Förslag på hantering av Nya Ostkustbanan i Nationell plan 2026–2037

Bakgrund

Styrelsen för Nya Ostkustbanan ser med stigande oro på utvecklingen och har vid ett extra styrelsemöte beslutat om ett åtgärdspaket som vi önskar presentera för Trafikverkets ledning snarast. Det handlar om hur vi gemensamt kan hantera Nya Ostkustbanan i Nationell plan 2026–2037. Våra förslag fokuserar på kostnadsbesparingar, funktionalitet och framdrift.

Etapperna på Nya Ostkustbanan har hög genomförbarhet och är mycket kostnadseffektiva, i jämförelse med andra stora järnvägsprojekt.

Mot bakgrund av regeringspartiernas utfästelser om Nya Ostkustbanan, samt tolkning av regeringens direktiv, vill vi föra en fördjupad dialog om den framtida inriktningen för detta nationellt och europeiskt viktiga stråk.

Vi vill också redovisa vår syn på den nyligen framtagna SEB:en för sträckan Gävle–Härnösand och på idéerna om att ersätta dubbelspårsutbyggnaden med förlängda mötesspår. I detta sammanhang vill vi särskilt framhålla att förlängda mötesspår inte kommer att uppfylla EU:s krav på stomnätet.

Vissa av de förslag vi nu tagit fram knyter an till diskussioner som förts inom Trafikverket, idéer är nya. Syftet är att säkerställa en så snabb utbyggnad som möjligt, med minsta möjliga risk för förseningar eller försämringar.

Tre regeringar i följd har gett Trafikverket bakläxa och tillskjutit mer medel till dubbelspårs-utbyggnaden på Ostkustbanan än vad Trafikverket föreslagit. Nu är det hög tid att prioritera Nya Ostkustbanan. Att skjuta utbyggnaden av detta viktiga stråk på framtiden leder till att Sverige tappar konkurrenskraft, vilket i förlängningen innebär minskade intäkter och ökade kostnader.

Vi vill också påminna om att staten sedan tidigare har avtal med både Sundsvalls kommun och Gävle kommun rörande dubbelspårsutbyggnaden.

Förslaget i korthet

- För att klara av EU-kraven behöver hela Nya Ostkustbanan byggas. Regeringen bör därför i samband med planbeslutet fatta beslut om att hela banan ska byggas ut och att Trafikverket ska planera resterande sträckor så att hela sträckan Gävle–Härnösand ska ha dubbelspårsstandard för 250 km/h samt om vissa åtgärder på Ådalsbanan norr om Härnösand kan ingå i nästa nationella plan (2030–2041.)
- Planen fullföljer utbyggnaden till dubbelspår på sträckan Dingersjö–Kubikenborg och Gävle–Kringlan, men vi är öppna för att diskutera kostnadsbesparande åtgärder på Bergslagsbanan.
- Sträckan ut ur Gävle till Kringlan byggs ut i bolagsform med lånefinansiering, samt genom medfinansiering från EU på samma sätt som görs med andra större järnvägsprojekt inom EU. Se tidigare rapport från Nya Ostkustbanan.
- Fyra nya objekt läggs in i planen; Flytt av godsbangården i Gävle inklusive ny dragning av hamnspåret, Idenor–Stegskogen (genom Hudiksvall) samt Bäling–Tjärnvik (Gnarp) samt Ockelbo–Mo Grindar (Norra stambanan).
- Det citynära stationsläget (mittalternativet) genom Hudiksvall antas. Genom att hastighetsstandarden reduceras genom Hudiksvall kommer kostnaden att minskas och Hudiksvall få ett funktionellt stationsläge.

- Analysera om det finns möjligheter till kostnadsbesparingar på sträckan Bäling–Tjärnvik (Gnarp) genom exv. gemensam masshantering med E4 Kongberget–Gnarp. Analysen görs under förutsättning att besparingar kan göras utan att utbyggnaden av E4:an försenas.
- Utredningen av sträckan Timrå–Bye bör inkludera ett alternativ med funktionellt dubbelspår, för att undvika att denna sträcka blir en ny flaskhals i det nya stråket
- Vi förordar utbyggnad med industriellt byggande där så är möjligt. Det är något som kan sänka kostnaderna med ca 20 procent. Detta redovisas i denna rapport från Nya Ostkustbanan.
- Genom att framdriften av Ostlänken är svag kommer projektet inte att kunna upparbeta sina planerade kostnader under den kommande planperioden och därmed frigörs betydande medel som bland annat kan finansiera dessa åtgärder.
- Genom en tidigareläggning av Nya Ostkustbanan så undviks förgäveskostnader i form av uppgradering av den gamla banan, underhållskostnaderna minskar på kustjärnvägen samt på Norra stambanan.

Finansieringen kan ske genom delar av de 40 miljarder kronor från Ostlänken som frigörs på grund av förseningar i projektet. De fyra projekten som tillkommer har en grovt uppskattad kostnad på 18 miljarder kronor.

Genomförande projekten i nuvarande plan

Projektet **Kubikenborg–Dingersjö** kan genomföras med smärre ökningar av kostnaden jämfört med plankostnaden (uppräknad med index) och är långt kommen. Det kom in i planen redan 2014. Genomförbarheten är mycket hög. Kostnaderna är väsentligt lägre än i andra stora järnvägsprojekt. Järnvägsplanen är ute på samråd, och inlösen av fastigheter pågår. En välfungerande projektorganisation har byggts upp. Byggstart kan beslutas i närtid.

Det vore förödande om denna etapp skulle senareläggas. Det kommer att leda till högre kostnader än om den byggs samordnat med etappen Sundsvall–Kubikenborg. Det beror på att man då kommer att få cirka 300 miljoner i ökade kostnader för masshantering, att jämföra med de 30 miljoner som sparades i samband med återremissen av byggstartsbeslutet för Sundsvall–Kubikenborg. Berörda fastighetsägare har levt i ovisshet under många år, och nu är inlösen nära förestående. Att senarelägga skulle skapa onödig friktion mellan Trafikverket och boende längs berörd sträcka.

Projektet Gävle–Kringlan har större ökningar av kostnaden. Detta eftersom bland annat en dubbelspårsutbyggnad av en längre sträcka på Bergslagsbanan har lagts till i planeringen. Vi är öppna för att diskutera kostnadsbesparande åtgärder på Bergslagsbanan.

Nya projekt i nationell plan

Styrelsen föreslår att följande projekt läggs in i nationell plan:

- *Flytt av godsbangården i Gävle inklusive ny dragning av hamnspåret,*
- *Idenor–Stegskogen (genom Hudiksvall)*
- *Bäling–Tjärnvik (Gnarp)*
- *Ockelbo–Mo Grindar (Norra stambanan).*

En förutsättning för ett projekt att ingå i nationell plan är att Trafikverket har tagit fram en så kallad SEB (samlad effektbedömning). För de två första objekten vet styrelsen att en uppdaterad SEB finns och troligen finns den även för Bäling–Tjärnvik.

Idenor–Stegskogen (Hudiksvall) är en central sträcka för att minska kapacitetsbristen och höja hastigheten på Ostkustbanan. Den bidrar kraftigt till uppfyllelse av TEN–T målen (långa tåg och hastighet). Den är så långt kommen i planeringen att en fullgod SEB är framtagen och slutligt beslut om dragning kan tas. Trafikverket lutar åt att välja en västlig dragning genom Hudiksvall för att hålla ner kostnaderna. Styrelsen förordar mittalternativet. Det är avsevärt bättre för persontrafiken. Kostnaden för detta alternativ kan sänkas markant genom att sänka hastighetsstandarden genom Hudiksvall. I praktiken får den sänkta

hastighetsstandarden ingen betydelse för restiderna, eftersom persontågen ändock ska stanna på Hudiksvalls station.

Bäling–Tjärnvik (Gnarp) är en kort (ca 7 km) sträcka som bör samordnas med utbyggnaden av E4 Kongberget–Gnarp. Det är också en sträcka där industriell produktion kan ge stora besparingen. Överslagsmässigt har vi bedömt att kostnaden kan sänkas med en tredjedel. En utbyggnad minskar restiden markant eftersom hastighetsstandarden kan ökas samtidigt som sträckan rätas.

Ockelbo–Mo Grindar är en kort (ca 6 km) och viktig för att leva upp till TEN–T kraven (godsstråket) och säkra kapacitet för godsflödet från norra Sverige. Godsstråket i TEN-T går längst kusten ner till Söderhamn för att länka över till norra stambanan. På norra stambanan är Ockelbo–Mo Grindar en flaskhals som behöver byggas bort. Den är också viktig för pendlingstrafiken inom Gävleborgsregionen.

Flytt av godsbangården i Gävle inklusive ny dragning av hamnspåret är ett självklart nästa steg i utbyggnaden i och runt Gävle.

Utbyggnad i bolagsform

Regeringen avser att pröva utbyggnad i bolagsform och har enligt uppgift bett att få förslag på lämpliga objekt i storleksklassen 3–13 miljarder. Det finns två tänkbara objekt på Ostkustbanan som passar för detta: sträckan ut ur Gävle till Kringlan samt Idenor–Stegskogen (Hudiksvall).

Styrelsen föreslår att utbyggnaden av Ostkustbanan ut från Gävle till Kringlan genomförs i bolagsform. Den har också en kostnad i rätt härad, om inte Bergslagsbanan ingår i projektet. I andra hand kan Idenor–Stegskogen väljas ut som kandidat för en utbyggnad i bolagsform. Detta alternativ är mindre troligt, eftersom regeringen har sagt att enbart objekt som ingår i nuvarande plan kan väljas ut.

Oaktat vilket projekt som väljs för alternativt utförande bör projektet lånefinansieras för att säkra ett rationellt genomförande och minimera kostnaderna för bolagets utbyggnad.

Planeringsdirektiv för hela Nya Ostkustbanan

Ostkustbanan/Ådalsbanan klarar i dagsläget inte av de krav som ställs i förordningen för TEN-T. Det innebär att regeringen behöver gå in med en dispensansökan till EU. I den ansökan bör det ingå en plan för hur TEN-T kraven kan uppnås och när detta kan ske.

För Ostkustbanan/Ådalsbanan rör det sig om att sträckan inte klarar kravet på ERTMS, kravet på lägsta hastighet för persontåg (160 km/h), lägsta hastighet för godståg (110 km/h) samt kravet på standard för långa godståg (740 meter). För att klara av kraven behöver hela Nya Ostkustbanan byggas. Regeringen bör därför i samband med planbeslutet fatta beslut om att hela Nya Ostkustbanan ska byggas ut och att Trafikverket ska planera resterande sträckor så att hela sträckan Gävle–Härnösand ska ha dubbelspårsstandard samt vissa åtgärder på Ådalsbanan norr om Härnösand kan ingå i nästa nationella plan. Utredningen av sträckan Timrå–Bye bör därför inkludera ett alternativ med funktionellt dubbelspår, annars kommer denna sträcka redan från början bli en flaskhals i det nya stråket.

Andra viktiga aspekter

SEB för stråket Gävle–Härnösand

Styrelsen har också tagit del av information om den SEB (samhällsekonomiska bedömning) som Trafikverket tagit fram för sträckan Gävle–Härnösand. Trafikverkets bedömning avviker

kraftigt från den bedömning som Lars Nilsson m fl har gjort, vilket beror på att Trafikverket gör vissa antaganden som vi menar är felaktiga.

Trafikverket antar att en stor andel av godstrafiken även i framtiden kommer att gå på stambanorna i inlandet – trots att ett dubbelspår längs kusten finns på plats. Redan idag vill godstransportörerna föra så mycket godstrafik som möjligt från stambanorna till kusten, eftersom det är den kortaste, snabbaste och billigaste vägen.

Trafikverket har dessutom tagit fram en alternativ SEB där man föreslår att man förlänger mötesstationer i stället för att bygga dubbelspår. Det som väcker frågor är att man i kalkylen verkar utgår från ett 60-årigt kalkylvärde – som om detta vore en permanent lösning. Vi menar att detta är en mycket olämplig strategi för Ostkustbanan och Ådalsbanan. Den löser inte problemen med låga hastigheter, otillräcklig maximalvikt och kapacitetsbrist – och vi ifrågasätter dessutom om det ens är tekniskt möjligt, givet den utmanande topografin.

Förlängda mötesspår vore att backa in i framtiden

Det förs diskussioner i Trafikverket att ”lösa” TEN-T kraven på stomnätet för långa godståg (740 meter) genom att bygga ut ett nät av mötesstationer[1].

Vi kan inte analysera nyttan av detta på andra stråk än på Ostkustbanan/Ådalsbanan. För Ostkustbanan föreslås en ny mötesstation (ev. två) samt sex förlängda stationer[2].

Att bygga eller förlänga mötesstationer kan ses som ett sätt att lappa och laga. Som med att renovera hus finns det en risk att lappa och laga järnväg enbart är ett sätt att slänga pengar i sjön. Om de underliggande problemen kvarstår kommer ju inte hjälpa utan det krävs större insatser.

Att bygga mötesstationer leder till ökad kapacitet (i detta fall för långa godståg) men skapar också problem. Som Trafikverket skriver i sin kunskapsöversikt om kapacitet på järnvägen från 2024 leder det till lägre hastighet. Citat från rapporten ”*Med fler mötesspår ökar kapaciteten för ytterligare tåglägen, men det är inte alltid en bra lösning eftersom res- och transporttider kan förlängas på grund av fler tågmöten. Om trafikefterfrågan på en enkelspårig bana är stor, är det lämpligare att bygga ut hela eller delar av banan till dubbelspår.”*

Stråket Gävle-Västeraspby har ett antal fundamentala problem. Sträckan byggdes i början av 1900-talet, med den standard som gällde då. Vissa delar är renoverade, till exempel delar av Ådalsbanan, men många sträckor har mycket låg hastighetsstandard och så kraftiga lutningar att maximalvikten på godståg är mycket lägre än på övriga järnvägsnät, 1 300 ton jämfört med det normala 1 600 ton.

Den låga hastighetsstandarden illustreras i Trafikverkets rapport om de brister som den svenska infrastrukturen har i förhållande till TEN-T kraven. Bara 33 procent av sträckan Gävle-Sundsvall klarar hastighetskraven för persontåg, vilket är lägst av alla sträckor på den svenska delen av stomnätet. Hastighetskravet för varken godståg eller persontåg uppnås på sträckan mellan Sundsvall och Umeå, eftersom standarden på Ådalsbanan är undermålig.

---

[1] OBS Trafikverket räknar med Norra stambanan som dela av stomnätet (Kilafors-Ånge). Texten lyder:
För att möjliggöra 750 m långa tåg för godstrafik på TEN-T stomnät gods föreslås ett antal nya samt förlängning av ett antal befintliga mötesstationer/förbigångsspår. Aktuella sträckor är Göteborg –Skälebol – Kornsjö (NVB), Göteborg – Malmö (VKB), Göteborg – Hallsberg (VSB), Laxå –Charlottenberg (VLB), SSB in mot Stockholm, VSB in mot Stockholm, Hallsberg – Frövi – Kilafors (GSGB), Hallsberg – Frövi – Kilafors (NSB), Hudiksvall – Sundsvall – Västeraspby (OKB, ÅDB) samt Kilafors – Ånge (NSB).

[2] Intressant nog avser Trafikverket bygga eller bygga ut ett antal mötesstationer på Norra stambanan norr om Kilafors för att leva om till kravet som gäller på stomnätet. Skälet till att bygga mötesstationer på järnvägar som inte ingår i TEN-Ts stomnät för att klara kraven på stomnätet framgår inte. Tvärt om hävdar Trafikverket att sträckan Kilafors-Ånge ingår i stomnätet.

Att bygga ut mötesstationer för att klara kravet på långa tåg leder inte till att hastighetskraven klaras. Tvärt om kan det, enligt Trafikverkets kunskapsöversikt, leda till lägre hastigheter.

Det ska också noteras att de stora begränsningarna på maximalvikt för godståg gör att de fullastade godstågen (oftast i södergående riktning) begränsas av maximalviktskraven och inte av längdkraven. Att bygga ut mötesstationer, men inte åtgärda problemen med bland annat lutningar, gör därmed mycket liten skillnad för godstågen. De måste vara korta för att klara viktskravet. Mötesstationsutbyggnaden blir därmed i praktiken en kostsam symbolåtgärd för att uppfylla de formella kraven i TEN-T-förordningen, utan att lösa de faktiska kapacitetsproblemen.

Man ska också notera att kapacitetssituationen är allvarlig. Enligt Trafikverkets basprognos 2045 kommer kapacitetsutnyttjandet vara 100 procent på sträckor som Söderhamn–Gnarp och Timrå–Härnösand. Situationen är redan i dag besvärande. Trafikverket har skickat ut en förfrågan till tågoperatörerna om att tågoperatörerna frivilligt ska dra tillbaka ansökan om tågläge för 2026, eftersom kapacitetsbristen gör att inte alla tåg får plats på spåret.

Att i detta läge lappa och laga Ostkustbanan/Ådalsbanan är som att spackla och tapetsera över en fuktskada i en gammal villa. Det kanske fungerar om man ska sälja villan om någon månad, men inte om man har för avsikt att bo kvar och kanske till och med låta nästa generation ta över.

Bygg klart Nya Ostkustbanan

Nu verkar inriktningen vara att än en gång skjuta upp utbyggnaden av Nya Ostkustbanan. Det är särskilt anmärkningsvärt då den är så tydligt politiskt prioriterad. Allt talar för kustjärnvägen.

Kuststräckan kännetecknas – till skillnad från sträckan genom inlandet – av:

- Hög befolkningskoncentration,
- Stora industrianläggningar,
- Kopplingen till hamnarna,
- Stora gods och passagerarflöden.

Uppfyll EU-kraven

EU har tillsammans med medlemsländerna fastställt ett stomnät. Syftet är att knyta samman det europeiska järnvägsnätet och hålla en hög standard i hela järnvägssystemet. Kustjärnvägen är det utpekade stråket inom EU. Både Ostkustbanan, Ådalsbanan och Norrbotniabanan ingår i TEN-T:s stomnät och i ScanMed korridoren. Det innebär att EU:s förordning om TEN-T gäller för detta stråk.

Trafikverket har visat att Ostkustbanan/Ådalsbanan inte klarar kraven på vare sig hastighet eller tåglängder samt kraven på ERTMS. TEN-T förordningen är gällande lag. Regeringen står inför två val: antingen skjuta upp byggandet av Nya Ostkustbanan och söka ett undantag från EU:s regelverk eller så fort som möjligt fatta beslut om att hela sträckan ska byggas och ange ett målår för färdigställandet.

Bygg klart kuststråket

Norrboniabanan har fått byggstartsbeslut på delen upp till Skellefteå. Nyttan med Norrbotniabanan är beroende på utbyggnaden av Nya Ostkustbanan. Om inte Nya Ostkustbanan byggs ut kommer godstågen likväl vara tvungen att välja det gamla och krångliga stambanealternativet (där det också råder kapacitetsbrist på spåren). Det innebär också att persontågstrafiken längs kusten inte kan byggas ut till modern standard med hög hastighet. Att inte bygga ut Nya Ostkustbanan tar därmed bort en markant del av nyttan med Norrbotniabanan.

Nya Ostkustbanan är helt nödvändig för att inte järnvägen i norr ska kollapsa

Trafikverkets basprognos för 2045 visar tydligt på att kapacitetssituationen på Ostkustbanan/Ådalsbanan kommer att bli omöjlig (med kapacitetsutnyttjande på mer än 100 %) även med de modesta antaganden om tågtrafik som Trafikverket gör i den nya basprognosen. Nya Ostkustbanan behöver därmed vara färdig långt innan 2045 för att inte trafiken till och från norra Sverige ska bryta samman.

Nya Ostkustbanan ger lägre transportkostnader och stärker Sveriges konkurrenskraft

Vid en utbyggnad av både Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan kommer godstrafiken att i mycket stor utsträckning gå på kustjärnvägen i stället för stambanealternativet. Detta för att det leder till klart lägre transportkostnader och kortare transporttider. Det ger många fördelar. För det första kommer kapacitetsproblemen på stambanorna till stor del lösas. För det andra kommer industrin i norra Sverige få en lägre transportkostnad, vilket stärker Sveriges konkurrenskraft och gör att industrin kan fortsätta utvecklas i vårt land.

Nya Ostkustbanan minskar kostnaderna för järnvägsunderhållet

Vid en utbyggnad av Nya Ostkustbanan kommer också kostnaderna för vidmakthållande sjunka. Till skillnad mot många andra projekt leder utbyggnaden till lägre underhållskostnader. Utbyggnaden är också en förutsättning för rationellt underhållsarbete, eftersom det höga kapacitetsutnyttjandet annars leder till orimliga svårigheter att få tid på spåret för underhållsinsatser.