

2026-01-07

Komplettering av Nya Ostkustbanans remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Till
Kopia
Diarienummer

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se
LI2025/01587

Nya Ostkustbanan överlämnar här en kompletterande skrivelse med tillhörande fakta-PM som bilagor. Skrivelsen är en komplettering till vårt tidigare inskickade remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

Reaktionerna på Trafikverkets förslag att ersätta den planerade dubbelspårsutbyggnaden på Ostkustbanan med förlängda mötesspår har varit omfattande. Detta framgår tydligt av remissvaren och av de yttranden som skickats till regeringskansliet från enskilda företag, näringslivsorganisationer, ledande tågoperatörer samt andra intressenter.

Sedan 2014 har Trafikverket, i samverkan med kommuner, regioner och andra aktörer, planerat för en utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår. Planeringsarbetet har kommit långt. För etappen Kubikenborg–Dingersjö finns i dag en färdig järnvägsplan, och projektet är redo för genomförande. Därtill har både Sundsvalls kommun och Gävle kommun avtal med staten rörande dubbelspårsutbyggnaden. Mot denna bakgrund framstår Trafikverkets förslag att helt stryka etappen Kubikenborg–Dingersjö och göra "omtag" med etappen Gävle–Kringlan svårbegripligt, såväl utifrån identifierade brister och behov som planeringsläge och ingångna avtal.

Etappen Kubikenborg–Dingersjö har därutöver särskild betydelse eftersom den är avsedd att bli den första större tillämpningen i Sverige av landbroar i större skala. Denna byggteknik bedöms kunna bidra till lägre byggkostnader och är av betydelse för teknikutveckling och kostnadseffektivitet i framtida järnvägsprojekt. Om projektet inte genomförs finns en risk att denna utveckling fördröjs väsentligt.

Även etappen Gävle–Kringlan är av strategisk betydelse för det svenska järnvägssystemet. Gävle utgör en central knutpunkt där flera nationellt viktiga stråk sammanstrålar, och kapacitetsbristerna i och omkring Gävle påverkar därmed järnvägssystemets funktion i ett bredare perspektiv.

Trafikverket har i sitt planförslag aviserat ett omtag för Gävle–Kringlan med hänvisning till kostnadsutvecklingen. Nya Ostkustbanan delar uppfattningen att kostnadskontroll och kostnadsreducerande åtgärder är viktiga inom hela investeringsportföljen. Samtidigt behöver kostnader alltid vägas mot den nytta som uppnås. För Gävle–Kringlan bedöms nyttan vara betydande i förhållande till investeringen. Projektet bidrar till ökad kapacitet, förbättrad robusthet och ökad punktlighet i ett nationellt perspektiv och är en förutsättning för att kuststråket och angränsande banor ska kunna fungera ändamålsenligt. Produktionskostnaden för en km järnväg i etappen Gävle–Kringlan är avsevärt lägre än motsvarande kostnader i andra större järnvägsprojekt, vilket borde tala **för** Gävle–Kringlan – inte **emot**!

I den åtgärdsplan som Nya Ostkustbanan har lämnat till Trafikverket har vi redovisat konkreta förslag till kostnadsbesparande åtgärder. Vi finner det obegripligt att Trafikverket – trots protester från Hudiksvalls kommun och andra – framhärdat i att projektera för 250 km/h genom Hudiksvalls stadskärna. Vi har även funnit det märkligt att Trafikverket projekterar Bergslagsbanan för en hastighetsstandard om 250 km/h, trots att det saknas både trafikala och fordonsmässiga förutsättningar för att en sådan hastighet kan förväntas nyttjas på denna bana. En mer ändamålsenlig dimensionering på dessa delsträckor bedöms kunna sänka kostnaderna utan att försämra funktion, kapacitet eller måluppfyllelse.

Vår samlade bedömning är därför att Gävle–Kringlan är en investering som bör fullföljas, och att projektet snarare bör justeras och optimeras än omprövas i grunden.

Som underlag till denna skrivelse bifogas ett antal fakta-PM som belyser olika aspekter av Trafikverkets planförslag:

- PM som jämför nytta och kostnader mellan större namngivna investeringsprojekt och visar att Nya Ostkustbanan, givet Trafikverkets egna prioriteringsprinciper, borde varit en självklar del av nästa nationella plan.
- PM som redovisar hur Trafikverkets förslag förhåller sig till EU:s bindande TEN-T-krav. Vi konstaterar att förlängda mötesspår inte är en åtgärd som leder till måluppfyllelse, utan riskerar att befästa kvarstående kapacitetsbrister och sänkta hastigheter. Denna slutsats borde även Trafikverket ha redovisat för regeringen, nu nämner man inte att föreslagen åtgärd innebär att Sverige inte kommer att uppfylla EU:s mål.
- PM som visar våra inspel – inklusive obesvarade frågor – i Trafikverkets arbete med stråkanalysen.
- Vidare bifogas den åtgärdsplan som Nya Ostkustbanan tidigare har lämnat till Trafikverket, med förslag på prioriteringar, justeringar och kostnadsbesparande åtgärder inför arbetet med nationell plan. Vår bedömning är att Trafikverket inte alls har beaktat dessa synpunkter, trots återkommande dialoger och möten på regional nivå. Därtill bifogas kapacitetsutredningen från 2011, där Trafikverket redan då konstaterade att förlängda mötesspår nått vägs ände som metod och inte kan lösa de strukturella kapacitetsproblemen på kustjärnvägen.
- Vi har också ställt samman ett enkelt PM som visar hur Trafikverket 2014, 2018 och 2022 prioriterat ned Nya Ostkustbanan, och att regeringen varje gång har prioriterat upp Nya Ostkustbanan. Vi hoppas och tror att regeringen för fjärde gången ska ge Trafikverket bakläxa.

Vi noterar slutligen att flera remissinstanser har pekat på riskerna med att lämna en lång och kapacitetsmässigt begränsande flaskhals mitt i det nationella och europeiska järnvägssystemet.

Vår förhoppning är att denna kompletterande skrivelse och de bifogade underlagen ska bidra till en mer fullständig och transparent belysning av konsekvenserna av Trafikverkets förslag samt tydliggöra behovet av att fullfölja den planerade dubbelspårsutbyggnaden av Nya Ostkustbanan.

Med vänlig hälsning

Ingela Bendrot
Vd Nya Ostkustbanan