

Regeringen måste agera för Nya Ostkustbanan

Vi känner en tilltagande oro över att en av landets viktigaste och mest lönsamma järnvägsinvesteringar än en gång ska fördröjas, medan kraftigt olönsamma investeringar får fri lejd. Regeringen prioriterar samhällsnyttan och behöver då agera för att byggandet av hela Nya Ostkustbanan fullföljs. Det är ett beslut som ligger helt i linje med regeringens grundtanke om mer infrastruktur för pengarna. Redan 2014 inleddes dubbelspårutbyggnaden genom beslut av dåvarande Alliansregeringen, beslut som sedan följdes upp av de socialdemokratiskt ledda regeringarna 2018 och 2022.

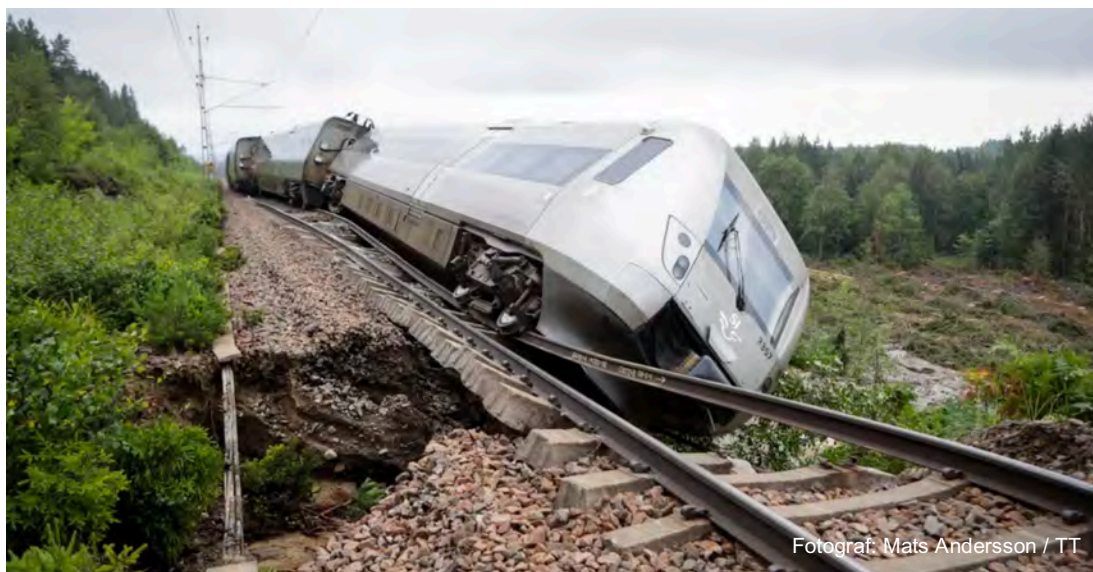
Vi hemställer att regeringen snarast möjligt – exempelvis i anslutning till regeringens direktiv till Trafikverket inför kommande åtgärdsplanering – fattar beslut om att Nya Ostkustbanan ska byggas klart i sin helhet.



Ingela Bendrot
2024-11-22



Gamla Ostkustbanan måste ersättas med ny modern järnväg



Gamla Ostkustbanan stryper utvecklingen i hela Sverige och därför behövs Nya Ostkustbanan. Den knyter samman norra Sverige med resten av Sverige och världen och är helt nödvändig för att det svenska järnvägsnätet ska kunna nyttjas fullt ut.

Nya Ostkustbanan kommer att bli en modern järnväg som byggs med dubbelspår och för snabba, tunga och långa tåg, vilket ger dramatiska förbättringar. Godstransporter på järnvägen blir billigare och snabbare. Tågtrafiken blir mer tillförlitlig. När tågen går i 250 km/h kommer restiderna att halveras och det blir lättare att hitta jobb och boenden – livet blir helt enkelt lättare att leva. Arbetsmarknadsregionerna växer och näringslivets konkurrenskraft stärks. Järnvägens kapacitet kommer mer än fyrdubblas.

Många goda nyheter om Nya Ostkustbanan

- Trafikverket har kommit mycket långt i förberedelsearbetet med Nya Ostkustbanan, inom kort är korridorvalet för hela sträckan mellan Gävle och Härnösand beslutad (27 mil). Det är bara etappen genom Hudiksvall som återstår.
- Vi har till skillnad från många andra större järnvägsprojekt hög genomförbarhet, eftersom acceptansen längs stråket är hög. Det finns få eller inga lokala eller regionala protestgrupper; och inga problem med omfattande överklagningar.
- Vi har lönsamhet om man räknar på hela stråket – Nya Ostkustbanan gör också att Norrbotniabanan blir samhällsekonomiskt lönsam. Norrbotniabanan ger även Nya Ostkustbanan bättre lönsamhet. Läs vår rapport [här](#).
- Kostnaderna för Nya Ostkustbanan ligger på runt 2 miljarder per mil, räknat i 2021–02 års kostnadsläge; att jämföra med Ostlänken och Borås–Göteborg som ligger runt 6 miljarder.

- Den avancerade och komplexa investeringen Gävle–Kringlan kostar, enligt uppdaterade beräkningar 2024, 12 miljarder. Det motsvarar 2 mil järnväg på Ostlänken eller Göteborg–Borås. Jämför med Gävle–Kringlan som innehåller 4 mil dubbelspår på Ostkustbanan, 1,4 mil dubbelspår på Bergslagsbanan och 1 mil enkelspår på Norra stambanan samt en ny station vid nya sjukhuset. Samtliga järnvägar dras i en ny sträckning.
- Nya Ostkustbanan ingår i EU:s stomnät TEN-T som ska stå klart 2030, vilket tyvärr inte längre är möjligt att nå. Däremot har vi i vår [Utbyggnadsmanual](#) som tydligt redovisat vad som krävs för att Nya Ostkustbanan ska stå klar till 2035.
- Etapperna i Sundsvall och i Gävle har fått medfinansiering från EU.
- Nya Ostkustbanan ingår i den militära mobilitetskorrideren som upprättats efter Nato-inträdet; och Sundsvall har en strategisk betydelse med sin direktkoppling till Trondheim.
- Vi är också tacksamma över att ledande regeringsföreträdare; inte minst [statsminister Ulf Kristersson](#) och [näringsminister Ebba Busch](#) mycket tydligt (både i radio och TV) har utlovat att Nya Ostkustbanan ska prioriteras och att banan ska stå klar till 2035.

Mycket gott planeringsläge

Deletapp	Bristanalys	Åtgärdsvalsstudie	Val av korridor	Järnvägsplan	Byggstart	Färdig
Gävle–Söderhamn						
Gävle–Kringlan	✓	✓	✓	2027	2027	2037
Kringlan–Ljusne	✓	✓	✓			
Ljusne–Söderhamn	✓	✓	✓			
Söderhamn–Hudiksvall						
Söderhamn–Losesjön	✓	✓	✓			
Losesjön–Enånger	✓	✓	✓			
Enånger–Stegskogen	✓	✓	2024			
Hudiksvall–Sundsvall						
Stegskogen–Bäling	✓	✓	✓			
Bäling–Tjärnvik	✓	✓	✓			
Tjärnvik–Njurundabommen	✓	✓	✓			
Njurundabommen–Dingersjö	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dingersjö–Kubikenborg	✓	✓	✓	2026	2028	2033
Kubikenborg–Sundsvall C	✓	✓	✓	✓	2025	2028
Sundsvall C	✓	✓	✓	✓	2026	2030
Sundsvall–Härnösand–Kramfors						
Sundsvall–Härnösand	✓	✓	✓			
Härnösand–Kramfors	✓	✓				

Källa: Trafikverket oktober 2024

Akut kapacitetsbrist så länge Nya Ostkustbanan inte byggs

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



**Nuläge, innan Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan är utbyggda:
Akut kapacitetsbrist på stambanan genom övre Norrland.**



**När Norrbotniabanan är byggd men inte Nya Ostkustbanan:
Trycket lättar i norr, men akut kapacitetsbrist på Ostkustbanan och Ådalsbanan.**

Transportnoden Sundsvall – Östersjöns främsta djuphamn och hjärtat i kustjärnvägen med direkt järnvägskoppling till Trondheim

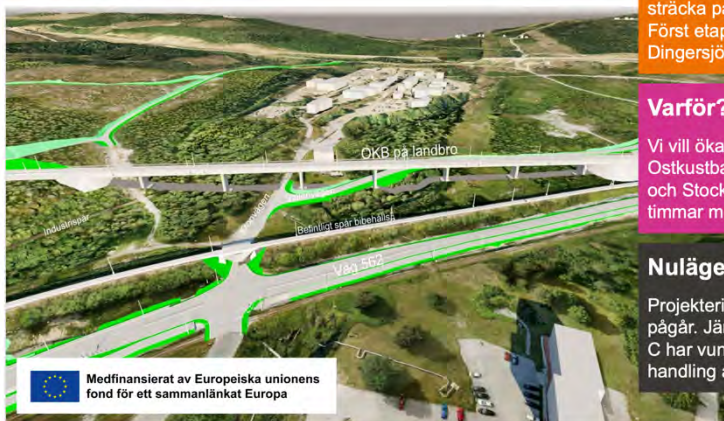
De stora satsningarna i och runt Sundsvall kom till 2014 och var bland annat ett resultat av förhandlingar mellan staten och kommunen föranlett av att avgiftssystemet på Sundsvallsbron inte uppfyllde EU-kriterierna, men också en tydlig politisk prioritering från Alliansregeringens sida att bygga bort Sveriges längsta flaskhals.

Sedan 2014 har mycket hänt i Sundsvall:

- Sundsvalls Resecentrum klart 2021
- Bergsåkertriangeln klart 2021
- Njurundabommen, mötesspår och tågstation/resecentrum klart 2021
- Partiellt dubbelspår på Ådalsbanan vid Birsta klart 2023
- Förbindelsepår Maland klart 2023
- Elektrifiering och upprustning av Tunadalspåret (hamnspåret) klart 2023
- Sundsvall Logistikpark inklusive ny containerhamn klart 2023
- Containerhamn etapp 1 klar 2024.

Byggandet har hållit både budget och tidplan mycket bättre än de flesta andra större projekt.

Sundsvall – Dingersjö in i planen 2014



Källa: Trafikverket 2024

Vad?

Dubbelspår mellan Dingersjö och Sundsvall. En sträcka på 12,5 km. Utbyggnaden sker i två etapper. Först etappen Kubikenborg - Sundsvall C och sedan Dingersjö - Kubikenborg.

Varför?

Vi vill öka kapaciteten så att fler tåg kan trafikera Ostkustbanan. Målet är att restiden mellan Sundsvall och Stockholm ska vara under 2 timmar (idag 3,5 timmar med snabbtåg).

Nuläge

Projektering för Dingersjö–Kubikenborg, samråd pågår. Järnvägsplanen för Kubikenborg – Sundsvall C har vunnit laga kraft. Vi förbereder nu för upphandling av entreprenör.

Åtgärder som nu är under planering:

- Bangårdsombyggnad Sundsvalls Resecentrum blir klar 2029.
- Dubbelspår Sundsvalls Resecentrum–Dingersjö blir klart efter 2028. Etappen som fanns med redan i planen 2014 har styckats upp i två Järnvägsplaner, varav den ena nyligen vunnit laga kraft. Den andra järnvägsplanen avser Kubikenborg – Dingersjö; 10 km dubbelspår ut från Sundsvall söderut och är ute på samråd. Även här finns oroande signaler om senareläggningar och strykningar. Här krävs också byggstartsbeslut från regeringen.
- Ny plattform på Njurunda resecentrum. Har finansiering. Byggstart hösten 2025 och färdigt hösten 2027, det vill säga innan byggstart av dubbelspåret som planeras inledas 2028 när byggstartsbeslut väl kommer.

Planbeslutet 2014 – där etappen Sundsvall–Dingersjö ingick – byggde på ett avtal mellan staten och Sundsvalls kommun. Sundsvall–Dingersjö har fått medfinansiering av EU.

Vad krävs från regeringen?

Trots mycket starkt politiskt stöd och långtgående utfästelser har hittills ingen regering utpekat att hela Nya Ostkustbanan ska byggas i sin helhet. Det innebär att det finns risk för Trafikverket betraktar Nya Ostkustbanans etapper som "obundna investeringar" och inte som delar i en samlad satsning i ett sammanhängande stråk, trots att det finns en [Utbyggnadsstrategi](#) som Trafikverket i nära samråd med berörda kommuner och regioner presenterade redan 2021. Utbyggnadsstrategin tar ett samlat grepp om hela stråket.

Banor som utpekats i sin helhet så som Ostlänken och Göteborg–Borås verkar bedömas som "bundna" och undkommer krav på stora besparingar, trots att de är tre gånger så dyra per mil jämfört med Nya Ostkustbanan.

Vi känner en tilltagande oro över att en av landets viktigaste och mest lönsamma järnvägsinvesteringar ska fördröjas, medan dyra investeringar med bristande samhällsekonomisk lönsamhet släpps fram. Vi menar att det är viktigt att investera i infrastruktur som är kostnadseffektiv och uppvisar samhällsnytta, vilket Nya Ostkustbanan gör.

Ledande regeringsföreträdare har i flera sammanhang gjort starka utfästelser om att Nya Ostkustbanan ska prioriteras och att banan ska stå klar till 2035. Vi är medvetna om att regeringen generellt sett vill undvika att namnge objekt inför åtgärdsplaneringen, men vi menar att det är viktigt att Trafikverket får tydliga signaler om att Nya Ostkustbanan är en bana som ska byggas klar i sin helhet.

Mot denna bakgrund hemställer vi att regeringen så fort som möjligt, dock senast i samband med direktiven till Trafikverket om att inleda åtgärdsplaneringen, beslutar att hela Nya Ostkustbanan ska byggas klart. Det betyder att ett modernt dubbelspår ska byggas på sträckan Gävle–Härnösand och ansluta till Botniabanan, med ambition att hela sträckan ska stå klar 2035.



Dubbla löften om dubbla spår från Ulf Kristersson. På besök på Sandö i april upprepade statsministern sitt löfte från i höstas; Ostkustbanan ska ha dubbelspår senast 2035
Foto: SVT



Läs mer om Nya Ostkustbanan

