksäkerhet, klimat och miljö bidrar till den samlade nyttan. Kostnadssidan domineras av anläggningskostnaden, men skattebortfall på grund av minskad försäljning av bensin och diesel bidrar också till att staten förlorar skatteintäkter vilket i detta fall belastar kalkylen som en kostnad.

Det kostar samhället att inte bygga ut lönsam infrastruktur

Vad är den samhällsekonomiska kostnaden för bristerna i dagens infrastruktur? Vad kostar det att INTE bygga ut? På Nya Ostkustbanan har restiderna förlängts under 2000-talet beroende på trängsel på spåren och otillräcklig kapacitet. Det är som att backa in i framtiden och ger upphov till samhällsekonomiska förluster varje dag. Det är just vetskapen om de samhällsförluster som uppkommer när färdigställande drar ut på tiden som får oss att förorda lånefinansiering. Genom att ta lån kan banan öppna för trafikering mycket tidigare, än med nuvarande mycket långsamma anslagsfinansiering.

Kalkylmodellerna måste förbättras

Regeringen anger i direktivet till inriktningsplaneringen att "samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande i val av åtgärder". Det är tydligt att Trafikverket försöker använda samhällsekonomiska kalkyler som bas för att välja åtgärder. Det som kvarstår är att Trafikverket bör lyfta fram kalkylernas styrkor och svagheter. Det går att rikta allvarlig kritik mot flera delar av den metod för kalkyler som Trafikverket använder sig av, något som vi började lyfta redan 2018, inte minst genom rapporten "[Mer pang för pengarna](#)". Vi har bland annat visat att kalkylerna har stora brister när det gäller att beskriva värdet av tillförlitlighet för godstrafiken. Vi har också visat att modellerna kraftigt underskattar systemeffekterna av

att bygga ut sammanhängande stråk och att en full utbyggd av Nya Ostkustbanan är samhällsekonomiskt lönsam, se rapporten "[Den samhällsekonomiska nyttan av Nya Ostkustbanan](#)". Vi upplever att regeringen visar stark insikt om detta när man i direktiven skriver dels "Infrastrukturåtgärder i järnvägssystemet bör inte fragmenteras utan planeras utifrån ett systemperspektiv så att de så snart som möjligt kan ge önskade effekter för trafiken.", dels "Samtidigt ska ett nationellt perspektiv bidra till sammanhängande stråk som ökar samhällsnyttan av transportinfrastrukturen."

Nya Ostkustbanan har allt för ofta behandlats som ett stort antal deletapper. Stora delar av nyttan med Nya Ostkustbanan kommer från långväga trafik, både i form av gods och persontrafik, som i dag inte kan trafikera sträckan på grund av kapacitets- och kvalitetsbrist. Utbyggnad av enskilda delsträckor leder därmed bara till marginella nyttor. Det finns också ett samband mellan Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan. Den samhällsekonomiska nyttan av att färdigställa Norrbotniabanan ökar när Nya Ostkustbanan färdigställs och vice versa. Trafikverkets slutsats att nyttorna faller ut redan när deletapperna är genomförda är delvis sann avseende vägsystemet där huvuddelen av trafiken är lokal, men den är inte sann när det gäller järnvägssystemet där trafik är långväga.

Ökade ekonomiska resurser krävs

Trafikverket föreslår på uppdrag av regeringen hur staten ska fördela den ekonomiska ramen, utifrån fem olika ramnivåer, se tabell 1 nedan.

Tabell 1. Föreslagen ramfördelning för fem ramnivåer.

	-20%	-10%	0%	+10%	+20%	Nuv. plan
Vidmakthållande väg, varav:	236	285	315	339	360	236
<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	
Vidmakthållande järnväg*, varav:	173	206	222	234	234	198
<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	
Utveckling, varav:	356	369	418	478	554	522
<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
Driftstöd icke-statliga flygplatser	3	3	3	3	3	3
Totalt	767	863	959	1055	1151	959

* Banavgiftsintäkter tillkommer med 34 miljarder kr.

Vår bedömning är att det nu är nödvändigt med en förstärkning med minst 20 procent, samtidigt som vi också förespråkar ytterligare tillskott genom lån och medfinansiering från EU. Parallellt måste ett kraftfullt arbete bedrivas för att minska kostnaderna inom Trafikverket och samtidigt driva på för minskade byggkostnader.

Det svenska järnvägsnätet uppvisar stora brister. På senare år har tåg sparat ur, akuta fel har stoppat all trafik och förseningar i trafiken har lett till bristande tillförlitlighet. Trafiken på järnvägen i Sverige har ökat med 46 procent de senaste 22 åren, samtidigt som järnvägsnätet inte alls har utvecklats i den takt som vore rimlig. Sedan 2005 är det bara Irland och Frankrike som byggt färre antal kilometer järnväg än Sverige jämfört med 22 EU-länder. (Källa: COWI 2024).

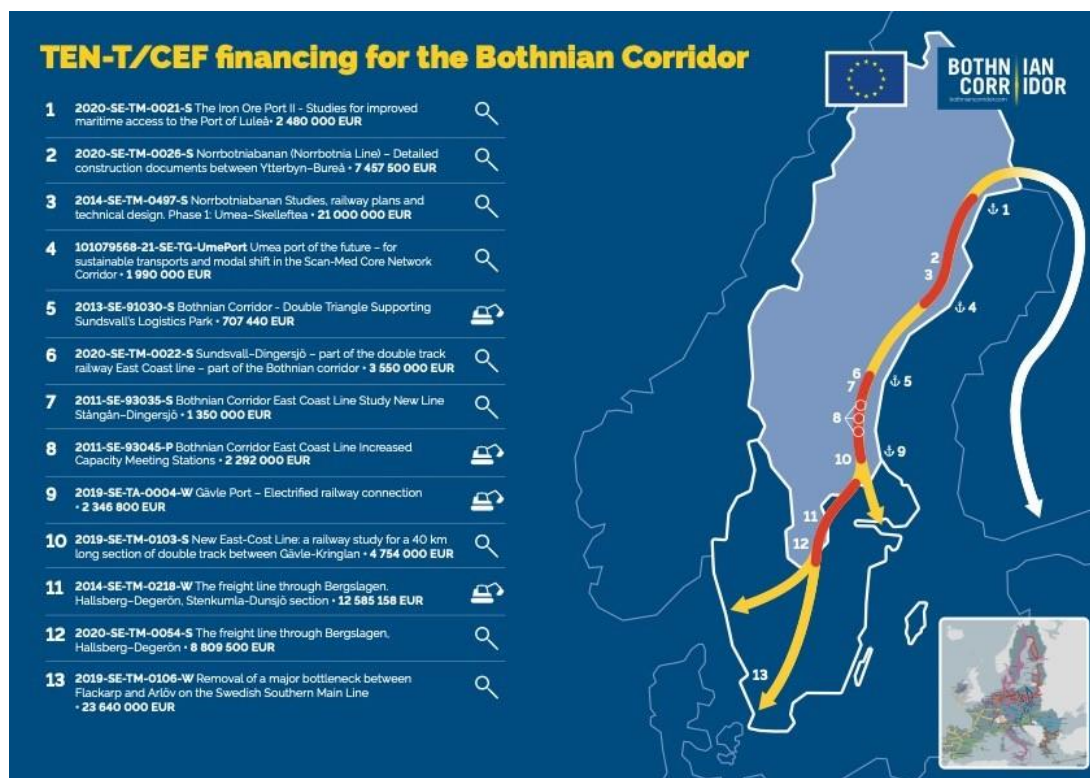
Även om höghastighetsbanorna har bantats så tar de tre planerade etapperna fortsatt mycket stora resurser i anspråk, vilket tyvärr sker på bekostnad av andra infrastrukturprojekt. De enorma kostnadsökningarna på framför allt Ostlänken – som gått från 28 miljarder till 91 miljarder inom loppet av några år tär på statens infrastrukturbudget. Regeringen måste därför säkerställa resurser även till andra angelägna projekt, inte minst Nya Ostkustbanan som har ett starkt politiskt stöd både hos regeringspartierna och andra partier.

De etapper av Nya Ostkustbanan som ingår i dagens nationella plan är viktiga. Det är mycket angeläget att de håller tidplanen och att byggstarten sker inom de närmaste åren för att helheten ska kunna färdigställas till 2035. Det är också etapper som är bundna i överenskommelser mellan staten, regionerna och kommunerna genom dels avtal om större samlade exploateringar” (Gävle–Kringlan), dels kvarvarande investeringar i

Sundsvallsöverenskommelsen från 2014. Denna bild överensstämmer med Trafikverkets, som i sitt inriktningsunderlag (sid 184) skriver ”Objekt bedöms också som bundna om de omfattas av finansierings- och samverkansavtal.”

En satsning på Nya Ostkustbanan förutsätter antingen en ökad ram för utveckling av infrastrukturen jämfört med tidigare nivåer från regeringen, eller en alternativ finansiering. Vi välkomnar därför att regeringen öppnar för alternativ finansiering

Vi rekommenderar att satsningen genomförs med en kombination av lån och medfinansiering från EU. Eftersom Nya Ostkustbanan är en del av den europeiska transportkorridoren ScanMed och ingår i stomnätet i TEN-T, möjliggörs en medfinansiering från EU med med 30–50 procent. Trafikverket har under årens lopp fått medfinansiering från EU för flera mindre åtgärder på Nya Ostkustbanan. Men nu är det hög tid att växla upp och söka för väsentligt större projekt. Vi uppmanar därför regeringen att snarast ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en offensiv strategi för att öka medfinansieringen från EU. Tabellen nedan visar att Sverige fått medfinansiering till olika investeringar, men enbart småbelopp.



Nya Ostkustbanan instämmer i yttrande från samarbetet Botniska korridoren

Nya Ostkustbanan ingår i samarbetet Botniska korridoren, som är en regionsamverkan som verkar för att påskynda utbyggnaden av järnvägsinfrastruktur i norra och mellersta Sverige. Botniska korridoren utgörs av Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland, Region Jämtland Härjedalen, Region Gävleborg Region Dalarna, och Region Örebro län. I samarbetet ingår även Norrbottenregionen samt Nya Ostkustbanan AB. Nya Ostkustbanan ställer sig bakom Botniska korridorens remissvar.

Om bolaget

Bolaget, som bildades 2015, arbetar för att järnvägen mellan Gävle och Västeråsby ska byggas ut till ett modernt dubbelspår för långa, tunga och snabba tåg.

Bolaget ägs av Region Gävleborg och Region Västernorrland tillsammans med elva kommuner längs stråket. Styrelsen består av ledande politiker från berörda regioner och kommuner, samt adjungerade ledamöter från Länsstyrelserna. Bolaget ingår i samarbetet Botniska korridoren och har en aktiv samverkan med Byggföretagen samt Mellansvenska Handelskammaren och Handelskammaren Mittsverige.

Ägare



Samarbeten



Medfinansierat av Europeiska unionens fond för ett sammanlänkat Europa

Styrelsen i sin helhet ställer sig bakom detta remissyttrande enligt beslut den 16 mars

Glenn Nordlund (S), regionstyrelsens ordförande Region Västernorrland, ordförande Nya Ostkustbanan

Anna Sundberg (SD), 1:a vice ordförande i regionstyrelsens Region Gävleborg, vice ordförande Nya Ostkustbanan

Ingela Bendrot vd

Ledamöter:

Johan Andersson (C), ordförande i Kommunstyrelsen Sollefteå

Stefan Dalin (S), ordförande i Kommunstyrelsen Timrå,

Mikael Löthstam (S), ordförande i Kommunstyrelsen Hudiksvall,

Erik Lövgren (S), ordförande i Kommunstyrelsen Ånge

Marjo Myllykoski (M), 1:a vice ordförande i Kommunstyrelsen Söderhamn

Johannes Nordin (M), 1:e vice ordförande i Örnköldsvik

Daniel Olsson (S), Gävle

Malin Svanholm (S), ordförande i Kommunstyrelsen Kramfors

Niklas Säwén (S), ordförande i Kommunstyrelsen Sundsvall

Knapp Britta Thyr (MP), 1:a vice ordförande i Kommunstyrelsen Härnösand

Ola Wigg (S), ordförande i Kommunstyrelsen Nordanstig

Adjungerade ledamöter:

Daniel Gustafsson, Länsråd Länsstyrelsen Västernorrland

Åsa Broman, avdelningschef Länsstyrelsen Gävleborg

APPENDIX: Kvarstående frågor från direktivet om inriktningsplanering som Trafikverket inte behandlat

Vad ska Sverige göra för att uppfylla EU-kraven på transportsystemet?

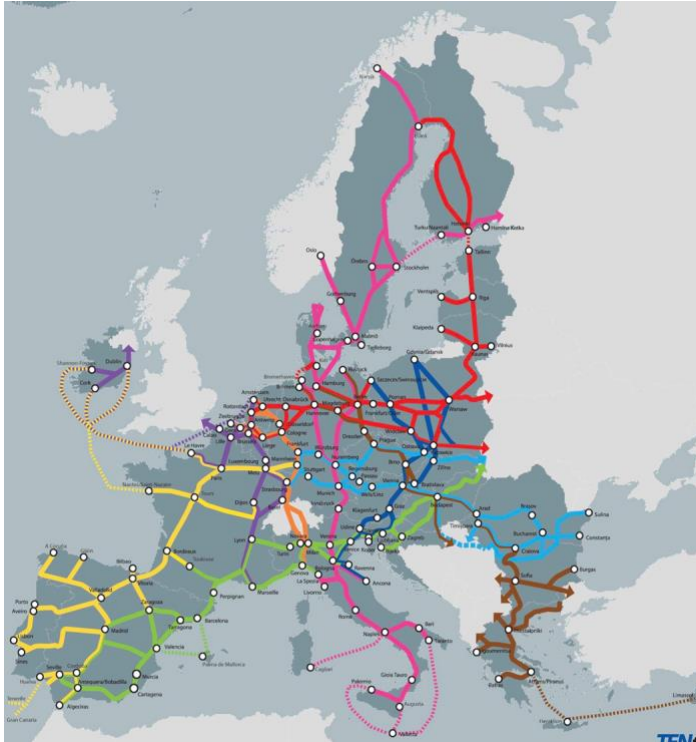
Regeringens direktiv: "Den pågående processen inom EU med ny förordning för TEN-T bör beaktas, särskilt utifrån de åtaganden den kan innebära för att genomföra stamnätsskorridorerna Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön samt andra relevanta infrastrukturlänkar och noder. Även eventuella åtaganden att uppnå olika former av teknisk standard på den infrastruktur som ingår i TEN-T bör beaktas, liksom möjligheter att erhålla medfinansiering från EU."

Trafikverkets inriktningsunderlag: Trafikverket redovisar vilka krav som förordningen ställer på den svenska infrastrukturen, men visar inte på vilka brister som finns eller hur dessa brister ska åtgärdas. Det hade underlättat det fortsatta arbetet om Trafikverket redovisat bristerna i TEN-T-nätet bansträcka för bansträcka. I nuläget saknar regeringen handfast underlag för att lämna en proposition som leder till att Sverige klarar sina EU-åtaganden.

Vad hade framkommit om Trafikverket hade svarat på regeringens direktiv? EU har fastställt ett stamnät för järnväg, där Nya Ostkustbanan ingår. EU ställer följande krav på infrastrukturen som ingår i TEN-T stamnät för järnväg:

- signalsystemet ERTMS ska vara infört,
- stamnätet för gods ska klara 22,5 tons axellast, linjehastighet 100 km/tim för godståg samt möjlighet till trafik med 740 meter långa tåg med viss omfattning,
- stamnätet för passagerare ska klara en hastighet på minst 160 km/h.

Måläret för att dessa sträckor ska leva upp till EU:s krav är redan 2030. Trafikverket borde gjort en redovisning av vilka bansträckor som inte uppfyller dessa krav och också redovisat vad som krävs för att uppfylla kraven. Aktuellt planeringsläge är något som också borde ha redovisats i en sådan analys. För att uppfylla TEN-T-förordningen krävs att regeringen skyndsamt fattar beslut om att Nya Ostkustbanan i sin helhet – från Gävle till Västeråsby/Kramfors – ska in i nästa nationella plan. Ett sådant beslut ligger helt i linje med de utfästelser som regeringspartierna har gjort, både innan och efter valet.



Nya Ostkustbanan ingår i EU:s stornät vilket innebär att banan måste byggas ut till modern standard till 2030.

Vilken effekt får beslutet om att inte fullfölja utbyggnaden av nya höghastighetsstambanor för befintliga banor?

Regeringens direktiv: "Inriktningsunderlaget ska även beakta regeringens prioritering att inte fullfölja utbyggnaden av ett system för nya höghastighetsstambanor och den effekt det kan ha på befintliga banor och behovet av planerade investeringsåtgärder, alternativa investeringar och kapacitetshöjande insatser i järnvägssystemet."

Trafikverkets inriktningsunderlag: Trafikverket behandlar frågan mycket översiktligt och kommenterar i inriktningsunderlaget att redan nuvarande nationell plan för 2022–2033 var övertecknad, sett till ramen för utvecklingsanslaget för 2026–2037. Beslutet att inte fullfölja byggandet av nya stambanor för höghastighetståg frigör främst medel efter 2037.

Trafikverket konstaterar också att medlen för vidmakthållande i gällande nationell plan understiger nödvändiga nivåer. Myndigheten drar slutsatsen att nuvarande ramnivå inte gör det möjligt att både upprätthålla en god funktionalitet i infrastrukturen och genomföra de investeringar som finns i gällande nationell plan.

Vad hade framkommit om Trafikverket hade svarat på regeringens direktiv?

Trafikverket hade med fördel kunnat lyfta upp möjligheten att bygga ett sammanhängande nationellt järnvägsnät för 250 km/h. Ett sådant nät skulle komplettera befintliga stambanor och omfatta kustjärnvägen Stockholm–Luleå, Stockholm–Oslo, Oslo–Göteborg och Göteborg–Malmö. Det skulle gynna såväl godstrafik som arbetspendling. Det skulle också skapa ett konkurrenskraftigt alternativ till inrikesflyget. Kustjärnvägen mellan Gävle och Luleå, det vill säga Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan - skulle kunna stå klar i sin helhet före 2035.

Hur gods- och arbetspendling underlättas?

Regeringens direktiv: "Regeringen vill underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft."

Trafikverkets inriktningsunderlag: Godstrafiken och arbetspendlingen behandlas mycket knapphändigt i Trafikverkets underlag.

Vad hade framkommit om Trafikverket hade svarat på regeringens direktiv?

Gods- och arbetspendling är funktioner Nya Ostkustbanan skulle uppfylla bättre än de flesta andra objekt i planen. Nya Ostkustbanan skulle få en mycket stor betydelse för att kraftfullt öka arbetspendlingen och på så sätt förstora arbetsmarknadsregionerna, vilket är av mycket stor vikt för kompetensförsörjningen i norra Sverige. Vi har gjort två rapporter om detta, en för **Sundsvalls arbetsmarknadsregion** och en för **Gävleborgs arbetsmarknad**.

Nya Ostkustbanan skulle upp till **halvera företagets kostnader för godstransporter** och effektivisera logistiken högst avsevärt. Idag går ju nästan inga godståg längs kusten, vilket framför allt beror på att det redan nu saknas kapacitet, men också på grund av bristande teknisk standard på delar av banan.

Hur ska transportinfrastrukturen bidra till regional utveckling?

Regeringens direktiv: "Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till regional utveckling, landsbygdsutveckling och stärka näringslivets förutsättningar. Utvecklingen kan också bidra till och främja bostadsbyggande. Samtidigt ska ett nationellt perspektiv bidra till sammanhängande stråk som ökar samhällsnyttan av transportinfrastrukturen."

Trafikverkets inriktningsunderlag: Detta perspektiv saknas tyvärr i Trafikverkets underlag. Just nu pågår en omfattande industriell utveckling och expansion i norra Sverige, men trots den positiva utvecklingen som nu äger rum beskrivs norra Sverige på ett mycket pessimistiskt sätt. Trafikverket bygger sina planer på trafikprognoser som i sin tur bland annat bygger på uppskattningar av den ekonomiska utvecklingen och befolkningsutvecklingen. Inför framtagandet av underlaget till inriktningsplanering har Trafikverket fått ett antal uppdrag från regeringen som handlar om den förväntade kraftiga trafikökningen i Norr- och Västerbotten. Även om dessa underlag underskattar det som sker i norr och enbart tar hänsyn till utvecklingen i de två nordligaste länen finns kunskap inom Trafikverket om utvecklingen. Till vår förvåning har inte Trafikverket använt denna kunskap utan helt ignorerat effekterna av industriinvesteringarna i samtliga regioner i norr.

Trafikverket antar att sysselsättningen i de fyra nordligaste länen minskar med mellan två och sju procent fram till 2040. Detta går helt på tvärs mot de siffror som Trafikverket själva presenterade i regeringsuppdraget om åtgärder i transportinfrastrukturen i Norr- och Västerbotten där sysselsättningen i de fyra nordligaste länen beräknas öka med åtta procent.

Trafikverket antar också att befolkningen ska minska i tre av de fyra nordligaste länen. I Norrbotten utgår Trafikverket i sitt inriktningsunderlag från en minskning av befolkningen på drygt fem procent. Denna minskning finns ej i Trafikverkets rapport utifrån regeringsuppdraget. I regeringsuppdraget räknar Trafikverket med en ökning på 13 procent av befolkningen i Västerbotten, men i inriktningsunderlaget har denna befolkningsökning försvunnit.

Trafikverket antar även att produktionen i basnäringarna 2040 är markant mindre än i myndighetens förra prognos. De stora industriinvesteringarna i norra Sverige ska alltså enligt Trafikverket leda till minskad produktion av malm, stål och skogsprodukter.

Sammantaget innebär inriktningsunderlaget en sänkt prognos för kollektivtrafiken och för godstransporterna i norra Sverige jämfört med vad Trafikverket tidigare antagit. Vi hade förväntat oss att prognoserna tvärtom skulle höjas, eftersom allt fler investeringar går från lösa planer till spaden i backen.

Trafikverket har efter det att inriktningsunderlaget presenterades gått ut och utlovat att de i framtiden ska utveckla sitt prognosarbete.

Vad hade framkommit om Trafikverket hade svarat på regeringens direktiv? Idag är kapaciteten i järnvägssystemet i den Botniska korridoren – som omfattar Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Godsstråket genom Bergslagen – mycket bristfällig. Med ökade godsvolymer och kraftigt ökat behov av kompetensförsörjning måste detta stråk byggas ut omgående. Då skulle vi i Sverige få ett kapacitetsstarkt stråk för gods- och passagerartrafik genom mer än halva Sverige. Vi skulle också säkra upp med välfungerande förbindelser över mot både Finland och Norge. Ett sådant stråk är både nödvändigt och dessutom samhällsekonomiskt lönsamt.

Hur ska järnvägssystemet planeras utifrån ett systemperspektiv?

Regeringens direktiv: ”Infrastrukturåtgärder i järnvägssystemet bör inte fragmenteras utan planeras utifrån ett systemperspektiv så att de så snart som möjligt kan ge önskade effekter för trafiken.”

Trafikverkets inriktningsunderlag: Detta har Trafikverket inte beaktat. Tvärtom hävdar Trafikverket att nyttorna ofta faller ut redan när deletapper är genomförda och därmed oberoende av att hela stråk åtgärdas.

Vad hade framkommit om Trafikverket hade svarat på regeringens direktiv? Den fulla nyttan av en investering uppstår när objektet står klart. Därför är det viktigt att prioritera och bygga klart. En bro kan inte byggas ut halvvägs, den måste färdigställas för att ge nytta. De strategiska stråken i Sveriges järnvägsnät fungerar som broar som knyter samman olika delar av landet och start- och målpunkter.

Ett sådant strategiskt stråk är Nya Ostkustbanan som hittills inte setts som ett sammanhängande stråk, utan som ett stort antal deletapper. Stora delar av nyttan från Nya Ostkustbanan kommer från långväga trafik, både i form av gods och persontrafik, som i dag inte kan trafikera sträckan på grund av kapacitets- och kvalitetsbrist. Utbyggnad av enskilda delsträckor leder därmed bara till marginella nyttor. Det finns också ett samband mellan Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan. Nyttan av att färdigställa Norrbotniabanan bygger på att Nya Ostkustbanan färdigställs och vice versa.

Även här hade Trafikverket med fördel kunnat lyfta upp möjligheten att bygga ett sammanhängande nationellt järnvägsnät för 250 km/h (se ovan). I synnerhet eftersom grunden för detta förslag finns i en framsynt rapport från Trafikverket [”250 km/tim med blandad trafik”](#).

Vilka är de samhällsekonomiska effekterna av att planera för längre stråk?

Regeringens direktiv: "En bedömning ska göras av de samhällsekonomiska effekterna av att planera för längre stråk jämfört med att dela upp infrastrukturprojekt i olika delar."

Trafikverkets inriktningsunderlag: Trafikverket har inte presenterat några sådana bedömningar. Det finns inte heller några skrivningar om att Trafikverket avser att genomföra detta inför åtgärdsplaneringen.

Vad hade framkommit om Trafikverket hade svarat på regeringens direktiv?

Järnvägssystemet är beroende av att hela systemet fungerar. Ett exempel är godsstråket från Luleå/Boden till södra Sverige. Trafikverket bygger Norrbotniabanan och planerar att bygga två etapper på Ostkustbanan. Nyttan för hela stråket uppkommer inte förrän helheten är klar. Därför borde hela stråket byggas ut så fort som möjligt. Först då kan man se den totala samhällsnyttan av projektet. Nya Ostkustbanan är lönsam i sin helhet. Men med nuvarande kalkylmetoder där Trafikverkets sätt att göra kalkyler, där nyttan räknas för varje etapp separat, blir den beräknade samhällsnyttan låg. Trafikverkets slutsats att nyttorna faller ut redan när deletapperna är genomförda är delvis sann avseende vägsystemet där huvuddelen av trafiken är lokal. Den är inte sann när det gäller järnvägssystemet där trafik är långväga.

Vi har beräknat nyttan av att bygga ut hela Nya Ostkustbanan med Trafikverkets kalkylmetodik. Nettonettonuvärdeskvoten beräknas vara knappt 0,1. Den största nyttan kommer från förbättrad persontrafik. Även godstrafiken bidrar substantiellt, trots att analysen bygger på mycket konservativa antaganden om godstrafikens utveckling. En förutsättning för en positiv samhällsekonomisk nytta är att hela Nya Ostkustbanan byggs ut, eftersom det är då som hela systemeffekten uppstår. Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan är också en förutsättning för att fulla samhällsnyttan av gjorda och pågående investeringar norr om Nya Ostkustbanan kan tillgodogöras.

Hur ska vi kunna fortsätta förbättra den infrastruktur vi har?

Regeringens direktiv: "Regeringens prioriteringar är att fortsätta förbättra den infrastruktur vi har, reparera där det behövs och förvalta våra gemensamma resurser på bästa sätt. Inriktningsunderlaget ska beakta nyttan med att upprätthålla funktionaliteten i infrastrukturen i förhållande till nyttan av nya investeringar."

Trafikverkets inriktningsunderlag: Trafikverket föreslår en mycket kraftig satsning på det som kallas "vidmakthållande". Vidmakthållande handlar, som ordet säger, om att sköta den anläggning som finns, men inte om att förbättra den. I vissa fall kommer reinvestering att leda till en något högre standard, om komponenten som byts ersätts med en komponent av modernare standard. Men vidmakthållande det handlar inte om att förbättra vägar och järnvägar, utan om att återställa den standard som vägen eller järnvägen hade när den byggdes.

Vad hade framkommit om Trafikverket hade svarat på regeringens direktiv? Att endast vidmakthålla järnvägen innebär följaktligen ingen förbättring eller utveckling, utan endast om att upprätthålla den ursprungliga standarden. Det är ett förhållningssätt som är svårt att förstå sig inom andra samhällssektorer, där vi tar för givet att innovationer och förbättringar stärker funktionaliteten.

Det krävs ökade ekonomiska resurser för att nå upp till regeringens ambitionsnivå. Det går att uppnå på olika sätt; att höja anslagen för vidmakthållande och utveckling är högsta prioritet. Men också att söka alternativa finansieringsmetoder för att ytterligare skapa utrymme för att snabbt kunna genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar.

En förutsättning för att järnvägens underhållsskuld kan arbetas i kapp är också nyinvesteringar. När Nya Ostkustbanan är färdigställd kommer underhållskostnaderna för både Norra stambanan och Ostkustbanan att sjunka. När en järnvägsanläggning närmar sig kapacitetstaket och det inte finns alternativa transportvägar blir det svårt att genomföra nödvändigt underhåll. Därmed skapas en negativ utvecklingsspiral.

Hur ska kostnadsökningarna ska minskas?

Regeringens direktiv: "Regeringen bedömer att det krävs ett omfattande arbete för att motverka de kostnadsökningar för infrastrukturåtgärder som går att påverka. Det är av stor vikt för regeringen att kostnadskalkylerna är realistiska och projekten ska vid genomförande präglas av god budgetdisciplin, vilket förutsätter en realistisk tidplan."

Trafikverkets inriktningsunderlag: Trafikverket redovisar i vilka skeden det sker kostnadsökningar och skriver långa texter om problemen, men ger få konkreta åtgärdsförslag som kan minska kostnaderna.

Vad hade framkommit om Trafikverket hade svarat på regeringens direktiv?

Kostnadsökningarna beror på en rad yttre och inre omständigheter. Trafikverket fokuserar i sitt svar i huvudsak på yttre omständigheter, men borde ha tittat på exempelvis sina kraftigt ökade byggherrekostnader. De borde också nämnt möjligheterna att skapa särskilda genomförandeorganisationer för att bygga större infrastrukturprojekt.

Läs mer om Nya Ostkustbanan

