

**Remiss till***Till* [i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)*Kopia* [i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)*Diarienummer***Infrastrukturdepartementet**

I2020/02739

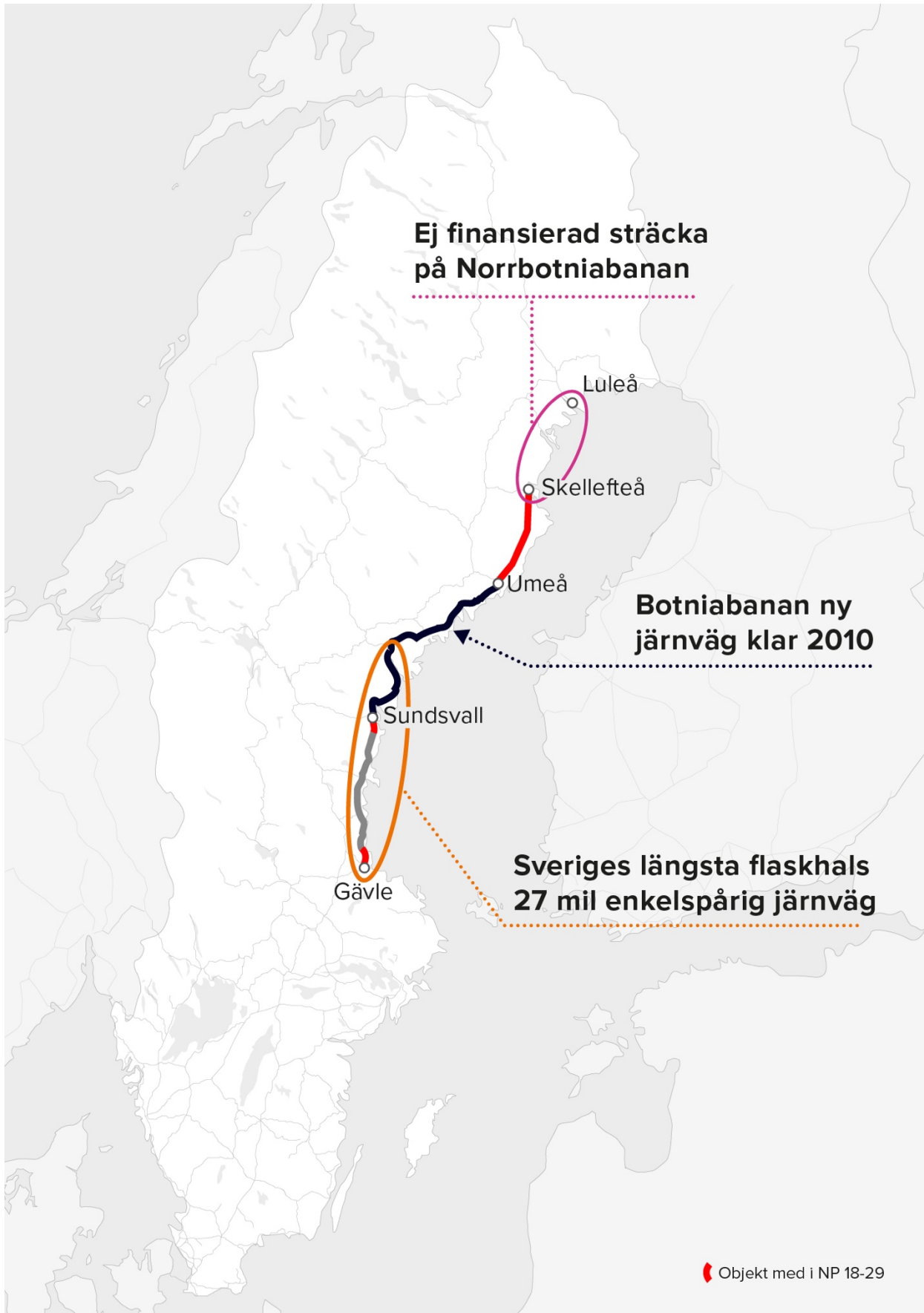
# Vad är grön omställning utan grön infrastruktur?

Detta är ett remissvar från Ostkustbanan 2015 AB, som vi dagligdags kallar "Nya Ostkustbanan". Bolaget bildades 2015 av Region Gävleborg, Region Västernorrland och kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik. 2020 blev även Ånge, Timrå och Sollefteå delägare. Länsstyrelserna i Västernorrland och Gävleborg är adjungerade i styrelsen. Handelskammaren Mittsverige och Mellansvenska Handelskammaren samt Byggföretagen i södra Norrland, har också slutit upp bakom Nya Ostkustbanan.

Just nu investerar näringslivet 1 070 miljarder i ny innovativ teknologi och nya industrier, i den norra delen av Sverige. Utvecklingen går i rekordfart och det är därför viktigt att även staten tar sitt ansvar för att underlätta den gröna omställningen. Den Botniska korridoren, som består av Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Godsstråket genom Bergslagen, behövs för nyindustrialiseringen. Därför duger det inte att skjuta viktiga investeringar på framtiden. Det rimliga just nu vore att påskynda byggandet av Nya Ostkustbanan och resten av den Botniska korridoren. Nu är det hög tid att bygga ett kapacitetsstarkt och klimatstarkt infrastruktursystem, där den Botniska korridoren blir den viktiga ryggraden. Det skulle kosta staten drygt 60 miljarder att färdigställa kustjärnvägen mellan Gävle och Luleå. Denna summa blir i realiteten lägre, eftersom EU kan medfinansiera med 30–50 procent. Utöver detta krävs andra kloka investeringar i hela landet.

Nya Ostkustbanan har en hög grad av planmognad, vilket gör att investeringarna i sin helhet kan genomföras under planperioden.

Den 27 mil långa järnvägen mellan Gävle och Härnösand, är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår. Dagens undermåliga järnväg bromsar utvecklingen. Ett nytt dubbelspår skulle skapa helt nya möjligheter. Norra Sverige skulle knytas ihop och Sveriges konkurrenskraft skulle stärkas. Det är mot denna bakgrund ett dubbelspår på Ostkustbanan är den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan bland regioner och kommuner längs med södra norrlandskusten.



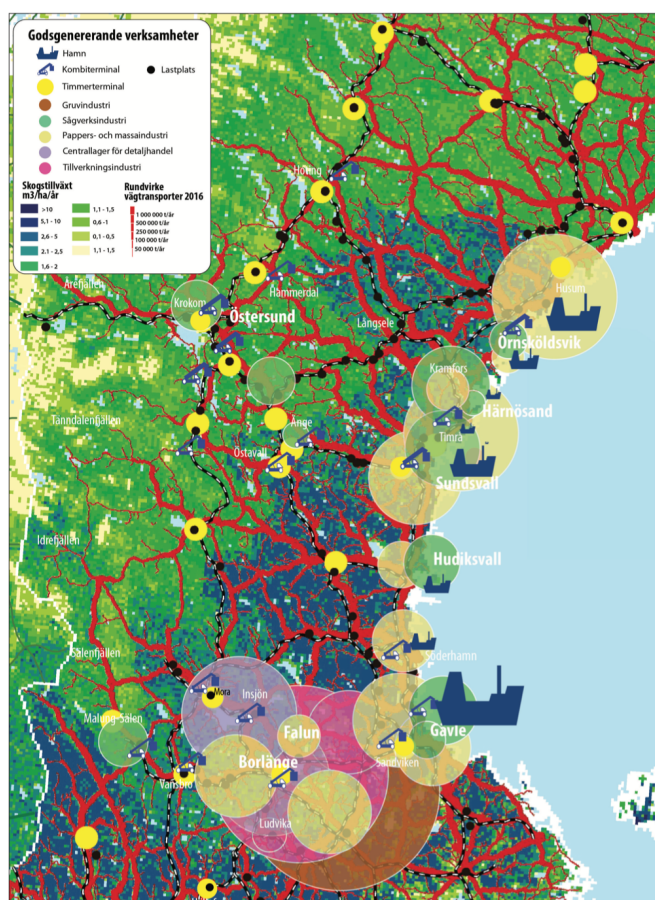
Figur 1. Sveriges längsta flaskhals är 27 mil.

## Nya Ostkustbanan en viktig nyckel till den gröna omställningen

En utbyggnad av Nya Ostkustbanan, tillsammans med utbyggnaden av Norrbotniabanan, skapar en högklassig kustjärnväg på hela stråket mellan Stockholm och Luleå. Det innebär att långa, tunga och snabba tåg kan trafikera sträckan. Det innebär också en kraftig ökning av kapaciteten på det så viktiga, nord-sydliga stråket.

Klimatutmaningen ska tas på allvar och de mål som riksdagen beslutat måste uppnås. Det innebär att transportsystemet ska vara fossilfritt om 25 år. Enligt Trafikverkets inriktningsunderlag är lösningen ökade drivmedelskostnader i kombination med förhoppningar om en snabb elektrifiering. Men drivmedelskostnader på uppemot 50 kronor per liter om 10 år är ett effektivt sätt att stänga ner norra Sverige och den svenska basindustrin. Det finns ett annat och mycket bättre alternativ: Bygg ut ett väl fungerande, fossilfritt transportsystem.

Genom att bygga Nya Ostkustbanan kommer både gods och människor att kunna transporteras fossilfritt. Det leder till att godstransportkostnaderna till och från norra Sverige kan sänkas, i stället för att kraftigt höjas. Det leder också till att människor kan ta sig till både jobb, nöje och kultur – utan att använda bilen.

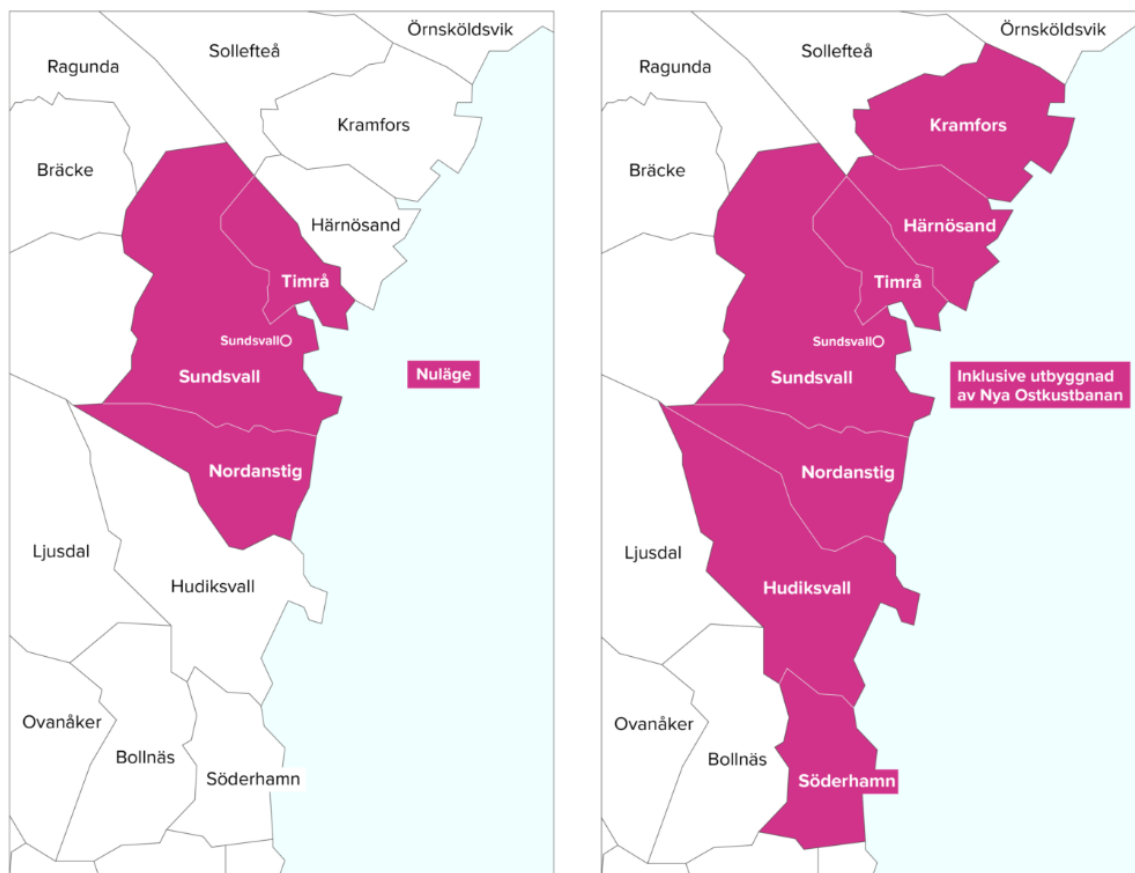


Figur 2. Såväl industrier som befolkning finns längs kusten, trots det saknas en modern kustjärnväg. Illustration hämtad från "Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart i Region Mitt" (Trafikverket 2020).

Dagens transportsystem har stora brister, särskilt i norra Sverige. Det räcker därför inte att lappa och laga den infrastruktur vi har – vi måste också bygga mer kapacitet. Infrastrukturpolitiken måste bygga på att hålla ihop Sverige, inte öka eller skapa fler klyftor i samhället.

Ett problem i norra Sverige är att många arbetsmarknader är ensidiga. Det begränsar möjligheterna att hitta passande jobb och utbildningar för alla inom en familj.

Nya Ostkustbanan bidrar till en dramatisk förstoring av befintliga arbetsmarknadsregioner. Se figur 3 som tar sin utgångspunkt i Sundsvalls arbetsmarknadsområde.



Figur 3. visar hur Sundsvalls arbetsmarknadsregion förstoras när Nya Ostkustbanan står klar.

Tillgängligheten för kommunerna runt Sundsvall, mellan Kramfors och Söderhamn, ökar dramatiskt. Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid ökar med mellan 40 procent och ett par hundra procent för aktuella kommuner. Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Timrå, Härnösand och Kramfors bildar en gemensam arbetsmarknadsregion. Branschbredden ökar, vilket minskar sårbarheten och ökar innovationsförmågan.

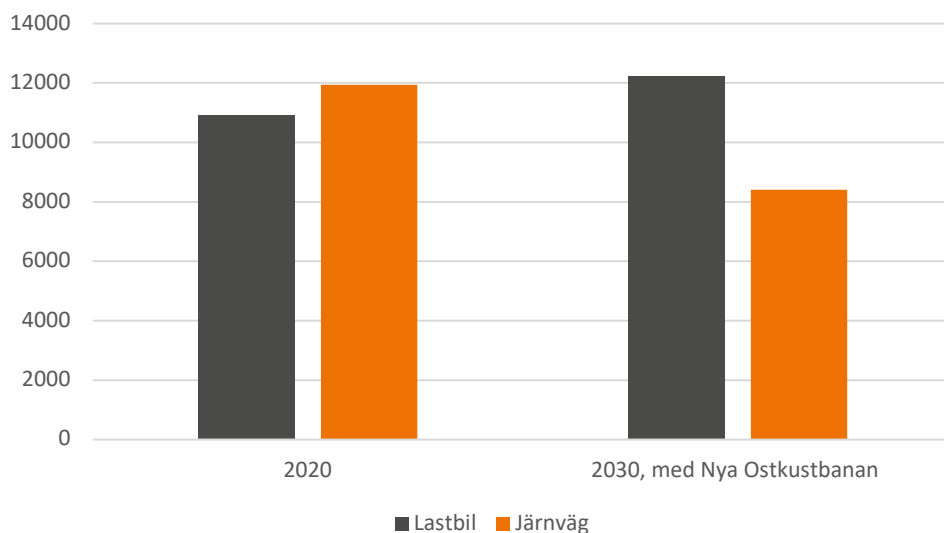
För kommunerna runt Gävle uppkommer följande effekter: Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid ökar från 10 procent för Gävle kommun och upp till nära 400 procent för Hudiksvalls kommun. Nordanstig, Hudiksvall, Söderhamn och Älvkarleby inkluderas i gemensamma arbetsmarknadsregioner med Sundsvall och/eller Gävle. Regionerna får över 150 000 arbetstillfällen och därmed mycket goda utvecklingsförutsättningar. Hudiksvall tillförs exempelvis nästan 200 branscher inom 45 min restid.

Sammantaget förbättras arbetsmarknadens funktion, produktiviteten ökar och en försiktig bedömning visar på ungefär 3 700 fler jobb från Kramfors till Gävle.

Ofta är det kvinnor som får begränsade möjligheter till jobb och karriär när arbetsmarknaden är ensidig. En utbyggnad av kollektivtrafiken som Nya Ostkustbanan möjliggör för både män och kvinnor att välja att resa kollektivt och resa med tåg. Det blir lättare för både män och kvinnor att hitta rätt jobb, vilket gynnar jämställdheten.

En utbyggd kustjärnväg leder till stora förbättringar för det långväga personresandet. Restiden mellan Stockholm och Sundsvall halveras till 2 timmar. Umeå kan nås på drygt 3,5 timmar. Det möjliggör också ett fullt utbyggt stråk för 250 km/h mellan Stockholm och Luleå. Sammantaget leder Nya Ostkustbanan till helt nya möjligheter för dagpendling med tåg i stället för med flyg, vilket gör att norra Sveriges oproportionerligt stora flygberoende kan brytas. Analyser visar potential på en överflyttning på upp emot en miljon passagerare per år.

För godstransportsystemet skulle Nya Ostkustbanan innebära att transportkostnaderna sjunker. För järnvägssträckan mellan Gävle och Härnösand innebär dubbelspårsutbyggnaden en halvering av kostnaden. I en studie om godstransporterna från norra Sverige visas också den stora effekten som Nya Ostkustbanan ger på de totala transportkostnaderna, inklusive anslutningstransporter. Kostnadsjämförelse för en trailer på sträckan Eskilstuna-Umeå.



Figur 4. Kostnadsjämförelse för en trailer på sträckan Eskilstuna-Umeå (kronor)

De totala transportkostnaderna med järnväg mellan Eskilstuna och Umeå minskar med mer än 30 procent vid en utbyggnad av Ostkustbanan, samtidigt som transportkostnaderna med lastbil ökar med mer än 10 procent. Det innebär att Nya Ostkustbanan kommer att leda till stora överflyttningar av gods från väg- till järnvägstransporter.

Som ett resultat av Nya Ostkustbanan försvinner också kapacitetsrestriktionerna på både kustjärnvägen och på stambanorna. Trafikverket räknar med att båda banorna kapacitetsmässigt går i taket i sin basprognos, vilket är bekymmersamt då prognosen inte tar höjd för de ökade transportvolymerna som nyindustrialiseringen och satsningarna kring Sundsvall leder till. En studie, som vi har tagit fram, visar att efterfrågan på tåglägen för godståg är mer än 100 procent större än basprognosen antar om Ostkustbanan byggs ut.

Trafikverkets förslag till inriktning bygger på fyrstegsprincipen – en princip om att undvika nyinvesteringar genom att i första hand minska efterfrågan, i andra hand optimera dagens system och i tredje hand bygga om. Först i fjärde hand blir det fråga om att bygga nytt. Denna princip kan



verka klok, men hårdrar vi fyrstegsprincipen leder det till det som Trafikverket föreslår i planförslaget; att halvbyggda projekt såsom Nya Ostkustbanan inte färdigställs. Valet att bygga nytt är i själva verket redan gjort och måste fullföljas. De fulla effekterna av gjorda investeringar i Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanan och Norrbotniabanan kan inte tillgodogöras förrän den sista etappen är klar. Först då kan långa, tunga och snabba tåg sättas in och transportkostnader kapas. Att inte ta vara på systemeffekterna är ett gigantiskt resursslöseri som går tvärs emot hela tankegången bakom fyrstegsprincipen.

## Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan pågår

**2018 beslutade regeringen om en nationell transportplan för 2018–2029. Den innehåller:**

- Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan dubbelspårsutbyggnad (2026–2032, 39 km ny sträckning)
- Kapacitetshöjning Dingersjö, mötesstation och kapacitetsförstärkning (klart 2021, 2 km)
- Sundsvall–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad (2024–2028, 11 km ny sträckning)
- Sundsvall C och bangård, resecentrum (2023–2027), två nya plattformar, nya uppställningsspår
- Bergsåker triangelspår (klart 2021)
- Malands- och Tunadalsspåret. Sundsvalls hamn (start 2021–)
- Birsta mötesstation (klart 2023)
- Ett nationellt projekt (finns med i Nationella planen) som heter Längre Tyngre Större tåg (LTS) ser också över ett antal driftplatser
- Spår- och växelbyten Strömsbro–Vallvik (klart 2021)

Sundsvall och Gävle är viktiga noder i det europeiska transportsystemet, vilket stärks genom pågående och planerade investeringar i Nya Ostkustbanan.

Den första storsatsningen skedde 2014 när Sundsvallsbron invigdes. Samma år beslutade regeringen om 4,5 miljarder för att stärka Sundsvall som transportnod. Sammanlagt har staten och kommunen investerat 6 miljarder under senare år. Tack vare dessa investeringar håller Sundsvall nu på att förverkliga sin naturliga potential att vara en av de allra viktigaste transportnoderna för gods i Sverige. Genom Bergsåkertriangeln och Malandstriangeln samt elektrifieringen av hamnspåret, skapas nu helt nya möjligheter. Godståg som kommer från inlandet måste idag åka in och lokvända i Sundsvall – med totalt 19 bomfällningar inne i centrala Sundsvall till följd – och sedan måste tåget upp och lokvända och byta lok i Timrå för att kunna åka ut i hamnen. Idag tar det 2,5 timme för ett godståg från Östersund att komma ut i hamnen, 2024 kommer det att ta 30 minuter. 2024 öppnar också den nya Logistikparken i Sundsvalls Hamn, en av Östersjöns få djuphamnar. Dessutom öppnar trafiken mot Trondheim då hela sträckan Sundsvall–Trondheim blir elektrifierad. För bara en månad sedan invigdes det nya resecentret i Sundsvall och för SJ:s nattågstrafik är Sundsvall navet. När Nya Ostkustbanan står klar kommer restidsmålet 4 timmar mellan Stockholm och Östersund att kunna nås med trafikering via Sundsvall.

På samma sätt håller Gävle på att omvandlas till ett centralt transportnav i och med investeringarna i Gävle hamn och planerna på att knyta samman hamnen och Ostkustbanan. Denna satsning får dock stora problem om regeringen beslutar i enlighet med Trafikverkets planförslag. Inom ramen för "Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande" har staten tecknat avtal med Gävle kommun och Region Gävleborg om bostadsbyggande på Näringen i Gävle. Avtalet utgår ifrån den föreslagna utbyggnaden etappen Gävle–Kringlan till dubbelspår (39 km). Utbyggnaden skapar förutsättning för en stadsomvandling av befintligt verksamhetsområde på Näringen, med tillhörande utveckling av ett nytt verksamhetsområde i Tolvforsskogen. Som en viktig förutsättning för avtalets genomförande ska staten bygga en ny godsbangård i Tolvforsskogen (som ersättning för den befintliga godsbangården på Näringen), med tillhörande ny sträckning för

Bergslagsbanan. För att statens åtagande i avtalet ska kunna uppfyllas måste dessa åtgärder ingå i den nationella plan som nu ska beslutas. Om Gävle–Kringlan skjuts framåt i tiden så som Trafikverket föreslår kommer staten att bryta mot ingånget avtal. Fortsatt utveckling av transportnoden Gävle är också av väsentlig betydelse för trafikeringen på kuststråket vidare norrut.

Arbetet med etappen Gävle–Kringlan har gått enligt plan och inga problem har rapporterats. Därför blev det en kallduch när Trafikverket i sitt planförslag föreslog att de av regeringen redan beslutade 4 miljarderna för etappen Gävle–Kringlan, skulle skjutas fram hela 7 år. Förslaget är oacceptabelt och skulle i praktiken innebära ett stopp för Nya Ostkustbanan. Den enskilt viktigaste åtgärden för att uppnå bättre effektivitet och lägre projektkostnad är att genomföra projekten med en sammanhållen och komprimerad tidplan. Trafikverkets förslag för Gävle–Kringlan innebär ett färdigställande tidigast 2038 – ett projektgenomförande på 18 år.

- Trafikverkets förslag att skjuta fram bygget av järnvägen Gävle–Kringlan innebär som vi ser det ett avtalsbrott, att Sverige får betala tillbaka EU-stöd och ett hot mot bostadsbyggandet i Gävle. Dessutom innebär det en icke acceptabel försening av Nya Ostkustbanan.
- Trafikverkets förslag att inte föreslå nya investeringar på Nya Ostkustbanan innebär att systemeffekterna av redan gjorda investeringar uteblir och att Sveriges längsta flaskhals, Gävle–Sundsvall–Härnösand/Västeråsby, även fortsättningsvis kommer att motverka överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart. Analyser visar att det i stället innebär en överflyttning från järnväg till väg.

## Nya Ostkustbanan bidrar till att avhjälpa bristerna i planförslaget

Trafikverket har lämnat ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033, som bestämmer infrastrukturpolitiken under de närmaste 12 åren. Inriktningen är att satsa huvuddelen av tillgängliga investeringsmedel på att påbörja jättestorprojektet med nya stambanor, samtidigt som nödvändiga investeringar skjuts på framtiden.

Trafikverket lyfter ofta fram vikten av samhällsekonomisk effektivitet, men i praktiken är planförslaget en samhällsekonomisk katastrof. Trafikverket redovisar att planförslagets namngivna objekt har en samhällsekonomisk nytta på -0,3, men detta är en kraftig överskattning. Detta eftersom huvuddelen av de namngivna objekten inte kommer att färdigställas under planperioden. Den utdragna byggtiden för flertalet projekt leder till en markant lägre nytta än vad Trafikverket räknar med. Trafikverket verkar använda strategin att starta utbyggnaden av många stråk, men att aldrig göra något klart. Det innebär ytterligare samhällsekonomiskt slöseri.

Vi har visat att Nya Ostkustbanan är samhällsekonomiskt lönsam och med de ökade godsvolymer i norra Sverige är den lönsamheten än högre. En utbyggd Nya Ostkustbanan är också förutsättningen för att färdigställandet av Norrbotniabanen ska bli samhällsekonomiskt lönsamt samt för lönsamheten på den redan byggda Botniabanen. Det hänger samman med att det är det fulla utbyggda stråket som möjliggör konkurrenskraftig godstrafik och effektiv persontrafik längs kustbanan.

Naturligtvis kan inte enstaka etapper leda till lönsamhet eftersom det inte leder till att tyngre, längre och snabbare tåg kan transportera sträckan. Det är inte samhällsekonomiskt lönsamt att bygga en halv bro. På samma sätt är det inte lönsamt att bygga ett halvt stråk.

Det finns också en tidsaspekt som är viktig. När investeringar påbörjats upparbetas stora belopp som inte ger full avkastning förrän helheten är klar. Utbyggnaden bör därmed ske samlat och så snabbt

det är ekonomiskt försvarbart. De investeringar som gjorts i Nya Ostkustbanan, Botniabanan och Norrbotniabanan skapar inte nytta fullt ut förrän helheten är klar.

Godstransporterna kommer enligt Trafikverkets prognoser att öka med 50 procent till 2040. Under samma tid kommer personresorna att öka med 28 procent och befolkningmängden med 16 procent. Trots att Trafikverkets prognoser pekar på kraftiga ökningar av godstransporter och personresor kommer myndigheten till slutsatsen att inga nya investeringar ska göras i infrastrukturen, förutom en eventuell lånefinansierad satsning i Norrbotten och Västerbotten samt högst två nya vägobjekt. Detta samtidigt som riksdagen har beslutat att Sverige ska bli världens första klimatneutrala välfärdsland senast 2045. Denna ekvation går inte ihop.

Vi är förvånade över att planförslaget inte speglar den framtidstro och optimism som finns inom det svenska näringslivet och politiken, pandemin till trots. Redan nu investerar industrin 1 070 miljarder kronor i nya anläggningar och ny teknik bara i norra Sverige. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet.

Att då samtidigt säga nej till nödvändiga investeringar i viktig infrastruktur – infrastruktur som ger kraftigt minskade transportkostnader, kortare restider, ökar överflyttning från väg till järnväg och sjöfart och på allvar gör att Sverige blir en permanent världsutställning – är helt orimligt. Hur ska näringslivet kunna hålla fast sin framtidstro om staten inte vill investera i nödvändig infrastruktur?

En annan aspekt som saknas i Trafikverkets förslag är den kraftfulla förskjutning från väst till öst som skett i den svenska utrikeshandeln. Handeln med länder såsom Storbritannien minskar, samtidigt som handeln med länder såsom Baltikum, Polen och Tjeckien ökar dramatiskt. Det innebär att transporterna över Östersjön spelar en allt viktigare roll. Nya Ostkustbanan får i och med detta en mycket mer central roll i det svenska transportsystemet. Både transporter öster- och söderut kommer att kunna genomföras billigt och smidigt genom en kombination av Nya Ostkustbanan och Östersjöhamnarna. Så länge som Nya Ostkustbanan inte är utbyggd kommer många transporter ske med lastbil på en hårt ansträngd E4. Redan idag finns vissa kapacitetsbrister på E4:n i norra Sverige, exempelvis förbifarten genom Örnsköldsvik och på vissa rastplatser med mera. Trafikverket prognostiserade att godsvolymer kommer öka med 50 procent från 2020 till 2040. Om det inte byggs ny järnvägsinfrastruktur längs kusten mellan Stockholm och Luleå (Haparanda) under kommande planperiod, riskerar överflyttningen av befintliga godsvolymer helt eller delvis utebli samt att de tillkommande volymerna uteslutande transporteras på väg. Det är tveksamt om väginfrastrukturen i norra Sverige är dimensionerad för de volymer som Trafikverket prognostiserar.

Vi menar mot denna bakgrund att planförslaget måste arbetas om för att spegla den verklighet som vi lever i. Då duger det inte att säga nej till nyinvesteringar i svensk infrastruktur. Vi har identifierat tio oönskade effekter av planförslaget (Se bilaga 1):

1. Investeringarna i grön omställning hotas om staten inte matchar med grön infrastruktur.
2. Planförslaget går emot regeringens löften om utbyggd järnväg i norra Sverige.
3. Planförslaget går emot EU:s TEN-T-förordning om utbyggd järnväg i norra Sverige till 2030.
4. Sverige misslyckas att ställa om till ett fossilfritt transportsystem.
5. Sverige klarar inte av överflyttningen från väg till järnväg och sjö.
6. Systemeffekterna av redan gjorda investeringar uteblir.
7. Den regionala utvecklingen försvåras, särskilt i norra Sverige.
8. Norra Sveriges starka flygberoende kvarstår.
9. Det svenska näringslivet försvagas, särskilt basindustrin.
10. Det blir svårare att nå jämställdhetsmålen.



Nya Ostkustbanan är en central investering för att reducera de oönskade effekterna. När banan står klar kommer:

- restiderna att halveras och pendlingsmöjligheterna längs hela kusten från Gävle och norrut kraftigt att förbättras.
- kostnaderna för godstransporterna att minska kraftigt och det svenska näringslivets konkurrenskraft stärkas i hela landet, dels för företag i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Gävleborg där städer och industrier ligger som ett pärlband längs kusten. Även tillverkningsindustrin i exempelvis Västra Götalandsregionen, Stockholmsregionen och södra Sverige kommer att gynnas.
- överflyttning från väg till järnväg och sjöfart att underlättas. Därmed skapas förutsättningar för effektivare och mer klimatsmarta transportlösningar, dessutom till en lägre kostnad.
- städer som exempelvis Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik och Umeå att få ett funktionellt alternativ till flyget. Det skapar en robusthet inför framtiden.
- fler människor att resa fossilfritt. Fler än 1 miljon resenärer kommer varje år att ta tåg i stället för flyg.
- både män och kvinnors arbetsmarknad att stärkas, vilket gynnar jämställdheten.

Följande fem åtgärder är helt avgörande för Sveriges framtida konkurrenskraft:

- Kraftsamla och bygg snabbt upp ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h, i väntan på nya stambanor för höghastighetståg. Järnvägsnätet för 250 km/h skulle omfatta Stockholm–Luleå, Stockholm–Oslo, Oslo–Göteborg och Göteborg–Malmö. Det skulle kunna stå klart redan 2035 och kosta runt 150 miljarder.
- Regeringen måste fatta beslut om att färdigställa Nya Ostkustbanan i sin helhet. Det underlättar kommande medfinansiering från EU.
- Vi stödjer Trafikverkets förslag att rusta upp valda sträckor av befintlig järnväg till ett sammanhängande nät för 250 km/h, men anser att takten är på tok för låg.
- Bygg bort flaskhalsarna i järnvägssystemet för att Sverige ska leva upp till målen för det europeiska stomnätet TEN-T. Då kan långa, tunga och snabba godståg trafikera hela vägen – från norra Sverige ut på kontinenten. Det skulle stärka den svenska basindustrins konkurrenskraft och underlätta för passagerartrafik med tåg som korsar landsgränser.
- Bygg samman järnvägssystemet med Östersjöhamnarna så att den ökande svenska exporten österut underlättas och handeln söderut i större utsträckning kan ske med sjötransporter till hamnar i norra och mellersta Sverige. Här spelar kustjärnvägen en avgörande roll.

## Dags att omprioritera och säkra den gröna omställningen

### Utbyggd järnväg i norra Sverige är centralt för regeringens måluppfyllelse

Regeringen har poängterat att infrastrukturen ska bidra till viktiga samhällsmål såsom förbättrad tillgänglighet, klimatarbetet, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållning i landet och Sveriges konkurrenskraft. Järnvägssystemet har tre roller i detta: Kapacitetsstarka godsstråk av hög kvalitet, järnvägslösningar som stödjer en hållbar regionförstoring samt långväga snabba resor som alternativ till inrikesflyget.

För det svenska järnvägssystemet är tre satsningar centrala för att järnvägen ska kunna utföra dessa roller:

- Ett nationellt nät för tåg i 250 km/h.
- Järnvägssträckor som har kapacitetsbrist måste byggas ut.
- Godsstråket (TEN-T stomnät) måste uppgraderas till modern standard.

Trafikverkets förslag innehåller bara marginella åtgärder för dessa områden. Det går dock att genomföra stora förbättringar, inom de beslutade ramarna, om en omprioritering sker. Sverige är ett stort och rikt land, med stora avstånd och en stark industri. Att tro att vi kan fortsätta denna framgångssaga utan att investera i ny infrastruktur är orimligt. I beslutet 2018 för gällande nationella plan pekade regeringen ut 16 brister i infrastrukturen. Dessa har utretts av Trafikverket och åtgärder har tagits fram för att åtgärda dem. Flera av bristerna är starkt kopplade till norra Sverige. Vi föreslår att det fortsatta arbetet utgår ifrån att åtgärda utpekade och redan utredda brister.

Under senare år har Trafikverket lagt ned ett mycket gediget arbete för att förbereda dubbelspårutbyggnaden (se bilaga 2). Trafikverket har tagit fram en komplett utbyggnadsstrategi med förslag till utbyggnadsordning. Nya Ostkustbanan är långt framme i planeringen och skulle kunna byggas ut i närtid. Varje färdig etapp ger restidvinster, ökar kapaciteten och blir en viktig del i ett framtida järnvägsnät för 250 km/h för hela landet.



**Figur 5.** Prioriteringsordning av funktionella etapper Gävle–Västeråsby enligt Trafikverkets slutrapport ”Bristanalys Nedre Norrland. Utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning”.

Verkligheten är annorlunda i dag än för bara några år sedan. De stora investeringarna i norra Sverige är ett resultat av att världen ställer om till fossilfrihet. Behovet av norra Sveriges resurser och innovationer är därmed stort. Därmed måste infrastruktursatsningarna anpassas till den nya verkligheten. I planförslaget finns ett fokus på att gynna tillväxten i storstäderna, bland annat genom att binda samman de tre storstäderna genom höghastighetståg. Trafikverket föreslår att hela 104 miljarder ska avsättas för de tre deletapperna: Järna–Linköping, Lund–Hässleholm och Borås–Göteborg. Således finns anledning att omprioritera infrastruktursatsningarna i tiden så att de satsningar som krävs för att klara transporterna till och från norra Sverige, genomförs i närtid. Det handlar om att säkra kapaciteten på Malmbanan och bygga ut Norrbottenbanan, som Trafikverket föreslår. Det handlar om att bygga ut Nya Ostkustbanan så att satsningarna längre norr ut blir lönsamma och bildar ett fungerande transportsystem i nord–sydlig riktning. Nya Ostkustbanan har också en hög grad av planmognad, vilket gör att investeringarna i sin helhet kan genomföras under planperioden. Planmognaden innebär också att risken för kostnadsfördyringar är mindre än för andra projekt.

## Bygg ett nät för 250 km/tim

Sverige står inför många utmaningar, men också inför många möjligheter. Ny teknik, nya handelsmönster och nya sätt att organisera arbete och fritid skapar förutsättningar för ett bättre liv. Den negativa befolkningsutveckling som Trafikverket prognostiserade för norra Sverige i sitt inriktningsunderlag kan ersättas med en positiv utveckling genom bättre infrastruktur. Vårt förslag är att Sverige nu kraftsamlar och snabbt bygger upp ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h, i väntan på nya stambanor för höghastighetståg. Bygg bort flaskhalsarna i järnvägssystemet för att Sverige ska leva upp till målen för det europeiska stomnätet TEN-T. Då kan långa, tunga och snabba godståg trafikera hela vägen – från norra Sverige ut på kontinenten. Det skulle stärka den svenska basindustrins konkurrenskraft och underlätta för passagerartrafik med tåg som korsar landsgränser. Vi föreslår också att järnvägssystemet med Östersjöhamnarna ska byggas samman så att den ökande svenska exporten österut underlättas och handeln söderut i större utsträckning kan ske med sjötransporter, till hamnar i norra och mellersta Sverige. Här spelar kustjärnvägen en avgörande roll.

Vi tar inte ställning till behovet av nya stambanor, även om vi med oro ser på de skenande kostnaderna, men – en senareläggning av starten på utbyggnaden av de nya stambanorna till efter 2033 innebär inte att färdigställandet av banorna behöver skjutas framåt i tiden. Trafikverkets förslag innebär inte ett färdigställande av en enda deletapp under planperioden.

I Trafikverkets underlag framgår att Ostlänken kan färdigställas tidigast 2037, Lund–Hässleholm 2039 och Göteborg–Borås 2041. Hela systemet kan färdigställas någon gång efter 2045, och sannolikt inte stå klart förrän framåt 2060. Det finns inte några färdiga beslut på standarden, dragningen, stationslägena eller ens på vilka stationer som ska byggas på sträckorna Linköping–Jönköping och Jönköping–Borås/Hässleholm. Väldigt mycket tidskrävande arbete återstår.

Ett alternativ är att planera först och bygga sedan, men att bygga sammanhållet och rationellt. Med en byggtid på 15 år skulle en byggstart runt 2035 kunna leda till ett färdigställande runt 2050, d.v.s. samtidigt som nuvarande strategi syftar till. En senareläggning innebär också möjligheter för regeringen att hitta hållbara finansieringslösningar för helheten, på ett sätt som inte äventyrar andra viktiga infrastrukturprojekt.

Det viktigaste skälet för att omprioritera Trafikverkets förslag är klimatomställningen. De stora investeringarna i klimatneutrala råvaror, batterier och strategiska råvaror i norra Sverige är en förutsättning för ett klimatneutralt Sverige. Men också för att Europa ska kunna ställa om. Dessa investeringar kräver en utbyggnad av godstransportsystemet. En av de centrala satsningarna som krävs är Nya Ostkustbanan, eftersom kapacitetsbristen annars kommer att hämma eller till och med hindra utvecklingen.

Det utdragna byggschemat för de nya stambanorna innebär också ett samhällsekonomiskt slöseri. Det är samhällsekonomiskt mer rationellt att bygga klart de stråk och satsningar som påbörjats. Vi föreslår därför att den fyrstegsmodell som Trafikverket använder ska kompletteras och bli en femstegsmodell där det första steget är: "bygg klart". Ett tydligt exempel på detta är att investeringarna i Norrbotniabanan, Botniabanan och de delar av Ostkustbanan som är genomförda, inte får sin fulla nytta innan Nya Ostkustbanan är klar.

Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan är också central för införandet av 250 km/h som standard mellan Stockholm och Luleå. Trafikverket föreslår att de delar som är förberedda för 250 km/h, exempelvis Botniabanan, ska uppgraderas – men ett fungerande stråk för 250 km/h kräver också modern standard på sträckan Gävle–Härnösand. Ostkustbanan ingår i EU:s stomnät för TEN-T, men standarden är långt ifrån EU-målen för TEN-T. Genom en utbyggnad av Nya Ostkustbanan lyfts hela kuststråket till TEN-T-standard.

Den satsning som Trafikverket vill göra på ett 250 km/h-system för persontåg är välkommen. SJ har nyligen beställt nya tåg som kan gå i 250 km/h. Trots att hela Botniabanan och sträckan Härnösand – Kramfors enkelt och billigt kan uppgraderas till 250 km/h innebär planförslaget att uppgradering till 250 km/h i huvudsak genomförs efter 2033. Vi menar att dessa uppgraderingar måste genomföras inom planperioden, eftersom ett nationellt nät för 250 km/h har stor samhällsnytta. Det skapar förutsättningar för en regionförstoring och en stabilare arbetsmarknad, framför allt i Norrland där huvuddelen av befolkningen bor längs kusten, som kommer att försörjas med dessa moderna persontåg. För att få ett sammanhängande nät för 250 km/h måste felande länkar på dessa stråk byggas ut, se figur 5. Nya Ostkustbanan är den längsta länken som saknas för att systemet ska fungera optimalt. Trafikverket konstaterar i sin rapport att det behövs ytterligare dubbelspårsetapper på Ostkustbanan för att nå 250 km/h med blandad trafik på denna bana. En utbyggnad av dubbelspår leder till restider på cirka 2 timmar mellan Sundsvall och Stockholm. Nya Ostkustbanan bidrar till att restiden mellan Stockholm från både Östersund och Umeå, kan reduceras till under 4 timmar. Det innebär att tåget blir ett fungerande alternativ till inrikesflyget från viktiga flygplatser i Mellannorrland, vilket både ökar redundansen och skapar förutsättningar för en överföring från flyg till tåg.



Figur 6. Sträckor för 250 km/h som studerats i rapporten 250 km/h med blandad trafik (Trafikverket 2020).

### Kostnadseffektivitet viktig – ger mer ”pang för pengarna”

Det är också viktigt att förstå sambandet mellan olika insatser. Trafikverket har lyft behoven av vidmakthållande och de behov som Trafikverket pekar på kommer inte att tillgodoses, eftersom de ekonomiska ramarna är mindre än behoven. Men rätt investeringar kan leda till mindre kostnader för vidmakthållande. Vi har beräknat att Nya Ostkustbanan leder till minskade drift- och underhållskostnader. Nuvärdet av detta är beräknat till 764 miljoner kronor, men framtidens ökade efterfrågan på godstransporter gör att den effekten kommer att bli större. I kalkylerna ingår inte heller de ökade kostnaderna att vidmakthålla E4, som uppstår om inte Nya Ostkustbanan byggs ut. I det läge Sverige befinner sig kan det vara klokt att satsa på infrastruktur som minskar kostnaderna för vidmakthållande, inte ökar dem.

Utöver omprioriteringar enligt ovan bör planen innehålla åtgärder för ökad kostnadseffektivitet i Trafikverkets arbete. Enligt Trafikverket har kostnaden för de objekt som finns med i nuvarande plan ökat med, i genomsnitt, 33 procent mellan 2017 och 2021. Det innebär en årlig infrastrukturinflation på drygt 7 procent per år, vida överskridande Riksbankens inflationsmål. Enligt Trafikverkets

produktivitetsrapport för 2019 hade byggherrekostnadernas andel av byggkostnaderna ökat från 18 till 30 procent (se tabell nedan). Efter 2019 har inte Trafikverket rapporterat byggherrekostnaderna för investeringar, men ingenting tyder på att trenden mot allt högre kostnader är bruten.

	2018	2017	2016	2015	2014
Byggherrekostnad	30,1	28,1	27,4	22,8	18,8
varav andel projektering	40,3	39,6	44,8	39,5	42,4
varav andel utredning och planering	13,4	15,3	17,4	15,0	13,7

Tabell 1. Byggherrekostnadernas utveckling 2019 enligt Trafikverkets produktivitetsrapport.

Om byggherrekostnaderna återgår till 2014 års nivå skulle minst 10 procent sparas, vilket skulle innebära 33 miljarder kronor. Det innebär att om Trafikverket återgick till att vara administrativt lika effektiv som 2014, skulle de medel som krävs för en fullständig utbyggnad av Nya Ostkustbanan frigöras.

För att viktiga investeringar ska kunna genomföras krävs effektiviseringar och skarpare upphandlingar – allt för att säkerställa att Sverige får så mycket ”pang för pengarna” som möjligt. Det är bra att regeringen nu gett Trafikverket i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen och återkomma med förslag på åtgärder.

Skenande kostnader för höghastighetsbanorna gör att alla andra projekt förskjuts. Projektet har dragits med mycket stora kostnadsökningar som kan illustreras att kostnaden för Ostlänken uppskattades till 35,5 miljarder kronor i nationell plan 2014–2025, till 54,2 miljarder kronor i nationell plan 2018–2029 och till 91 miljarder kronor i förslag till nationell plan 2022–2033. Ska projektet genomföras måste den lyftas ut ur planen och alternativa finansieringsmöjligheter användas.

#### Sex förslag till förbättringar av planförslaget:

- Frigör 33 miljarder kronor genom att Trafikverket återgår till byggherrekostnader motsvarande 2014 års nivå.
- Frigör, under planperioden, 104 miljarder kronor genom att senarelägga byggstarten av de nya stambanorna, utan att äventyra ett färdigställande runt 2050.
- Skapa större ekonomiska ramar genom att satsa på viktiga stråk som kan söka EU-finansiering, såsom Nya Ostkustbanan.
- Bygg klart kustjärnvägen mellan Stockholm och Luleå (Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan) under planperioden och gör detta stråk till en del av ett system av 250 km/h nät.
- Bygg klart andra viktiga stråk såsom Västkustbanan under planperioden och stärk kapaciteten på Godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan.
- Satsa på bättre kopplingar mellan viktiga hamnar och järnvägssystemet såsom gjorts i Sundsvall och som planeras göras i Gävle.

## Fortsätt bygga Sverige starkare!

Gamla Ostkustbanan fyller 95 år i år, och den har gjort sitt. Trafikverket har under senare år lagt ned betydande insatser på att förbereda dubbelspårsutbyggnaden. Utredning har lagts till utredning. Stödet är stort. Kommuner, regioner, företag och branschorganisationer har slutit upp bakom kravet på dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. Samarbetet Botniska korridoren som består av Regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Gävleborg, Jämtland/Härjedalen, Dalarna och Örebro län, kommer att lämna in ett remissvar. Alla utom Region Jämtland/Härjedalen kommer att stå bakom svaret. I detta svar kräver de sex regionerna att Nya Ostkustbanan ska byggas klart. EU har medfinansierat pågående investeringar.

Nu räcker det med utredningar. Nu krävs beslut om att Nya Ostkustbanan ska färdigställas i sin helhet. Vi hoppas att regeringen kommer att omarbeta förslaget så att den färdiga planen möter de utmaningar det svenska transportsystemet står inför och då beslutar att genomföra byggandet av Nya Ostkustbanan i enlighet med den utbyggnadsstrategi som ligger på bordet.

Vi vill slutligen ge vårt stöd till remissvaret från samarbetet Botniska korridoren.

### Styrelsen för Nya Ostkustbanan 13 januari 2022

Ingela Bendrot  
vd

Glenn Nordlund (S)  
Ordförande, regionstyrelsens  
ordförande Region Västernorrland

Eva Lindberg  
Vice ordförande, regionstyrelsens  
ordförande Region Gävleborg

### Styrelseledamöter

Johan Andersson (C), kommunstyrelsens ordförande i Sollefteå kommun

Stefan Dalin (S), kommunstyrelsens ordförande i Timrå kommun

Jörgen Edsvik (S), kommunalråd Gävle kommun

Stig Eng (C), vice ordförande i kommunstyrelsen Nordanstigs kommun

Bodil Hansson (S), kommunstyrelsens ordförande i Sundsvalls kommun

John-Erik Jansson (C), kommunstyrelsens ordförande i Söderhamns kommun

Mikael Löthstam (S), kommunstyrelsens ordförande i Hudiksvalls kommun

Erik Lövgren (S), kommunstyrelsens ordförande i Ånge kommun

Per Nylén (S), kommunstyrelsens ordförande i Örnsköldsviks kommun

Andreas Sjölander (S), kommunstyrelsens ordförande i Härnösands kommun

Malin Svanholm (S), kommunstyrelsens ordförande i Kramfors kommun

### Adjungerade

Daniel Gustafsson, Enhetschef Länsstyrelsen Västernorrland

Erik Lennmalm, Enhetschef Länsstyrelsen Gävleborg



## Ägare

---



## Samarbeten

---



**BYGGFÖRETAGEN**



Medfinansierat av Europeiska unionens  
fond för ett sammanlänkat Europa

## Om bolaget Nya Ostkustbanan

Ostkustbanan 2015 AB, som vi dagligdags kallar "Nya Ostkustbanan". Bolaget bildades 2015 av Region Gävleborg, Region Västernorrland och kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik. 2020 blev även Ånge, Timrå och Sollefteå delägare. Länsstyrelserna i Västernorrland och Gävleborg är adjungerade i styrelsen. Handelskammaren Mittsverige och Mellansvenska Handelskammaren samt Byggföretagen i södra Norrland, har också slutit upp bakom Nya Ostkustbanan. Umeå kommun ingår på tjänstepersonsnivå i bolagets referensgrupp.

Bolagets uppdrag är att påskynda utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Gävle–Härnösand/Västeråsby. Sträckan är idag Sveriges längsta flaskhals. Den nya järnvägen byggs för längre, tyngre och snabbare tåg. En utbyggnad innebär halverade restider och fyrdubblad kapacitet. Planbesluten 2014 och 2018 innebar att drygt 8 miljarder har avsatts till Nya Ostkustbanan. 2020 presenterade Trafikverket sitt förslag till utbyggnadsstrategi för hela sträckan. Förslaget hade remitterats till berörda och stödet för utbyggnadsstrategin är stort.

Utbyggnaden av Ostkustbanan har också beviljats EU-stöd, senast sommaren 2021. Bolaget ingår i samarbetet Botniska korridoren, ett samarbete mellan de sju nordligaste regionerna i Sverige. Samarbetet täcker mer än 70 procent av Sveriges yta.

## Bilaga 1

# Varning! Tio oönskade effekter av Trafikverkets planförslag

Vi har identifierat tio oönskade effekter med Trafikverkets förslag. Vi lyfter särskilt fram konsekvenserna för vår egen del, men vill framhålla att uteblivna investeringar är ett generellt problem som drabbar hela Sverige.

### **Effekt: Investeringarna i grön omställning hotas om staten inte matchar med grön infrastruktur**

Näringslivet investerar nu 1 070 miljarder i grön omställning i norra delen av Sverige. I inriktningsunderlaget saknades helt en analys av vad dessa investeringar har för effekter. Trafikverket inkluderade inte heller dessa investeringar i sina bristanalyser, vilket resulterade i att regeringen sommaren 2021 gav ett uppdrag till Trafikverket att utreda transportbehoven som industriinvesteringarna leder till och föreslå tidigareläggning av viktiga investeringar, med särskilt fokus på flaskhalsar.

Trafikverket har genomfört en enklare studie där enbart de planerade anläggningarna för fossilfritt stål, Bolidens expansionsplaner i Skellefteå och den pågående investeringen i batteritillverkning, är inkluderade. Dessutom har inte analysen inkluderat några studier av effekterna söder om Norrbotten och Västerbotten. Det innebär bland annat att de 1,35 miljoner ton tillkommande gods som SSAB beräknar transportera med järnväg mellan Malmberget och Oxelösund av Trafikverket anses som en ”marginell ökning”.

Vi har förståelse för att Trafikverket inte hann med att göra en riktig analys på några månader. Vi har däremot mindre förståelse för att Trafikverkets bristanalyser inte tog höjd för de planerade och pågående investeringarna. Eftersom basprognosen, redan innan dessa investeringar inkluderats, visar på stora kapacitetsproblem mellan Härnösand och Gävle (se bilden nedan) är det förvånande att inte kapacitetssituationen analyseras i regeringsuppdraget om industriinvesteringarnas effekter. Det ska också noteras att i basprognosen är det antaget att Gävle–Kringlan är utbyggt.

Vi vill påminna om att det skulle kosta staten drygt 60 miljarder – att jämföra med näringslivets investeringar i ny grön teknik på över 1 000 miljarder – att färdigställa hela Botniska korridoren, och då har vi inte räknat med tillkommande EU-medel.



Nya Ostkustbanan underlättar den gröna omställningen genom att knyta samman norra och södra Sverige.



Figur 7. Kapacitetsbrister enligt basprognos (från Trafikverket)

### Effekt: Planförslaget går emot regeringens löften om utbyggd järnväg i norra Sverige.

Trafikverket föreslår att många av de namngivna infrastrukturprojekt i dagens plan, som inte är byggstartade, ska skjutas på framtiden. Det innebär bland annat att etappen Gävle–Kringlan på Nya Ostkustbanan skjuts långt fram i tiden, vilket är ett brott mot avtalet mellan Gävle kommun och staten. De kvarvarande sträckorna på Nya Ostkustbanan skulle skjutas långt in i framtiden. Samma gäller ett antal andra investeringar som redan finns i den nationella planen. Det leder till ett stort slöseri med samhällets tillgångar. Det innebär också att järnvägssystemet inte klarar av att möta efterfrågan på fossilfria transporter till och från norra Sverige, vilket gör att lastbilskaravanerna på E4 kommer att öka dramatiskt.



Genom att fatta beslut om att bygga klart Nya Ostkustbanan i närtid kommer regeringen att uppfylla sina löften om utbyggd järnväg i norr.

### Effekt: Planförslaget går emot EU:s TEN-T-förordning om utbyggd järnväg i norra Sverige till 2030.

Som EU-medlem måste Sverige följa EU:s lagstiftning på transportområdet. Inom förordningen för det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, definieras krav på infrastrukturen med mållåret 2030 för stomnätet där kustjärnvägen upp till Luleå innefattas. Riksrevisionen har redan tidigare pekat på att Sverige inte kommer att uppnå kraven inom TEN-T utifrån nuvarande nationell plan. Detsamma gäller för Trafikverkets nya förslag till plan.

För att möta den snabba gröna utveckling som sker i norra Sverige och bättre sammankoppla oss med resten av EU, har EU:s stomnätskorridor Skandinavien–Medelhavet förlängts från Stockholm norrut längs med hela Norrlandskusten. Detta innebär en ökad möjlighet till medfinansiering från EU på 30–50 procent för kustjärnvägen, men för att kunna ansöka om dessa medel måste projekten ingå i nationell plan. Nya Ostkustbanan har redan beviljats EU-medel, men förskjutningen av projektet i Trafikverkets förslag innebär dessvärre att redan beviljade medel från EU skulle frysa inne. Det handlar i detta fall om ett smärre belopp, 35 miljoner kronor. Men vad värre är, är att EU

får signalen att Sverige inte bryr sig om TEN-T-nätets utbyggnad, vilket kan försvåra för möjligheterna att få framtida medfinansiering till infrastrukturutbyggnaden.

Medfinansieringen från EU kan, rätt hanterat, bli ett mycket viktigt tillskott till den svenska infrastrukturbudgeten. Ett beslut om utbyggnad öppnar nämligen för en medfinansiering från EU bara för Nya Ostkustbanan på mellan 12 och 20 miljarder kronor. Har Sverige verkligen råd att säga nej till denna medfinansiering? Det är mot denna bakgrund det är extra viktigt att regeringen i kommande planbeslut dels står fast vid sitt tidigare beslut om tidplan och finansiering av Gävle–Kringlan, och fortsätter att bygga ut hela Nya Ostkustbanan. Om regeringen i sitt planbeslut tydligt slår fast att hela Nya Ostkustbanan ska färdigställas så kommer det bli enklare att söka och få EU-medel för kommande etapper.

Det är värt att notera att målåret för de nya stambanorna för höghastighetsjärnväg i EU-kommissionens förslag till reviderad TEN-T-förordning är satt till 2040, vilket ställer krav på omfördelningar i nationella planen till Botniska korridorens fördel. Enligt TEN-T-förordningen ska den Botniska korridoren bli klar redan 2035.



Nya Ostkustbanan är en viktig del av TEN-T-nätet. När den står klar är Sverige ett steg närmare att uppfylla TEN-T-förordningens krav.

### **Effekt: Sverige misslyckas att ställa om till ett fossilfritt transportsystem**

Det är förvånande att Trafikverket inte lyfter fram infrastrukturens roll i att skapa goda transportmöjligheter för alla i det fossilfria Sverige. Om 25 år ska Sverige vara klimatneutralt, vilket innebär att i princip alla transporter ska vara fossilfria. Det är därmed dags att bygga upp ett fungerande fossilfritt transportsystem – ett system som fungerar i hela landet. I förslaget fokuseras enligt vår mening allt för mycket på stadstrafiken, trots att just stadstrafiken är lättast att göra klimatneutral. De stora utmaningarna handlar om Sverige utanför de stora städerna. Det handlar om de tunga och långväga godstransporterna, möjligheterna till fossilfri arbetspendling och klimatneutrala alternativ till flyget. Vi menar att det nu är hög tid att bygga upp en infrastruktur för fossilfria transporter även utanför storstäderna. Svårigheterna är inte att avveckla fossila bränslen utan att avveckla fossila bränslen med bibehållen och i bästa fall förbättrad tillgänglighet. Vi vill understryka att järnvägen erbjuder en unik kombination av fossilfrihet, energieffektivitet och en strukturellt förbättrad tillgänglighet för hela landet.

Trafikverkets strategi för att nå klimatmålen leder bygger på en ökad elektrifiering och en ökad användning av biodrivmedel i kombination med ökade drivmedelspriser snarare än en utbyggnad av infrastrukturen för energieffektiva och fossilfria transporter. Denna strategi leder till fördelningspolitiska bekymmer, både mellan olika inkomstgrupper och mellan stad och land. De drivmedelspriser som Trafikverket räknar med slår hårt mot landsbygden. Drivmedelsskatter är också regressiva, det vill säga att låginkomsttagare får betala en högre andel av sin inkomst än höginkomsttagare, vilket gör att Trafikverkets klimatstrategi leder till ökade klyftor även mellan hög- och låginkomsttagare. Ökade drivmedelspriser driver också upp transportkostnaderna för industrin, framför allt om alternativ till lastbilen inte är tillgängliga.

Nya Ostkustbanan leder till sänkta transportkostnader, till funktionella alternativ till inrikesflyget och till fossilfria pendlingsmöjligheter. Trafikverkets strategi leder till kostnadsproblem för den svenska industrin och gula västar.



När Nya Ostkustbanan står klar kommer fler människor resa fossilfritt.



När Nya Ostkustbanan står klar kommer mer gods att transporteras fossilfritt.

### **Effekt: Sverige klarar inte av överflyttningen från väg till järnväg och sjö**

En annan viktig faktor är att de internationella handelsströmmarna förändras. Det påverkar våra godsflöden. En allt större del av den svenska exporten går österut. Länder som Estland, Polen och Tjeckien får en ökad betydelse samtidigt som länder som Storbritannien, Belgien och Nederländerna får en relativt minskad betydelse. Det gör att Östersjöhamnarna behöver utvecklas och stärkas, bland annat genom bättre landförbindelser. Inom Sverige har Mälardalen fått en tydlig logistisk roll med stora centrallager var ifrån varorna distribueras över hela Sverige. Här står Sverige inför ett vägval. Med dagens dåliga järnväg längs kusten kommer huvuddelen av distributionen till norra Sverige ske med lastbil, men när Nya Ostkustbanan står klar kommer det att vara lönsamt med järnvägstransporter.

Trafikverkets egna siffror visar att godsmängderna förväntas öka med 40 procent till år 2040. För södra Norrlandskusten innebär det att antalet lastbilar som varje dygn trafikerar E4:an kommer att öka från dagens maxantal 2 500 till 3 500 lastbilar.

En undermålig järnväg riskerar att äventyra den positiva utvecklingstrenden med stora och viktiga investeringar och en växande besöksnäring som vi nu ser i norra Sverige. Betydelsen av snabba och säkra järnvägstransporter längs kusten för hela norra Sveriges utveckling kan inte underskattas.



När Nya Ostkustbanan är klar kommer överflyttning från väg till järnväg och sjöfart att underlättas och effektiva, mer klimatsmarta transportlösningar öppnas – dessutom till en lägre kostnad.

### **Effekt: Systemeffekterna av redan gjorda investeringar uteblir**

Sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand/Västerasby beskrivs ofta som Sveriges längsta flaskhals. Det är 27 mil enkelspårig järnväg som begränsar hela det svenska järnvägsnätet. Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall samt Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand/Västerasby (Nya Ostkustbanan) är av skiftande kvalitet. Vissa sträckor kan relativt enkelt uppgraderas till snabbtågsstandard, vilket Trafikverket föreslår, samtidigt som andra sträckor för tankarna till de tidiga rallarnas vedermödor. Det betyder att nyttan av de högkvalitativa järnvägssträckorna inte kan användas fullt ut.

Det är inte rimligt att köra snabbtåg på sträckor som är byggda för ångtåg. Med Ostkustbanan utbyggd, i kombination med Botniabanan och Norrbotniabanan, skulle både fjärrtåg och regionaltåg för 250 km/h binda samman hela Norrlandskusten, stärka och förstora arbetsmarknadsregionerna och skapa redundans och ett starkt alternativ till inrikesflyget. Längs kusten finns det stora passagerarunderlaget, som motiverar stora investeringar i närtid. En utbyggd kustjärnväg motiverar också kraftfulla framtida satsningar i anslutande stråk.

Trafikverkets förslag att skjuta upp nya investeringar såsom Nya Ostkustbanan innebär att systemeffekterna av redan gjorda investeringar uteblir och att Sveriges längsta flaskhals även fortsättningsvis kommer att strypa överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart.

Idag går relativt få godståg på kustjärnvägen. Det beror på att Ostkustbanans standard inte håller för långa och tunga godståg. När Nya Ostkustbanan är klar kommer kostnaderna för en järnvägstransport att halveras, vilket har stor betydelse för den svenska basindustrins framtid. Det innebär att tunga och långa godståg skulle kunna trafikera Nya Ostkustbanan. Nu går många av dessa på Norra Stambanan, men den är inte byggd för moderna godståg och kommer inte heller i framtiden att byggas om för den standarden. En ny kustjärnväg innebär att lutningen på sträckan mellan Umeå och Göteborg som högst skulle uppgå till 10 promille, vilket är avgörande för



godstrafiken. En ny kustjärnväg betyder också ökad tillförlitlighet, kortare transportsträckor, högre hastigheter, snabbare omlopp och mindre skogstid. Sammantaget kan kostnaderna för en järnvägstransport upp emot halveras (Sweco 2016), vilket gör denna investering till en av de viktigaste för att stärka näringslivets konkurrenskraft.



När Nya Ostkustbanan är klar kommer systemeffekten av redan gjorda investeringar att tas tillvara och Sveriges längsta flaskhals avlägsnas.

### **Effekt: Den regionala utvecklingen försvåras, särskilt i norra Sverige**

Det är inte bara trafiksystemeffekter som äventyras med Trafikverkets förslag till inriktning, hela norra Sveriges utveckling riskeras. Investeringar för över 1 070 miljarder kronor är på gång i norra Sverige.

Arbetslivet förändras snabbt, där pendling har blivit allt viktigare. Många orter längs kusten har en ensidig näringslivsstruktur, där goda pendlingsmöjligheter är avgörande för företagets möjlighet att hitta kompetenta medarbetare. Det är inte bara frågan om inpendling från den lilla orten till staden, utan i minst lika hög grad möjligheten för ett företag på den lilla orten att rekrytera personal som är bosatt i den större staden.



När Nya Ostkustbanan är klar kommer pendlingsmöjligheterna längs hela kusten från Gävle och norrut att kraftigt förbättras.

### **Effekt: Norra Sveriges starka flygberoende kvarstår**

Även om tågresandet har ökat kraftigt under senare år finns ett fortsatt beroende av inrikesflyget för orter som Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik och Umeå. Trafikverket räknar med oförändrat inrikesflyg i framtiden. Den analysen bygger på att inga nya investeringar görs i järnvägsnätet, vilket givetvis försämrar för tåget att konkurrera med flyget. Covid-19 visar hur sårbara helt flygberoende orter är. Regeringen fick gå in och ge Trafikverket i uppdrag att upphandla flygtrafik, mitt under brinnande pandemi. När Nya Ostkustbanan är klar kan många fler välja tåget före flyget. Försiktiga beräkningar, baserade på restidernas påverkan på val av färdmedel, visar att cirka 850 000 potentiella flygresenärer skulle välja tåget när Nya Ostkustbanan och Norrbottenbanan står färdiga. SJ bedömer att potentialen är ännu högre och menar att närmare en miljon passagerare skulle flyttas över från flyg till tåg när Nya Ostkustbanan är klar. Det motsvarar en minskning med cirka 60 000 ton koldioxidkvivalenter per år, relativt dagens nivåer.



När Nya Ostkustbanan är klar skulle städer som Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik och Umeå ha ett funktionellt alternativ till flyget. Det skapar en robusthet inför framtiden.

### **Effekt: Det svenska näringslivet försvagas, särskilt basindustrin**

Basindustrin har också i framtiden en central roll att spela i den svenska ekonomin och basindustrins behov av fossilfria transporter kommer inte under överskådlig tid att kunna säkras med ellastbilar. I tider med tilltagande elbrist är det viktigt att prioritera energieffektivitet. Nya Ostkustbanan och annan elektrifierad järnväg är mer än dubbelt så energieffektiv som ellastbilar är. Det finns även andra aspekter som talar för att långväga gods ska gå via sjöfart eller järnväg. Det handlar om den trängsel som uppkommer om ännu större volymer ska gå via väg, liksom det ökade slitage som det leder till. Dessutom är en stor del av basindustrins transporter av en karaktär att de inte lämpar sig för vägtransporter. Väg nätet har dessutom inte kapacitet för att klara transportbehovet.

Med dagens låga kvalitet och kapacitet på gamla Ostkustbanan och Ådalsbanan blir järnvägstransporter dyra och det finns en risk för att ännu mer gods går på väg. Målet borde i stället vara att lyfta godstransporter från väg till järnväg. Just nu genomförs rekordstora investeringar i norra Sverige inom en mängd sektorer. Norrbottenbanan har byggstartats, men så länge som kustjärnvägen söder om Botniabanen inte åtgärdas kommer godset inte att kunna gå den mest naturliga och kortaste vägen utan tvingas ta omvägen via Norra Stambanan eller fortsätta att gå med lastbil längs kusten.

De stora satsningar som gjorts i Sundsvall kring det nya logistikcentret kommer också generera en högre efterfrågan på järnvägstransporter. Med Nya Ostkustbanan utbyggd kommer antalet godståg mer än fördubblas jämfört med Trafikverkets basprognos och transportkostnaderna till och från norra Sverige sjunka.



När Nya Ostkustbanan är klar kommer godstransportkostnaderna att sjunka kraftigt. Det betyder stärkt konkurrenskraft för näringslivet, inte minst för företag i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland där såväl städer som industrier ligger som ett pärlband längs kusten.

### **Effekt: Det blir svårare att nå jämställdhetsmålen**

Rätt infrastruktursatsningar hjälper till att nå viktiga samhällsmål; exempelvis ökad jämställdhet, ökad regionförstoring och klimatneutralitet. I ett läge då Trafikverket säger nej till alla nya investeringar hotas den samhällsutveckling som regering och riksdag eftersträvar. Utan investeringar cementeras dagens strukturer. Med investeringar kan utvecklingen vändas och gå i rätt riktning. De investeringar som Trafikverket genomför påverkar människors liv och vardag och inriktningen på vilka åtgärder som prioriteras leder till ökade eller minskade klyftor i samhället. Under lång tid har åtgärder för att förbättra personbilstrafiken dominerat. Huvuddelen av dessa nyttor har tillfallit män som använder personbilen mer än kvinnor. De senaste decennierna har även åtgärder som förbättrar för kollektivtrafiken fått sin del av kakan. Det leder till en jämnare fördelning av nytta mellan män och kvinnor, men det är viktigt att inte bara se till totalbeloppen utan till typ av investering.

Trafikverket har visat att nyttan av en investering i höghastighetsbanor till stor del tillfaller män. En satsning på snabb, smidig och frekvent arbetspendling med tåg längs Norrlandskusten ger däremot förbättrade möjligheter för både kvinnor och män. Både män och kvinnor genomför lika många resor, men män reser längre och har en bredare arbetsmarknad till sitt förfogande. Ofta är det kvinnor som får begränsade möjligheter till jobb och karriär när arbetsmarknaden är ensidig. En utbyggnad av kollektivtrafiken som Nya Ostkustbanan möjliggör för både män och kvinnor att välja att resa kollektivt och resa med tåg. Det blir då lättare för både män och kvinnor att hitta rätt jobb, vilket gynnar jämställdheten.



När Nya Ostkustbanan är klar stärks både mäns och kvinnors arbetsmarknad, men kvinnorna kommer att gynnas mer av utbyggd pendling än männen.

## Bilaga 2

# Underlag och tidigare utredningar från Trafikverket

Trafikverket har tagit fram ett stort antal utredningar som utmynnat i Slutrapporten "[Bristanalys Nedre Norrland. Utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning \(TRV 2021/3562\)](#)" ([länk](#))

1. Ådalsbanan översiktlig banutredning Sundsvall – Bollstabruk (1994-05-30) och Ådalsbanan stråkutredning Sundsvall – Bollstabruk (1994-06)
2. Huvudavtal om byggandet av Botniabanan 1997-11-27
3. Regeringsrapport utbyggnad Ådalsbanan, Banverket 1998
4. Idéstudie. Etapputbyggnad av dubbelspår Gävle-Sundsvall. Banverket 2008
5. Förstudie Sundsvall- Härnösand slutrapport (TRV 2010/56900)
6. Förstudie Dubbelspår Ostkustbanan Gävle – Sundsvall (TRV 2010/25933)
7. Järnvägsutredning Sundsvall – Härnösand (TRV 2013/76428)
8. Åtgärdsvalsstudie tillgänglighets- och omledningsfunktion Västerasby-Långsele (TRV 2014/88118)
9. Åtgärdsvalsstudie Kuststråket Gävle-Umeå (TRV 2015/61039)
10. Rapport: Samordnad planering för järnvägen mellan Gävle och Sundsvall (2015:068)
11. Rapport: Järnväg i norra Sverige, Underlag till Sverigeförhandlingen (2016:030)
12. Rapport: Sweco, Nyttöanalys av projektet Nya Ostkustbanan. OSTKUSTBANAN 2015 AB Underlag till Sverigeförhandlingen 2016
13. Åtgärdsvalsstudie transportnoden Gävle (TRV 2016/34666)
14. Tillstånd och brister i transportsystemet, Underlagsrapport till Nationell plan för Transportsystemet 2018-2029 (TRV 2017:154)
15. ÅVS tillgänglighets- och omledningsfunktion Västerasby - Långsele TRV 2014/88118
16. Åtgärdsbeskrivning (nr 7931) Gävle – Sundsvall Kapacitetsförstärkning inklusive Ådalsbanan (2018)
17. Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (N2018.21)
18. Förslag till utbyggnadsoptimering med fokus på godstrafiken för Ostkustbanan och Ådalsbanan. Nya Ostkustbanan AB (2019-10-17)
19. Kapacitetsutredning för sträckan Gävle-Västerasby (Umeå) och Norra Stambanan sträckan Storvik-Kilafors (TRV 2019/15192)
20. Kapacitet på järnväg – en kunskapsöversikt (TRV 2019:132)
21. Delrapport: Organisering av nya stambanor – fas 1 (2020)
22. Huvudrapport 250 km/tim med blandad trafik. Underlag till NP (TRV 2020:090)
23. Utredning Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart i Region Mitt (TRV 2020:177)
24. Klimat- och sårbarhetsanalysen (KSA) av Ostkustbanan, stråket Hudiksvall – Sundsvall, utfördes mellan den 24 – 27 november 2020 av Isabelle Johnsson, Utredare klimatanpassning, Trafikverket Nationell samhällsplanering.
25. Förslag till utbyggnadsstrategi för Ostkustbanan och Ådalsbanan, Gävle – Västerasby (TRV 2020/57564)
26. Samrådsredogörelse till Bristen Nedre Norrland. Förslag till utbyggnadsstrategi (TRV 2020/57564)
27. Slutrapport Bristanalys Nedre Norrland. Utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning (TRV 2021/3562)

Utöver detta togs följande två rapporter fram av Trafikverket 2020. De har också stor bärighet på Nya Ostkustbanan:

1. [Huvudrapport: 250 km/tim med blandad trafik \(2020\)](#)
2. [Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart i Region Mitt \(2020\)](#)

## Sammanställning av rapporter publicerade av Nya Ostkustbanan

### [Länk: Attraktiv tågtrafik Östersund–Stockholm \(2021\)](#)

Syftet med studien är att visa hur restidsmålet fyra timmar Östersund–Stockholm kan uppnås tillsammans med ett större turutbud av attraktiv persontågtrafik. Analysen bygger på sambandet mellan marknadsförutsättningar, infrastruktur och trafikering. Slutsatsen är att en utveckling av Mittbanan (Östersund–Sundsvall) och Ostkustbanan (Sundsvall–Stockholm) har en betydligt större potential än Norra stambanan. Det beror på det många gånger större befolkningsunderlaget längs kusten i mellersta Sverige. Trafik via Sundsvall är en bättre lösning som bygger på realistiska och förankrade åtgärder, vilka motiveras av ett omfattande personresande och en stor potential för fler godståg. Trafiken får nära tre gånger fler avgångar med direkttåg Östersund–Stockholm med samma fordonsbehov som via Norra stambanan. Den attraktiva trafikeringen är realistisk inom tio år.

### [Länk: Den samhällsekonomiska nyttan av Nya Ostkustbanan \(2021\)](#)

En samhällsekonomisk analys av nyttan av att bygga ut hela Nya Ostkustbanan. Kalkylen bygger på Trafikverkets metodik. Nettonuvärdeskvoten 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.

### [Länk: Gävleborgs arbetsmarknad och Nya Ostkustbanan \(2021\)](#)

PM som beskriver hur Nya Ostkustbanan bidrar till att utveckla Gävleborgs arbetsmarknadsregion genom klassiska regionförstoringseffekter. Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid ökar från 10 procent för Gävle kommun upp till nära 400 procent för Hudiksvalls kommun. Nordanstig, Hudiksvall, Söderhamn och Älvkarleby inkluderas i gemensamma arbetsmarknadsregioner med Sundsvall och/eller Gävle. Regionerna får över 150 000 arbetstillfällen och därmed mycket goda utvecklingsförutsättningar. Hudiksvall tillförs exempelvis nästan 200 branscher inom 45 minuters restid. En försiktig bedömning indikerar ungefär 2 400 fler jobb som en följd av den högre dynamiken i stråket.

### [Länk: Nya Ostkustbanan – Vägen till överflyttning av gods till järnväg och sjöfart \(2021\)](#)

Rapporten visar hur Nya Ostkustbanan påverkar godstransportkostnaderna för ett antal transportupplägg. Kostnaderna för en transport år 2020 Eskilstuna–Umeå, Sundsvall–Wuppertal och Kramfors–Poznan, är analyserad och jämförd med beräknade kostnader för en transport 2030, med Nya Ostkustbanan utbyggd. Kostnaderna 2030 bygger på fattade eller aviserade politiska beslut samt bedömningar om teknisk utveckling. Känslighetsanalyser av högre drivmedelspriser, en snabb elektrifiering samt introduktion av längre fordon kompletterar analysen. Utan Nya Ostkustbanan kommer transportkostnaderna öka markant de närmaste 10 åren. Med Nya Ostkustbanan sjunker kostnaderna, samtidigt som en överflyttning till järnväg och sjöfart kommer att ske. Den pågående förskjutningen av Sveriges utrikeshandel österut innebär också att hamnar såsom Gävle och Norvik kommer få en mera strategisk roll i framtiden.

### [Länk: Sundsvalls arbetsmarknadsregion och Nya Ostkustbanan \(2021\)](#)

I ett kortfattat PM beskrivs hur Nya Ostkustbanan bidrar till att utveckla Sundsvalls arbetsmarknadsregion genom klassiska regionförstoringseffekter. Tillgängligheten för kommunerna i stråket Kramfors–Söderhamn ökar dramatiskt. Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid ökar med mellan 40 procent och ett par hundra procent för aktuella kommuner. Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Timrå, Härnösand och Kramfors bildar en gemensam arbetsmarknadsregion. Branschbredden ökar, vilket minskar sårbarheten och ökar innovationsförmågan. Sammantaget förbättras arbetsmarknaden, produktiviteten ökar och en försiktig bedömning visar på ungefär 2 100 fler jobb.

### [Förslag till utbyggnadsoptimering med fokus på godstrafiken för Ostkustbanan och Ådalsbanan \(2019\)](#)

Rapporten beskriver den bästa utbyggnadsordningen av Nya Ostkustbanan om man enbart beaktar godstrafikens behov. Genom att sätta godstrafiken i fokus balanserar studien den övervikt som ofta ges till persontransporter i exempelvis samhällsekonomiska kalkyler. Analysen visar att utbyggnaden av Ådalsbanan är mycket angelägen för att möjliggöra effektiva godstransporter längs kusten. När hela Nya Ostkustbanan är utbyggd kommer mellan 25 och 28 godståg att flytta från stambanorna i inlandet, då kustjärnvägen erbjuder en genare och snabbare väg och dessutom passerar närmare de stora industrierna.

### [Mer pang för pengarna – hur de samhällsekonomiska analyserna kan utvecklas med lärdomar från Nya Ostkustbanan \(2018\)](#)

Rapporten belyser både styrkor och svagheter med de samhällsekonomiska beslutsunderlagen. Med hjälp av experter från bland annat Trafikanalys, universitet och konsultföretag, identifierar studien utvecklingsbehov samt belyser hur tidigare prognoser faktiskt har fallit ut. En central del i rapporten är systemperspektivet, vilket belyses med konkreta exempel från Ostkustbanan och Ådalsbanan. Så länge som det kvarstår flaskhalsar för exempelvis tillåten axellast på en sträcka, så kan inte den fulla systemnyttan förverkligas. Studien tar också upp värdet av så kallade "wider economic benefits", effekter som forskningen är enig om inte fångas på ett adekvat sätt i nuvarande kalkyler.

### [Nyttoanalys Nya Ostkustbanan \(2016\)](#)

Rapporten analyserar nyttorna av Nya Ostkustbanan enligt Sverigeförhandlingens struktur. Rapporten visar tydligt de systemeffekter som uppstår när hela stråket byggs ut och då möjliggör en effektiv och konkurrenskraftig trafik för både gods och passagerare. Analysen har lyfts fram av Sverigeförhandlingen som ett av de bästa underlagen för deras arbete, framför allt för beskrivningen av systemnyttan för godstransporter.