

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

Remiss till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Till  
Kopia  
Diarienummer

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

Remissvar:

# Nya Ostkustbanan – pusselbiten som regeringen utlovade och Trafikverket tog bort

Urspärning i Skorped, norr om gamla Ostkustbanan och Ådalsbanan, september 2025,  
stoppade all tågtrafik från norra Sverige. Foto: Mats Andersson, TT.



# Innehåll

|                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tydliga direktiv från regeringen                                                                     | 4  |
| Nya Ostkustbanan – Sveriges mest planmogna projekt?                                                  | 7  |
| Nya Ostkustbanan – ryggraden i järnvägsnätet genom Sverige                                           | 9  |
| Alla vill ha stråk – och stråket finns                                                               | 10 |
| Järnvägssystemet måste hänga ihop och flaskhalsar måste bort                                         | 11 |
| Det naturliga stråket finns längs Norrlandskusten                                                    | 12 |
| Kapaciteten räcker inte – hot mot Sveriges konkurrenskraft                                           | 14 |
| Lösningen är enkel: Bygg dubbelspår. Bygg Nya Ostkustbanan.                                          | 15 |
| Nya Ostkustbanan stärker företagens konkurrenskraft                                                  | 19 |
| Nya Ostkustbanan stärker besöksnäringen                                                              | 20 |
| Nya Ostkustbanan avgörande för totalförsvarets behov                                                 | 22 |
| Nya Ostkustbanan ger kostnadsbesparingar, översvämningsskydd och ökar transportsystemets klimatnytta | 23 |
| Att lappa och laga är att slänga pengar i sjön                                                       | 24 |
| Trafikverket följer inte sina egna prioriteringsgrunder                                              | 25 |
| Effektiv kostnadskontroll – med fokus på de största och dyraste, framför de små och billiga          | 27 |
| Genomför en snabb utbyggnad av hela Nya Ostkustbanan                                                 | 29 |
| Sundsvall–Kubikenborg starten på dubbelspårsutbyggnaden                                              | 30 |
| Gävle–Kringlan – en nationellt strategisk järnvägsnod                                                | 32 |
| Vårda det vi har – i praktiken                                                                       | 34 |

# Tydliga direktiv från regeringen

*Redan 2011 konstaterade Trafikverket i den så kallade Kapacitetsutredningen att det inte längre var möjligt att lösa kapacitetsproblemen på Ostkustbanan och Ådalsbanan genom fler mötesspår – nästa steg måste vara dubbelspår. Sedan dess har Trafikverket, i nära samverkan med regioner, kommuner, länsstyrelser och andra berörda aktörer, arbetat målmedvetet med att planera för ett modernt dubbelspår hela vägen mellan Gävle och Härnösand.*

**Regeringens direktiv var tydliga och innebar ett stöd för fortsatt dubbelspårsutbyggnad.**

## Viktiga budskap till Trafikverket inför nationell plan 2026–2037

- ✓ Vårda det vi har
- ✓ Bygg klart stråken
- ✓ Satsa på sträckor som är viktiga för gods- och persontrafik
- ✓ Håll ingångna avtal
- ✓ Uppfyll lagkrav
- ✓ Prioritera samhällsekonomisk lönsamhet
- ✓ Stärk kostnadseffektiviteten

**Nya Ostkustbanan uppfyller samtliga kriterier!**



Foto: Ninni Andersson/Regeringskansliet

**”Mer pengar till infrastruktur, och mer infrastruktur för pengarna.”**

Andreas Carlson,  
infrastruktur- och bostadsminister

Trafikverkets förslag till ny nationell plan kom som en chock. Redan 2021 tog Trafikverket fram en komplett utbyggnadsstrategi för hela sträckan Gävle–Härnösand. Nu vill Trafikverket plötsligt ersätta den långt gångna och planerade dubbelspårsutbyggnaden med förlängda mötesspår – och dessutom sänka målhastigheten till 160 km/h. Förslaget har mött kraftfulla reaktioner från näringslivet i norra Sverige samt från samtliga politiska partier. Vi anser att Trafikverket inte har tagit hänsyn till regeringens tydliga direktiv. Trafikverkets förslag innebär att Sverige inte kommer att uppfylla de lagkrav som finns i EU:s TEN-T-förordning.

Företag som **BAE Systems Hägglunds, SCA, Holmen, Mondi Dynäs, Monitor ERP System, Rottneros, SEKAB, Valbo Trä, Valmet, D2MA Technology, EdmoLift** och **Gävle Hamn** har tillsammans med **Handelskammaren Mittsverige** och **Mellansvenska Handelskammaren** riktat kritik mot att Trafikverket föreslår att dubbelspårsutbyggnaden ska stoppas.

Ostkustbanan och Ådalsbanan utgör en del av EU:s stomnät (TEN-T Core Network), men Trafikverket bortser från att förordningen är gällande lag i Sverige och avbryter pågående och planerad dubbelspårsutbyggnad. Samtidigt föreslår Trafikverket mycket stora järnvägsinvesteringar i andra delar av landet, varav några i stråk som inte ingår i EU:s stomnät. Totalt innehåller planförslaget satsningar på omkring 200 miljarder kronor på olika järnvägsprojekt. Trafikverket väljer nu att satsa på enskilda sträckor utan att knyta samman dem till ett fungerande och sammanhängande järnvägsnät, vilket vi ser på med stor oro.

Vi välkomnar att kustjärnvägen byggs ut norrut ända till Luleå – det behövs verkligen för både företag och innevånare. Vi är också positiva till förslaget om fyrspår mellan Arlanda och Uppsala. Samtidigt är det häpnadsväckande att Trafikverket föreslår att de små men avgörande satsningarna på Ostkustbanan stryks eller bantas. Det är obegripligt, eftersom Ostkustbanan är en central del i EU:s stomnät och en ryggrad i det svenska järnvägsnätet.



Ett tåg åker på Ostkustbanan genom Hudiksvalls stadshotell. Foto: Henrik Berg.

Järnvägs kollapsen i Västernorrland i september visar med all tydlighet behovet av en robust och modern järnväg – inte minst för att klara de mycket stora godsflöden som kommer från norra Sverige och ska transporteras söderut.

Trafikverket har redan investerat omkring 1,8 miljarder kronor i förberedelser för dubbelspår. En central uppgift för myndigheten bör nu vara att undvika ytterligare förgäveskostnader och fullfölja utbyggnaden.

### **Nya Ostkustbanans styrelse föreslår**

Att regeringen beslutar att påskynda utbyggnaden av hela Nya Ostkustbanan – en modern järnväg för längre, tyngre och snabbare tåg mellan Gävle och Härnösand.

Dubbelspårsutbyggnaden behövs för att leva upp till ingångna avtal, skynda på måluppfyllelsen gentemot lagkraven i TEN-T, motverka kapacitetsbrist och bristen på robusthet för godstransporterna. Fortsatt dubbelspårsutbyggnad är också nödvändig för att undvika förgäveskostnader för berörda kommuner och krav på återbetalning av EU-stöd.

Därför kräver vi att regeringen i nationell plan 2026–2037 fattar beslut om att hela sträckan ska byggas ut till modern dubbelspårsstandard enligt den planering som Trafikverket jobbat med sedan flera år.

Vi föreslår att de två objekt som ligger i nuvarande plan genomförs under planperioden samt att fyra nya objekt läggs in i planen; Flytt av godsbangården i Gävle inklusive ny dragning av hamnspåret, Enånger–Stegskogen (genom Hudiksvall), Bäling–Tjärnvik (Gnarp) samt Ockelbo–Mo Grindar (Norra stambanan).

---

**” Trafikverket har redan investerat omkring 1,8 miljarder kronor i förberedelser för dubbelspår.**

# Nya Ostkustbanan – Sveriges mest planmogna projekt?

*Stat och kommuner har redan lagt betydande resurser på planering och projektering. Korridorvalet för hela Nya Ostkustbanan är gjort, men ett stopp för projektet skulle få stora konsekvenser för privatpersoner och företag med fastigheter längs den planerade sträckningen. Fastigheter går inte att sälja, och det är inte rimligt att bygga ut. Kommunala planer bromsas eller hamnar i vänteläge i avvaktan på beslut om Nya Ostkustbanans utbyggnad. Trafikverkets förslag lägger sig som en våt filt över kommuner och fastighetsägare längs sträckan.*

**Etappen Dingersjö–Kubikenborg är så långt framskriden att bygghandlingar håller på att tas fram och järnvägsplanen befinner sig i fastställelsefas.** Flera avtal har tecknats mellan Sundsvalls kommun och Trafikverket. Om sträckan lyfts ur den nationella planen uppstår flera negativa konsekvenser. Utvecklingsförbudet inom riksintressekorridoren kvarstår, vilket hindrar tillväxt och inskränker äganderätten för fastighetsägare. Kommunen riskerar förlorade intäkter på hundratals miljoner kronor och många arbetstillfällen. Fastigheter som inte kan utvecklas eller säljas skapar stor osäkerhet för privatpersoner, både ekonomiskt och känslomässigt.

**Etappen Gävle–Kringlan är av strategisk betydelse för hela landet.** Det är här Norra stambanan, Ostkustbanan och Bergslagsbanan möts – en järnvägsnod som är avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Det är här tre av de viktigaste järnvägarna för näringslivet knyts samman med Gävle Hamn. Gävle–Kringlan är inte ”bara” ett järnvägsprojekt, utan en central del i hela Gävles och Gävleborgs samhällsutveckling. I Trafikpusslet i Gävle ingår också en flytt av godsbangården. Båda etapperna beskrivs närmare längre fram i remissvaret.

Men även för övriga delprojekt är planmognaden hög, vilket lägger grunden för ett snabbt genomförande och att de stora nyttorna med ett dubbelspår kan realiseras. Regeringen efterfrågar projekt med hög genomförandegrad och där det – utöver stöd från EU och den nationella nivån – också finns ett starkt regionalt och lokalt stöd. Nya Ostkustbanan är den enda sträcka i hela Sverige som har fullt stöd från alla nivåer och alla berörda aktörer, och som bäst uppfyller kraven på genomförbarhet.

---

” Nya Ostkustbanan uppfyller samtliga kriterier!



| Deletapp                            | Bristanalys | Åtgärdsvals-studie | Val av korridor     | Järnvägs-plan | Byggstart | Färdig |
|-------------------------------------|-------------|--------------------|---------------------|---------------|-----------|--------|
| <b>Gävle–Söderhamn</b>              |             |                    |                     |               |           |        |
| Gävle–Kringlan                      | ✓           | ✓                  | ✓                   | 2027          | 2027      | 2037   |
| Kringlan–Ljusne                     | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| Ljusne–Söderhamn                    | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| <b>Söderhamn–Hudiksvall</b>         |             |                    |                     |               |           |        |
| Söderhamn–Losesjön                  | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| Losesjön–Enånger                    | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| Enånger–Stegskogen                  | ✓           | ✓                  | 2025                |               |           |        |
| <b>Hudiksvall–Sundsvall</b>         |             |                    |                     |               |           |        |
| Stegskogen–Bäling                   | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| Bäling–Tjärnvik                     | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| Tjärnvik–Njurundabommen             | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| Njurundabommen–Dingersjö            | ✓           | ✓                  | ✓                   | ✓             | ✓         | ✓      |
| Dingersjö–Kubikensborg              | ✓           | ✓                  | ✓                   | 2026          | 2028      | 2033   |
| Kubikensborg–Sundsvall C            | ✓           | ✓                  | ✓                   | ✓             | 2025      | 2028   |
| Sundsvall C                         | ✓           | ✓                  | ✓                   | ✓             | 2026      | 2030   |
| <b>Sundsvall–Härnösand–Kramfors</b> |             |                    |                     |               |           |        |
| Sundsvall–Birsta                    | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| Birsta–Bye (genom Timrå)            | ✓           | ✓                  | Ny studie klar 2027 |               |           |        |
| Bye–Härnösand                       | ✓           | ✓                  | ✓                   |               |           |        |
| Härnösand–Kramfors                  | ✓           | ✓                  |                     |               |           |        |

Illustrationer över planmognaden. Källa: Trafikverket oktober 2024.

# Nya Ostkustbanan – ryggraden i järnvägsnätet genom Sverige

*Järnvägstrafiken till och från norra Sverige är beroende av två stråk: Norra stambanan – Stambanan genom övre Norrland samt kustjärnvägen Ostkustbanan – Ådalsbanan – Botniabanan – Norrbotniabanan. Av dessa banor är Norra stambanan – Stambanan genom övre Norrland och Ostkustbanan norr om Gävle/Ådalsbanan i huvudsak enkelspåriga, med låg standard men högt kapacitetsutnyttjande. Det gör trafiken mycket sårbar för störningar.*



**Urspårat tåg på Gamla Ostkustbanan 2023.** Foto: Mats Andersson / TT.

Större incidenter sker regelbundet och får långtgående konsekvenser. Urspåringen 2023 mellan Iggesund och Hudiksvall ledde till stora problem. Andra exempel är urspåringarna vid Gnarp 2011 och 2012 samt urspåringen på Ådalsbanan vid Prästmon 2025. Varje gång något sådant inträffar kraschar järnvägstrafiken mellan norra och södra Sverige. Vid järnvägs kollapsen i Västernorrland i september var det endast enstaka godståg som kunde ta sig fram via Inlandsbanan – en oelektrifierad bana med mycket låg standard.

**När järnvägen stängs isoleras norra Sverige, vilket drabbar både svensk industri och landets ekonomi hårt.** Vid översvämningarna 2025 i Västernorrland blev effekterna mycket stora, men tack vare en kraftsamling från näringslivet och transportföretagen i samverkan med myndigheter kunde trafiken återupptas i rekordfart.

Totalstoppen i järnvägstrafiken mellan norr och söder borde leda till både eftertanke och handling. Det är hög tid att inse att godset måste komma fram – annars riskerar stora och viktiga industrier att tvingas stoppa hela sin produktion. Det leder till enorma kostnader och utgör ett allvarligt hot mot svensk konkurrenskraft.

Alla borde inse att det krävs en modern järnvägsförbindelse mellan södra och norra Sverige för att undvika framtida järnvägs kollapser. Nya Ostkustbanan är den pusselbit som saknas i det svenska järnvägsnätet.

## Alla vill ha stråk – och stråket finns

*Logiken i vägsystemet och järnvägssystemet skiljer sig åt. Vägtrafiken är i huvudsak lokal och vägnätet är finmaskigt och väl utbyggt. Järnvägstrafiken är däremot i huvudsak långväga och uppbyggd av tydliga stråk. Detta har alla aktörer insett, men det syns inte i Trafikverkets förslag.*

- **Regeringen är tydlig i sitt direktiv till Trafikverket – regeringen efterfrågar fungerande stråk**, särskilt stråk som binder samman landet och som gynnar både gods och arbetspendling.
- **EU:s regelverk är uppbyggt kring sammanhängande stråk.** Det viktiga stråket ScanMed går genom Sverige från söder till norr, och det så kallade TEN-T-nätet pekar ut järnvägen längs Norrlandskusten, inklusive Ostkustbanan och Ådalsbanan, som huvudstråk för både person- och godstrafik mellan södra och norra Sverige.
- **Stråk är ryggraden i ett fungerande transportsystem.** Kuststråket från Stockholm till Luleå är prioriterat av både SJ och Green Cargo. SJ är i processen att införskaffa nya, moderna höghastighetståg för 250 km/h, som bland annat är tänkta att trafikera Stockholm–Sundsvall–Umeå–Luleå. Green Cargo, Sveriges ledande godstransportör på järnväg, lägger nu över sin godstrafik till kustjärnvägen, dvs Ostkustbanan och Ådalsbanan.
- **Till detta ska Försvarsmaktens behov av robusta och kapacitetsstarka stråk i syd-nordlig riktning läggas.**

Mot denna bakgrund känner vi stor förvåning över att Trafikverket inte vill genomföra en nödvändig satsning på stråket mellan Gävle och Härnösand, utan väljer att låta Sveriges längsta flaskhals fortsätta vara Sveriges längsta flaskhals. Om mindre än två år fyller banan 100 år, och är i behov av en rejäl uppgradering för att möta de krav som finns.

# Järnvägssystemet måste hänga ihop och flaskhalsar måste bort

*Det är först när ett helt stråk är färdigställt som den fulla nyttan av investeringen kan tas tillvara. På samma sätt som elöverföringen från norra till södra Sverige inte fungerar bättre än den svagaste länken, kan inte heller tågtrafiken fungera effektivt om det finns flaskhalsar eller tekniska hinder kvar längs stråken.*

**Järnvägs kollapsen i Västernorrland visar tydligt att det inte hjälper att ha en modern järnväg mellan Kramfors och Umeå om det saknas en fungerande järnväg söderut.** Kapacitetsbristen på Ostkustbanan och Ådalsbanan gör att det är den mest trånga sträckan – flaskhalsen – som avgör hur många tåg som kan trafikera hela stråket. På samma sätt är det sträckan med lägst tillåten maxlast som bestämmer hur tunga tågen får vara. Den bristande standarden på Ostkustbanan märks också genom att Trafikverket tvingats införa flera långvariga hastighetsnedsättningar på grund av slitna spår och växlar.

**Nya Ostkustbanan är den saknade pusselbiten i stråket mellan Stockholm och Luleå.** Botniabanan har varit klar i många år, Norrbotniabanan byggs för fullt, och Trafikverket föreslår att fyrspår söderut från Uppsala nu ska byggas. När det är genomfört kommer kustjärnvägen mellan Stockholm och Luleå att vara modern, funktionell och effektiv – med ett enda undantag; sträckan mellan Gävle och Härnösand.

Ett nytt dubbelspår med hög kapacitet och standard – Nya Ostkustbanan – gör att stråket blir komplett. Då kan de investeringar som redan gjorts i Botniabanan och Norrbotniabanan ge full samhällsekonomisk nytta.

Det är genom att bygga klart stråken som vi skapar kapacitet, effektivitet och konkurrenskraft. Det är så vi möter klimatmålen – och framtidens behov.

Trafikverkets förslag med förlängda mötesspår och sänkt målhastighet till 160 km/h innebär att Sverige inte kommer att kunna uppfylla kraven i EU:s TEN-T-förordning.

---

**”** Det är häpnadsväckande att Trafikverket föreslår att de små men avgörande satsningarna på Ostkustbanan stryks eller bantas.

# Det naturliga stråket finns längs Norrlandskusten

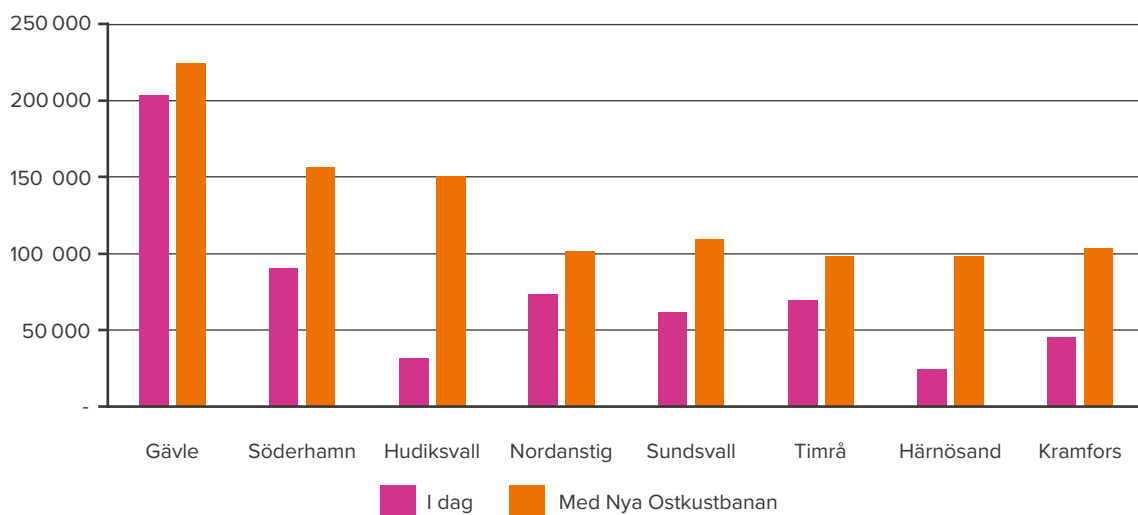
*När stambanorna byggdes under 1800-talet var en av tankarna att järnvägen skulle dras utanför de stora städerna av regionalpolitiska skäl. Man la Norra stambanan/ Stambanan genom norra Sverige i inlandet och hoppades att orterna där skulle utvecklas och växa. Till viss del lyckades det, men Bräcke, Långsele, Vännäs och Älvsbyn konkurrerar inte med Sundsvall, Härnösand och Umeå i storlek.*

Längs kusten finns den största befolkningskoncentrationen, de stora industrierna, hamnarna och sjukhusen. Just därför är det viktigt att järnvägen går längs kusten – det är där både människor bor och näringslivet verkar. Städerna längs den södra Norrlandskusten ligger som ett pärlband på perfekt pendlingsavstånd längs med kusten, givet en modern järnväg. Det är också längs kusten som EU har pekat ut det viktigaste transportstråket, avgörande för såväl gods- som persontrafik. Sjukhusen längs kusten har dessutom en central roll ur beredskapssynpunkt.

**Kuststråket har stora gods- och passagerarflöden redan i dag. Det är längs kusten som järnvägen behövs och det är här den redan används.**

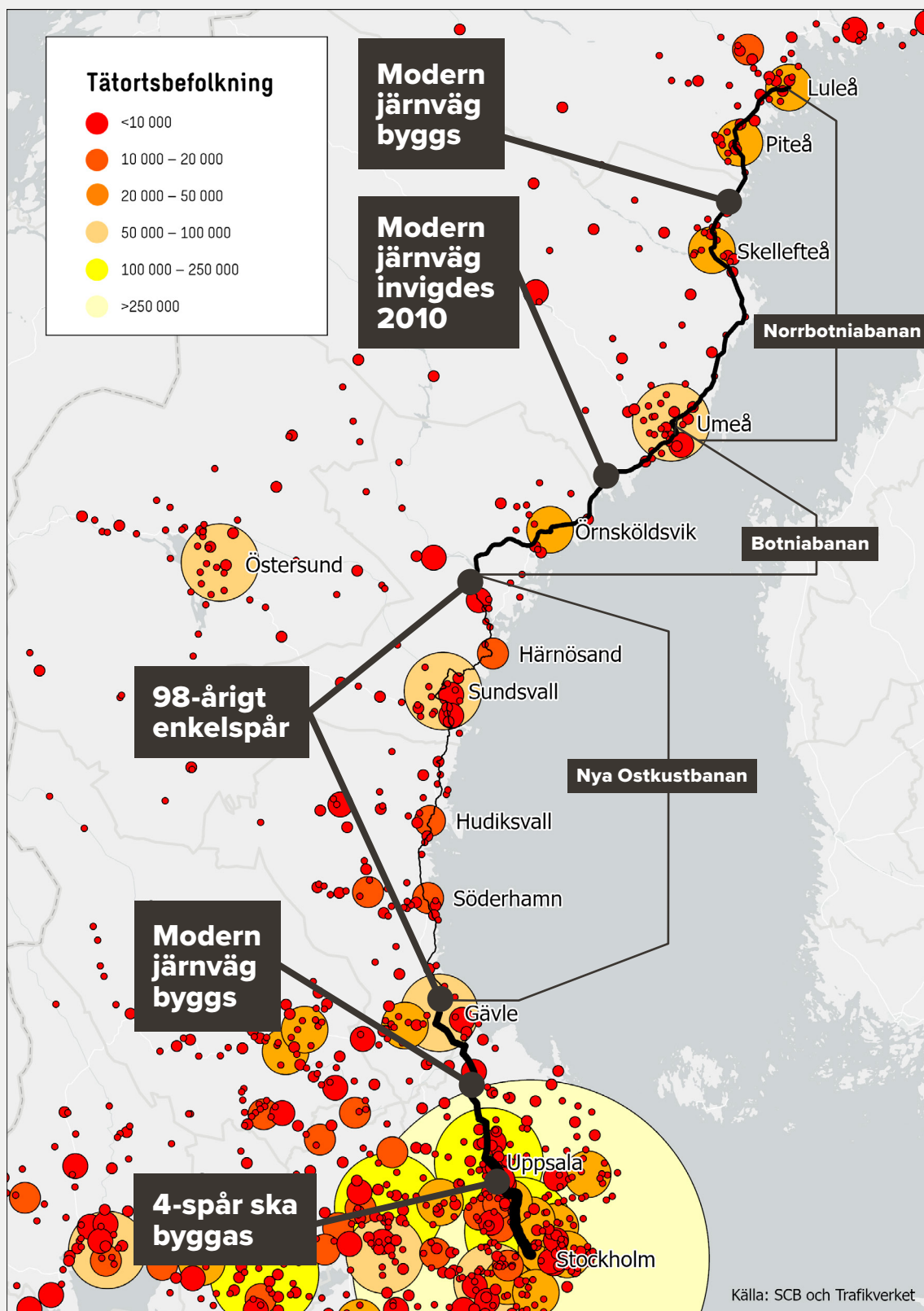
Med en utbyggnad av Nya Ostkustbanan knyts kustens arbetsmarknadsregioner samman och en kraftig regionförstoring uppstår. Alla orter längst sträckan mellan Gävle och Kramfors kommer att få en robust arbetsmarknad på minst 100 000 arbetstillfällen inom 45 minuters pendling. Arbetsmarknaden kommer för många orter att mångdubblas, se följande bild:

Arbetstillfällen inom 45 min



**Nya Ostkustbanan och tillgänglighet till jobb.** Källa: [Gävleborgs arbetsmarknad och Nya Ostkustbanan](#) och [Sundsvalls arbetsmarknadsregion och Nya Ostkustbanan](#), Sweco.

Det ska dock noteras att denna stora effekt bygger på en utbyggnad av Nya Ostkustbanan med den planerade hastigheten på 250 km/h.



**Kustens befolkningsunderlag ger stor efterfrågan på en attraktiv tågtrafik.** (Nya Ostkustbanan avser hela sträckan Gävle–Härnösand–Västeråsby/Botniabanan, medan Trafikverkets samlade effektbedömning behandlar Gävle–Härnösand.) Källa: SCB och Trafikverket.

# Kapaciteten räcker inte – hot mot Sveriges konkurrenskraft

*Det är redan stora kapacitetsproblem på Ostkustbanan och Ådalsbanan. Trafikverket har väddat till tågoperatörerna att undvika att ansöka om tåglägen på Ostkustbanan och Ådalsbanan på grund av kapacitetsbrist. Det är en absurd situation där kustjärnvägens attraktivitet vänds till dess nackdel, vilket drabbar både människor och företag – på grund av bristande kapacitet.*

Trafikverket skriver också i sin kapacitetsrapport för 2024 att ”flera godståg som tidigare gick på Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland har flyttat över till Ostkustbanan–Ådalsbanan–Botniabanan”. Det är framför allt Green Cargo som har flyttat sina tåg till Ostkustbanan och Ådalsbanan, eftersom kustjärnvägen – trots sina brister – är bättre än stambanealternativet. Real Rail har sedan tidigare haft sin trafik förlagd till kusten. Även Hector Rail föredrar kusten, där kunderna finns.

När Norrbotniabanan står klar kommer kapacitetsproblemen norr om Kramfors/Långsele att vara lösta. Men både stambanealternativet och kustjärnvägen söder därom kommer att vara kraftigt överbelastade. Trafikverkets basprognos visar på ett kapacitetsutnyttjande på 100 procent på sträckorna Söderhamn–Njurundabommen (där Njurundabommen–Sundsvall antogs vara utbyggd i prognosen) och Timrå–Härnösand. Ett kapacitetsutnyttjande på 100 procent är varken möjligt eller hållbart i längden.

För att göra situationen ännu mer ansträngd visar basprognosen att även Norra stambanan kommer att vara överfull – framför allt mellan Bollnäs och Ljusdal.

Fram till dess att Nya Ostkustbanan är byggd kommer varken kustjärnvägen eller stambanealternativet att kunna rymma den önskade tågtrafiken. **Godstrafik ställs mot persontrafik. Industrins behov av insatsvaror och godstransporter till kunder ställs mot näringslivets behov av att personalen kan ta sig till jobbet. Det är inte värdigt Sverige 2025.** För att värna vår konkurrenskraft och stärka hela Sveriges utvecklingskraft måste beslut fattas om att bygga Nya Ostkustbanan i sin helhet.

# Lösningen är enkel: Bygg dubbelspår. Bygg Nya Ostkustbanan.

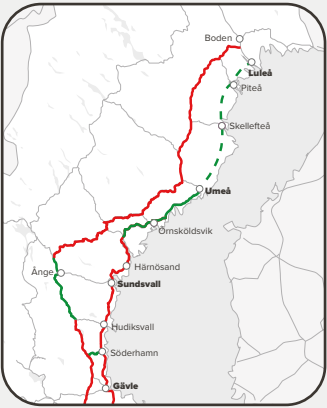
*Sveriges industrialisering startade i norra Sverige, där inte minst Västernorrland hade en central roll. Sveriges nyindustrialisering och den gröna omställningen har också startat här. Och precis som för drygt 150 år sedan är ett sammanhängande järnvägssystem avgörande för framgång.*

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

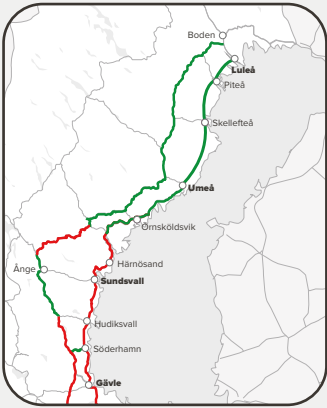
I den nuvarande planen finns beslut om att bygga ut Norrbottenbanan i sin helhet, och delar av Nya Ostkustbanan – dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. Nu har Trafikverket föreslagit att dubbelspårsutbyggnaden mellan Gävle och Härnösand ska stoppas. Förslaget är svårt att förstå, eftersom det redan idag är akut kapacitetsbrist på just denna sträcka. Flera regeringsuppdrag har handlat om hur infrastrukturen i Västerbotten och Norrbotten ska byggas ut för att säkerställa den snabba industriella utvecklingen, vilket motiverar utbyggnad söderut. Nya Ostkustbanan har låtit göra en [stråkanalys](#) som beskriver kapacitetsbristen i systemet och tydligt visar nödvändigheten av att bygga Nya Ostkustbanan.

---

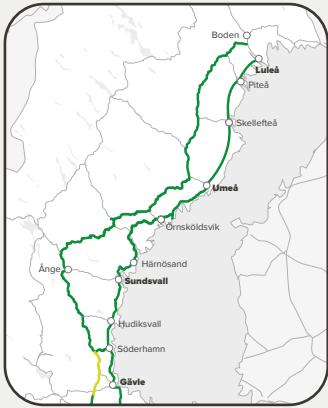
” Alla borde inse att godset måste komma fram – annars riskerar stora och viktiga industrier att tvingas stoppa sin produktion.



**Nuläge:** Innan Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan är byggda:  
  
Akut kapacitetsbrist på sambanan genom övre Norrland, Ostkustbanan och Ådalsbanan.



När Norrbottenbanan byggs klar: Trycket lättar i norr, men akut kapacitetsbrist på Ostkustbanan och Ådalsbanan.



När både Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan byggs har byggs ut:  
  
Ingen kapacitetsbrist!  
Trycket lättas i hela systemet och kapaciteten går från rött till grönt.

|          |       |  |                                                                                                                                   |
|----------|-------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 81–100 % | Högt  |  | Linjedelen är högt utnyttjad i förhållande till sin tillgängliga kapacitet, svårt att få plats med ytterligare tåg och banarbeten |
| 61–80 %  | Medel |  | Systemet är störningskänsligt och en avvägning kan behöva göras mellan olika aktörers behov                                       |
| ≤60 %    | Lågt  |  | Det finns ledig kapacitet och möjlighet att köra fler tåg                                                                         |

**Kapacitetsbristen försvinner först när Nya Ostkustbanan står klar.** Källa: [Kapacitetsanalys för Ostkustbanan](#), Trogon Consulting m. fl.

### **Nya Ostkustbanan med modernt dubbelspår är den enda lösningen som:**

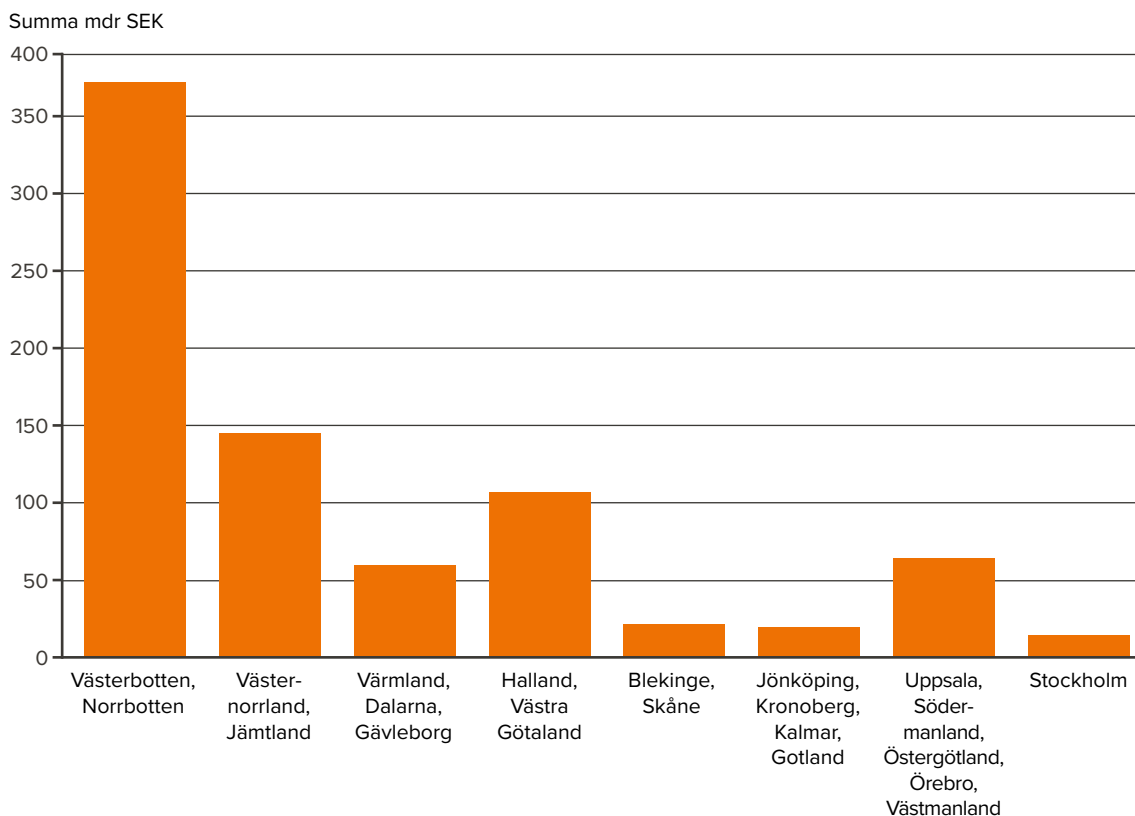
- Möter efterfrågan,
- Ökar robustheten och redundansen,
- Uppfyller EU:s krav inom TEN-T,
- Möter kraven på militär mobilitet och totalförsvarets behov,
- Minskar näringslivets transportkostnader,
- Halverar restiderna och förstorar arbetsmarknadsregionerna,
- Stärker industrins konkurrenskraft,
- Klimatsäkrar kustjärnvägen,
- Minskar underhållskostnader,
- Möjliggör rationellt underhåll,
- Skapar ett sammanhängande järnvägssystem i norra Sverige.

**Med 145 miljarder i investeringar överträffar Västernorrland och Jämtland Härjedalen – enligt Accelerationskontoret – regioner som Stockholm (15 mdr), Syd-sverige (22 mdr) och Småland med öarna (20 mdr) många gånger om.** Trots detta saknar mellersta Norrland den infrastruktur som krävs för att fullt ut tillgodogöra sig industrins satsningar.

Att Västernorrland och Jämtland Härjedalen, med en liten andel av Sveriges befolkning, står för 18 procent av alla investeringar visar på en tydlig obalans mellan var värdeskapandet sker och var resurserna för infrastruktur hittills har satsats.

---

”Inga ”lappa-och-laga”-lösningar kan tackla kapacitetsproblemen.



**Investeringar i olika delar av landet.** Källa: [Här och nu i hela landet](#), Accelerationskontoret.

Nya Ostkustbanan kapacitetsproblemen både på kustjärnvägen och på stambanorna. Inga "lappa-och-laga"-lösningar kan tackla kapacitetsproblemen. Det krävs ett dubbelspår på Ostkustbanan för att möjliggöra den efterfrågade järnvägstrafiken mellan södra och norra Sverige.

En ny dubbelspårig järnväg mellan Gävle och Härnösand kommer att sätta punkt för de återkommande urspårningarna, rasen och hastighetsnedsättningarna som beror på brister i växlar och spår. Den kommer att byggas med modern teknik som skapar en robust lösning. Vi har också föreslagit att den ska produceras genom industriellt byggande, vilket kan sänka kostnaderna med upp till 20 procent. Med rambroar minskar dessutom riskerna för ras och översvämningar dramatiskt.

Nya Ostkustbanan ökar även redundansen i järnvägssystemet, eftersom trafiken kan ledas om till kustjärnvägen om – eller när – det uppstår problem på stambanorna.

Nya Ostkustbanan är också den enda åtgärden som effektivt uppfyller EU:s krav i TEN-T-förordningen. Försök att "lappa och laga" kan möjligen lösa enstaka krav, till exempel att långa tåg ska kunna trafikera banan, men inte hastighetskraven. De tilltagande kapacitetsproblemen kommer dessutom att leda till att restiderna successivt ökar. Fler tåg på spåren gör det allt svårare att släppa fram långa godståg, även om mötesstationer förlängs – utan att det samtidigt uppstår stora problem för persontågen.

# Nya Ostkustbanan stärker företagens konkurrenskraft

*Nya Ostkustbanan leder till markant lägre transportkostnader. Ett räkneexempel vi tog fram för några år sedan visar att kostnaden för en dörr-till-dörr-transport (trailer) mellan Eskilstuna och Umeå med järnväg minskar med cirka 30 procent när Nya Ostkustbanan finns på plats. Då blir transporten också billigare med tåg än med lastbil.*

**Nya Ostkustbanan stärker industrins konkurrenskraft.** Den sänker de direkta transportkostnaderna och minskar samtidigt dramatiskt sårbarheten i järnvägsförbindelserna mellan södra och norra Sverige. Till detta kommer Nya Ostkustbanans stora effekt på arbetsmarknadsregionerna, där möjligheterna för företag att hitta rätt kompetens markant förbättras.

Många företag står inför valet att expandera i norra Sverige eller expandera i andra länder. För dessa företag är väl fungerande järnvägslösningar en viktig pusselbit för vilket val de väljer. Nya Ostkustbanan är den pusselbit som saknas för järnvägssystemet i norra Sverige. Ett konkret på företag som står inför detta val är företaget Monitor, som startade 1974 i Hudiksvall och nu har mer än 500 medarbetare världen över, med en tillväxt på nästan 20 procent per år. Företaget vill expandera på hemmaplan i Hudiksvalls kommun men ser att bristerna i kommunikationssystemet försvårar möjligheterna att rekrytera personal. Alternativet till Hudiksvall är Malaysia. Alternativet till att rusta järnvägen i norra Sverige är alltså inte att företagen etablerar sig i södra Sverige – alternativet är att de etablerar sig i andra länder.

Ett avbrytande av utbyggnaden av Nya Ostkustbanan visar också företagen att det inte finns några stabila spelregler i infrastrukturpolitiken. Avtal, löften och planer bryts och ändras. För de stora företagen i norra Sverige måste investeringshorisonten vara långsiktig, hos för företagen och hos staten. En framgång för AB Sverige måste fortsatt vara baserad på en tillit till staten och de avtal som staten ingår.

Det ska också noteras att många utländska företag är intresserade av att investera i norra Sverige. En utbyggd och väl fungerande infrastruktur är en del för att locka till direktinvesteringar från utlandet, vilket är viktig för AB Sveriges framtid.

# Nya Ostkustbanan stärker besöksnäringen

*En väl fungerande järnväg är avgörande för turismens och besöksnäringens utveckling. Nya Ostkustbanan gör det enklare för både inhemska och internationella besökare att nå attraktiva destinationer längs hela stråket – från Gästrikland och Hälsingland till Medelpad och vidare mot Höga Kusten, Abisko, Trondheim och Narvik.*

**Utbyggnaden bidrar till ökad tillgänglighet, stärkt regional attraktivitet och ett mer sammanhållet transportsystem.** Tågförbindelser är ett klimatsmart alternativ till bil och flyg och stärker därmed destinationernas profil som hållbara. En pålitlig och kapacitetsstark järnväg kan dessutom bidra till att förlänga turistsäsongen och öka den ekonomiska tillväxten, särskilt i områden med vinterturism och naturupplevelser året runt.

Samtidigt gör tåget resandet mer tillgängligt för fler – äldre, barnfamiljer och personer med funktionsvariationer. Med nya banor och bättre tågförbindelser stärks också förutsättningarna för besöksnäringens företag, arenor och boendeanläggningar. Kurser, konferenser, evenemang och idrotts- och kulturarrangemang kan genomföras året om och bidrar till platsens attraktivitet och till hållbara samhällen.



**En väl fungerande järnväg är avgörande för turismens och besöksnäringens utveckling.**

Foto: Fredrik Lewander / Höga Kusten.

**Stockholm–Luleå**



**Stockholm–Hudiksvall**



**Stockholm–Umeå**



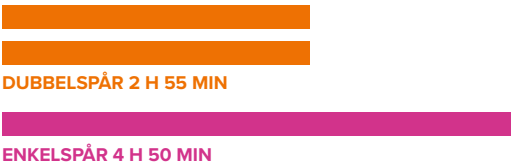
**Stockholm–Söderhamn**



**Stockholm–Östersund**



**Gävle–Umeå**



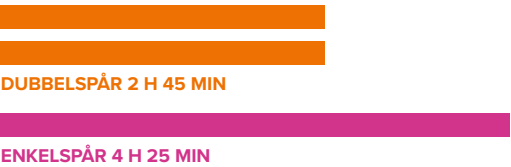
**Stockholm–Örnsköldsvik**



**Arlanda–Hudiksvall**



**Stockholm–Härnösand**



**Arlanda–Sundsvall**



**Stockholm–Sundsvall**



**Arlanda–Örnsköldsvik**



**Restider med nuvarande enkelspår och med framtidens dubbelspår.**

Källa: [Restider i dag och med Nya Ostkustbanan](#), Sweco.

# Nya Ostkustbanan avgörande för totalförsvarets behov

*Sveriges järnvägsnät är en strategisk resurs för totalförsvaret. I dag finns både stambanorna genom Norrland och kustjärnvägen, men kustjärnvägen utgör själva ryggraden i det svenska järnvägssystemet. Sträckan går inom Nato under benämningen "Northern Route no 1".*

**Kustjärnvägens betydelse för totalförsvaret beror på att befolkningen, de stora industrierna, hamnarna och sjukhusen till stor del är koncentrerade längs kusten.** Det är här transporter av både människor och gods sker i störst omfattning. Därför är det avgörande att kustjärnvägen fungerar optimalt – särskilt i ett läge där Sveriges säkerhet och försörjningsberedskap ska stärkas.

I dag är sträckan Gävle–Härnösand fortfarande enkelspårig och utgör en svag länk i hela järnvägssystemet. Vid ett driftstopp, oavsett om det orsakas av väder, olyckor eller avsiktliga angrepp, kan den kustjärnvägen snabbt bli en flaskhals som delar Sverige i två delar.

En utbyggd dubbelspårig Nya Ostkustbanan är därför en nödvändig investering för att:

- öka robustheten och redundansen i transportsystemet,
- möjliggöra snabb förflyttning av personal, materiel och förnödenheter vid höjd beredskap,
- säkerställa försörjning till strategiska industrier och hamnar, och
- stärka nationell motståndskraft och militär rörlighet.

När världen rustar kan Sverige inte ha sin svagaste järnvägslink mitt i landet. Att bygga ut Nya Ostkustbanan är inte bara ett regionalt utvecklingsprojekt – det är en fråga om nationell säkerhet och totalförvar.

---

” När världen rustar kan Sverige inte ha sin svagaste järnvägslink mitt i landet.

# Nya Ostkustbanan ger kostnadsbesparingar, översvämningsskydd och ökar transportsystemets klimatnytta

*Nya Ostkustbanan kommer att minska underhållskostnaderna och kraftigt reducera utgifterna för reinvesteringar. Trafikverket beräknar att det handlar om knappt fyra miljarder kronor – men vi bedömer att den faktiska siffran är betydligt högre. Trafikverkets schabloner visar inte hela bilden.*

Till detta kommer att ett nytt signalsystem ska införas, mötesstationer byggas eller förlängas, och framtida utredningar ska visa vilka ytterligare åtgärder som krävs. Banvallar behöver översvämningssäkras, spår, växlar och kontaktledningar bytas ut. Kapacitetsproblemen innebär dessutom begränsade möjligheter att genomföra arbeten på spåren. Rationellt underhåll försvåras kraftigt när kapacitetsutnyttjandet är högt.

Nya Ostkustbanan skapar också ett sammanhängande järnvägssystem mellan södra och norra Sverige. Det kommer att vara avgörande när EU:s klimatpolitik genomförs i Sverige – en politik som kommer att öka kostnaderna för både bil- och flygtrafiken, samtidigt som behovet av fungerande förbindelser växer med den ökade efterfrågan på norra Sveriges råvaror, skog, energi och malm.

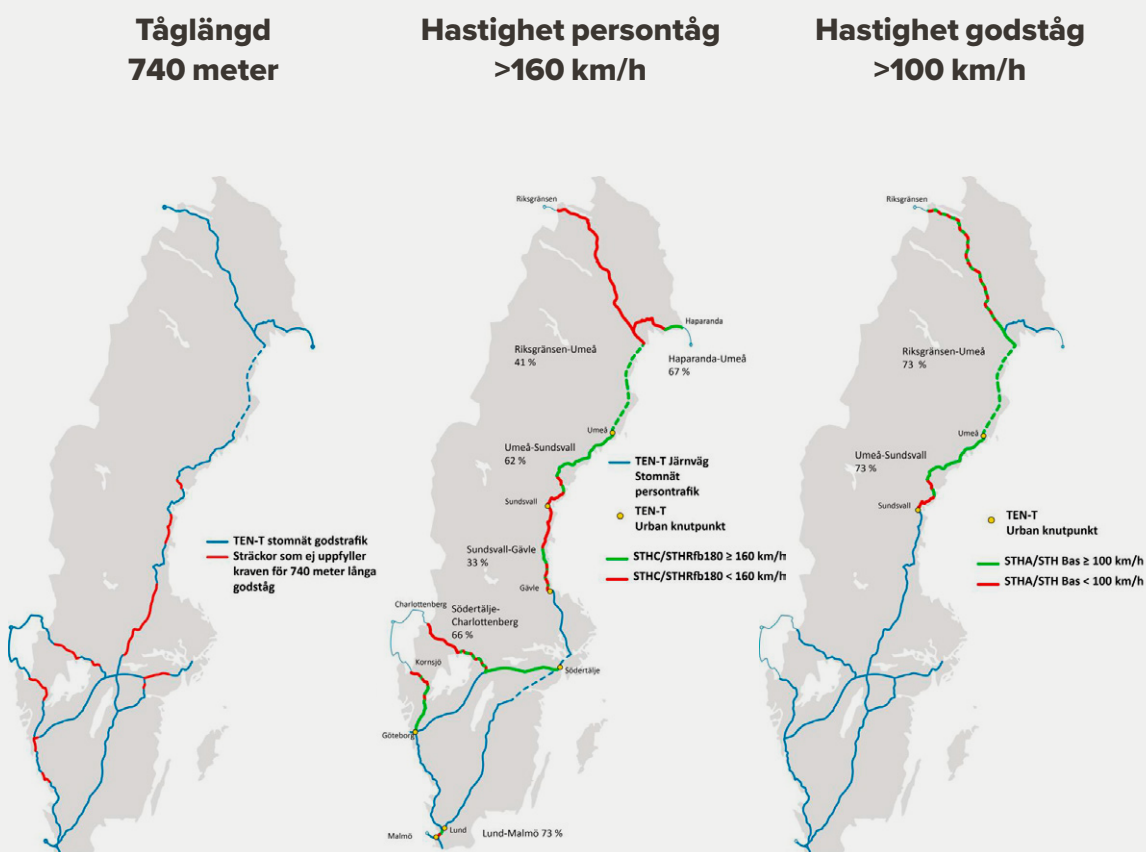


**Urspårning i Skorped, norr om gamla Ostkustbanan och Ådalsbanan, september 2025, stoppade all tågtrafik från norra Sverige. Foto: Mats Andersson, TT.**

# Att lappa och laga är att slänga pengar i sjön

Trafikverkets förslag till nationell plan utgår generellt från antagandet att det är mer lönsamt att "lappa och laga" den infrastruktur som redan finns än att bygga nytt. Det är en sanning med modifikation. Allt eftersom Sverige och den svenska ekonomin utvecklas uppstår nya transportbehov som existerande infrastruktur inte kan möta.

**Kraven på snabba persontåg – för att klara framtidens långväga resor men också pendeltrafiken – gör att gamla, slingriga spår inte längre duger.** Bara 33 procent av sträckan Gävle–Sundsvall klarar TEN-T-kraven på hastighet. Det är den sämsta sträckan på hela TEN-T:s stomnät i Sverige.



## Hur uppfyller järnvägen EU:s krav på stomnätet?

Källa: [Kraven för TEN-T](#) från Trafikverket.

Godstrafiken mellan södra och norra Sverige får helt enkelt inte längre plats. Att förlänga mötesspår för att formellt klara TEN-T-kraven för långa godståg är en symbolåtgärd som inte löser problemen. De tekniska begränsningarna kvarstår – lutningar, låg hastighetsstandard och flaskhalsar.

När Trafikverket räknar på nyttan av ”lappa-och-laga”-åtgärder på Ostkustbanan och Ådalsbanan utgår man från en 60-årig livslängd. Men menar Trafikverket verkligen att den gamla Ostkustbanan ska vara kvar i ytterligare 60 år? Det är inte en rimlig utgångspunkt.

Järnvägs kollapsen i Västernorrland ledde till mycket stora kostnader för både företagen och samhället. Den gamla banan är inte byggd för att klara dagens naturkrafter. Nya Ostkustbanan, byggd delvis med landbroar, kommer däremot att ha en helt annan motståndskraft än den gamla järnvägen. Att ”lappa och laga” den gamla Ostkustbanan riskerar, rent ordagrant, att vara att slänga pengarna i sjön.

Att lappa och laga den gamla Ostkustbanan är som att spackla över en fuktskada i källaren – det ser bra ut en kort stund, men problemen kvarstår.

## Trafikverket följer inte sina egna prioriteringsgrunder

*Trafikverket har tagit fram en prioriteringsgrund med fyra steg, men en genomgång av deras prioriteringar visar att de inte följer sina egna kriterier. Den inkonsekventa tillämpningen väcker många frågetecken.*

**Trafikverket anger att planförslaget har tagits fram utifrån dessa fyra prioriteringssteg:**

- Investeringar som redan pågår eller där byggstartsbeslut fattas eller är under behandling,
- Investeringar som fordras av lagkrav eller som regeringen redan fattat beslut om på andra sätt,
- Standardhöjande, nödvändiga reinvesteringar,
- Övriga investeringar rangordnas efter samhällsekonomisk lönsamhet.

Vi har låtit analysera de större objekten (> 5 miljarder kronor) som ingår i Trafikverkets planförslag och jämfört med ett antal större objekt som inte ingår men där samlade effektbedömningar är framtagna av Trafikverket. Det finns inte något samband mellan Trafikverkets uttalade prioriteringsgrunder och hur Trafikverket prioriterar.

| Objekt                           | Lagkrav | Avtal | Nytta per satsad krona | Ingår i planförslaget |
|----------------------------------|---------|-------|------------------------|-----------------------|
| Tvärförbindelsen Södertörn       |         |       | 0,99                   |                       |
| Skellefteå–Luleå                 |         |       | 0,41                   |                       |
| Nya Ostkustbanan Gävle–Härnösand |         |       | 0,33                   |                       |
| Sydostlänken                     |         |       | 0,28                   |                       |
| Uppsala fyrspår                  |         |       | 0,26                   |                       |
| Lund–Hässleholm                  |         |       | 0,22                   |                       |
| Maria–Helsingborg                |         |       | 0,11                   |                       |
| Östlig förbindelse Stockholm     |         |       | 0,11                   |                       |
| Göteborg–Borås                   |         |       | 0,04                   |                       |
| Boden–Luleå                      |         |       | -0,03                  |                       |

**Sammanställning av beräknad nytta per satsad krona samt om objektet berörs av lagkrav eller ingångna avtal.** Källa: [Samhällsekonomiskt beslutsunderlag](#) från Trafikverkets webb.

Enligt Trafikverkets prioriteringsgrunder skulle Skellefteå–Luleå, Gävle–Härnösand, Uppsala fyrspår, Göteborg–Borås samt eventuellt Boden–Luleå genomföras tack vare lagkrav och/eller bindande avtal. Tvärförbindelsen har en hög samhällsnytta och skulle kanske därmed också platsa. Observera att Gävle–Härnösand är det tredje mest lönsamma större infrastrukturprojektet, med åtta gånger högre lönsamhet än Göteborg–Borås, tre gånger så hög lönsamhet som Östlig förbindelse och högre lönsamhet än Lund–Hässleholm och Uppsala fyrspår.

Det kan också noteras att Trafikverket har med Uppsala fyrspår i planförslaget, men hänvisning till samma typ av avtal som avtalet om Gävle–Kringlan. Det framgår inte varför Trafikverket hanterar samma typ av avtal på helt olika sätt.

Det kan noteras att det största objektet i nationell plan, Ostlänken, inte ingår i denna analys. Den är formellt byggstartad i och med byggstarten på Kardonbanan i Norrköping 2017 och därmed hanterad såsom pågående objekt, både i den nu gällande planen (2022–2033) och i Trafikverkets förslag till plan 2022–2033). Ostlänken ger 37 öre tillbaka per investerad krona enligt den samlade effektbedömningen från 2021. Det ska dock noteras att byggkostnaderna sedan dess ökat från 88 608 miljoner kronor i 2019 års prisnivå till 110 278 miljoner kronor i 2025 års prisnivå samtidigt som Trafikverket generellt minskat nyttorna från järnvägsinvesteringar i samband med revideringen av de så kallade ASEK-värdena. Det är därmed troligt att lönsamheten numera är lägre än 37 öre per satsad krona.

Trafikverket har i vårt fall även bedömt de enskilda etappernas samhällsekonomiska lönsamhet. Vi menar att det är mer rimligt att titta på lönsamheten i hela stråket, än för korta etapper. Den fulla nyttan kommer ut först när stråket är klart. Det gör ju att lönsamheten i en enskild etapp alltid blir lägre, men ändå hävdar sig Gävle–Kringlan(0,28) och Kubikenborg–Dingersjö (0,22) bra i jämförelse med de andra objekten som Trafikverket har analyserat. Lönsamheten ligger i nivå med Lund–Hässleholm och betydligt bättre än Maria–Helsingborg, Ostlänken, Östlig förbindelse, Göteborg–Borås och Boden–Luleå. Trots att Nya Ostkustbanans lönsamhet är högre är det våra etapper som Trafikverket har valt att stryka.

Slutligen – vår och andras bedömning är att Trafikverket systematiskt underskattar lönsamheten för samtliga dessa objekt, men att den relativa rangordningen mellan de stora objekten är rimlig.

## Effektiv kostnadskontroll – med fokus på de största och dyraste, framför de små och billiga

*Nya Ostkustbanan välkomnar att Trafikverket nu avser att arbeta mer systematiskt för att minska kostnadsökningarna i sina investeringsprojekt. Det är en nödvändig och angelägen åtgärd för att säkerställa ett bättre resursutnyttjande i de stora infrastruktursatsningar som planeras och genomförs.*

För vår del har frågan om kostnadseffektivitet länge varit prioriterad. I en tidigare [rapport](#) har vi visat att byggkostnaderna för Nya Ostkustbanan skulle kunna minska med cirka 20 procent genom industriella byggmetoder – en inriktning vi både har fokuserat på och avser att fortsätta utveckla.

## Behov av likvärdig budgetdisciplin

Trafikverket har nu valt att stoppa eller göra omtag av ett tjugotal mindre projekt, samtidigt som mycket stora kostnadsökningar tillåts fortgå i några av de största, exempelvis Västlänken, Ostlänken och Göteborg–Borås. Flera av de stora objekten är inte fullt finansierade, utan kommer fortsätta att belasta kommande planer.

Det är avgörande att samma strikta budgetdisciplin tillämpas över hela linjen, särskilt för de projekt som tar en oproportionerligt stor del av infrastrukturbudgeten. Annars riskerar de mest kostnadsdrivande projekten att tränga undan mindre men samhällsekonomiskt mycket viktiga satsningar, vilket i praktiken redan sker i dag.

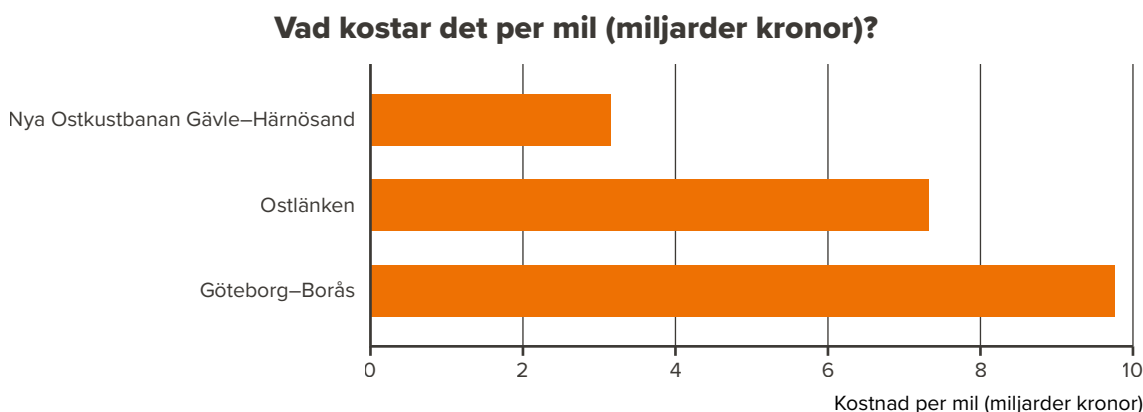
## Stora skillnader i produktionskostnader

En parameter som Trafikverket bör ägna betydligt större uppmärksamhet åt är de mycket stora skillnaderna i produktionskostnader mellan olika järnvägsprojekt.

**Sträckan Göteborg–Borås är i dag en av världens mest kostsamma järnvägar, med en milkostnad på uppemot 10 miljarder kronor. Ostlänken ligger på drygt 7 miljarder kronor per mil, medan Nya Ostkustbanan uppgår till cirka 3 miljarder kronor per mil.**

I Gävle–Kringlan handlar det om inte mindre än 5,5 mil ny järnväg, varav en betydande del i stadsmiljö. Etappen har kostnadsberäknats till 15,8 miljarder kronor, motsvarande cirka 3 miljarder per mil. Varför Trafikverket samtidigt accepterar en mer än tre gånger så hög kostnad per mil på sträckan Göteborg–Borås är för oss en gåta. I Gävle kan Trafikverket bygga 5,5 mil ny järnväg för 16,4 miljarder – en summa som på sträckan Göteborg–Borås bara räcker till 1,5 mil.

Dessa skillnader bör vara centrala i Trafikverkets arbete med att motverka kostnadsfördyringar. Det är nödvändigt att analysera orsakerna till varför vissa objekt har extremt hög produktionskostnad, och identifiera möjligheter att pressa ned kostnader i de stora projekten. En sådan utveckling skulle kunna frigöra flera miljarder kronor till andra nödvändiga investeringar i transportsystemet.



**Nya Ostkustbanans kostnad per mil jämfört med andra sträckor.** Källa: [Samhällsekonomiskt beslutsunderlag](#) från Trafikverkets webb.

## Projektering och kostnadsdrivande faktorer

Vi har vid flera tillfällen lyft frågan om Trafikverkets val av projekteringsnivåer för delar av Nya Ostkustbanan. Exempelvis har Trafikverket valt att projektera för 250 km/h genom Hudiksvalls centrum och motsvarande hastighet på Bergslagsbanan.

Vår bedömning är att dessa beslut har lett till onödiga kostnadsökningar utan tillräckliga motiv, eftersom sträckorna inte kommer att trafikeras i de hastigheterna. Tillsammans med våra ägare har vi framfört dessa synpunkter, men Trafikverket har tyvärr inte beaktat dem.

När det gäller Gävle–Kringlan har Trafikverket dessutom vidareutvecklat projektet avsevärt, vilket resulterat i en utformning som skiljer sig väsentligt från de ursprungliga planerna. Det är därför viktigt att skilja mellan faktiska kostnadsfördyringar och kostnader som följer av att projektet fått nytt innehåll.

# Genomför en snabb utbyggnad av hela Nya Ostkustbanan

*Trafikverkets förslag att skrinlägga dubbelspårsutbyggnaden är inte realistiskt. Vi har tagit fram en utbyggnadsmanual för att snabbt genomföra hela Nya Ostkustbanan.*

- **För att klara av EU-kraven bör 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).
- **Nya Ostkustbanan har i en konkret [Utbyggnadsmanual](#) visat steg för steg vad som krävs för att banan ska stå klar till 2035.** I rapporten föreslås bland annat att staten bildar ett så kallat genomförandebolag med uppdrag att bygga banan. Sverige uppmanas att ansöka om maximal EU-finansiering och att sänka kostnaderna genom industriellt byggande. När banan står klar frigörs hela nyttan av investeringen – den ökade trafiken leder till högre banavgifter, vilket stärker den samhällsekonomiska nyttan. Sammantaget är detta en mycket viktig investering för AB Sverige.
- **Planen fullföljer utbyggnaden till dubbelspår på sträckan Dingersjö–Kubikenborg och Gävle–Kringlan,** men vi är öppna för att diskutera kostnadsbesparande åtgärder på Bergslagsbanan, som har projekterats för 250 km/h.
- **Inledningsvis kan sträckan ut ur Gävle till Kringlan byggas ut i bolagsform med lånefinansiering,** samt genom medfinansiering från EU på samma sätt som görs med andra större järnvägsprojekt inom EU. Under tiden förbereds resten av utbyggnaden i bolagsform i enlighet med Utbyggnadsmanualen.
- **Fyra nya objekt läggs in i planen;**
  1. Flytt av godsbangården i Gävle inklusive ny dragning av hamnspåret,
  2. Enånger–Stegskogen (genom Hudiksvall enligt den dragning som kommunen förordar),
  3. Bäling–Tjärnvik (Gnarp),
  4. Ockelbo–Mo Grindar (Norra stambanan).
- **Analysera om det finns möjligheter till kostnadsbesparingar på sträckan Bäling–Tjärnvik (Gnarp)** genom exempelvis gemensam masshantering med E4 Kongberget–Gnarp. Analysen görs under förutsättning att besparingar kan göras utan att utbyggnaden av E4:an försenas.
- **Vi förordar utbyggnad med industriellt byggande där så är möjligt.** Det är något som kan sänka kostnaderna med ca 20 procent.
- **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.

# Sundsvall–Kubikenborg starten på dubbelspårsutbyggnaden

*När planeringen för Nya Ostkustbanan genomfördes prioriterades delsträckan Dingersjö–Kubikenborg högt i den samordnade planeringen (2015). Det bedömdes vara en fördel om sträckan blev en tidig etapp i dubbelspårsutbyggnaden. Dubbelspår Sundsvall–Dingersjö infördes i nationell plan 2014 som svar på ökade kapacitetskrav.*

## Projektet Dingersjö–Sundsvall omfattar:

- Dubbelspår Dingersjö–Sundsvall i två etapper: Kubikenborg–Sundsvall C (2,5 km) och Dingersjö–Kubikenborg (10 km).
- Total sträcka 12,5 km.
- Nio järnvägsbroar och två vägbroar.
- Ökar kapaciteten på Ostkustbanan och kortar restiden Sundsvall–Stockholm.
- Strategiskt viktig länk i Europas godstransportsystem, del av TEN-T Core Network.
- Byggstart Kubikenborg–Sundsvall C 2025,
- Dingersjö–Kubikenborg 2028, trafikstart 2032.
- Byggs för 25 tons axellast, 250 km/h och planfria korsningar.

**Sträckan ingår även i det avtal Trafikverket och Sundsvalls kommun tecknade efter att staten ändrade finansieringen av Sundsvallsbron (TRV 2014/13916).** Planeringsarbetet är långt framskridet – järnvägsplanen har varit ute på granskning och flera avtal har tecknats mellan kommunen och Trafikverket:

- Genomförandeavtal OKB-utbyggnad,
- Genomförandeavtal masshantering,
- Avtal om ytor för tillfälliga behov.

Om delsträckan lyfts ur den nationella planen kvarstår utvecklingsförbudet inom riksintressekorridoren under överskådlig tid. Eftersom Trafikverket saknar incitament att begränsa korridorerna har de svällt till rena tillväxthinder. Riksintressekorridoren innebär stora inskränkningar i äganderätten – över 1 000 hektar av Sundsvalls kommun är intecknade för framtida järnväg, trots att endast en bråkdel av ytorna kommer att användas.

**De ekonomiska konsekvenserna för kommunen är betydande.** Ett brutet avtal om masshantering kan stoppa kommunala projekt och leda till förlorade intäkter på 150–360 Mkr och många arbetstillfällen. Förlorad avkastning på mark inom riksintressekorridoren uppgår till miljonbelopp årligen.

**Privata fastighetsägare drabbas också hårt.** Många riskerar att fastna med fastigheter som varken kan säljas eller utvecklas, i väntan på en framtida inlösen. Situationen innebär stora ekonomiska och personliga påfrestningar.

**Utbyggnaden Dingersjö–Kubikenborg skulle även ge positiva effekter för trafik-säkerhet och klimat – genom borttagna plankorsningar, inhägnad av spårområdet och överflyttning av trafik från väg till järnväg.** Dessa nyttor uteblir om sträckan tas bort ur planen.

**En utebliven satsning innebär också att nödvändig klimatsäkring inte genomförs.** Olyckan söder om Hudiksvall 2023 visar riskerna med otillräcklig dränering. Sträckan Dingersjö–Kubikenborg har liknande, men ännu mer utmanande topografi – dessutom i direkt närhet till bostäder. Utan åtgärder riskerar framtida skyfall att orsaka stora kostnader och samhällsstörningar i Sundsvall.

---

” Dubbelspårsutbyggnaden behövs för att leva upp till ingångna avtal, motverka kapacitetsbrist och undvika förgäveskostnader.

# Gävle–Kringlan – en nationellt strategisk järnvägsnod

*Gävle är en av landets mest betydelsefulla järnvägsnoder där Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan möts och binds samman med Gävle Hamn – en av Sveriges största containerhamnar. Noden är central för både gods- och persontrafik och avgörande för svensk konkurrenskraft och exportlogistik.*

## Projektet Gävle–Kringlan omfattar:

- Ny femspårig utfart från Gävle C till Gävle västra för tre banor – Bergslagsbanan, Norra Stambanan och Ostkustbanan.
- Cirka 1 mil dubbelspår på Bergslagsbanan i ny sträckning.
- Cirka 1 mil flerspår för Norra Stambanan/Ostkustbanan norrut i nya sträckningar.
- Cirka 4 mil dubbelspår på Ostkustbanan norrut i ny sträckning.

## Projektet möjliggör:

- Ny station vid regionsjukhuset och Högskolan (Gävle Västra) – med upptagningsområde i Dalarna, Gävleborg och Uppsala,
- Godstrafik som kan angöra hamn och rangerbangård utan korsande tågvägar med persontrafiken vid Gävle C,
- Byte av uttjänta enkelspår mot dubbel- och flerspår genom i stort sett hela kommunen,
- Flytt och nybyggnation av rangerbangård där järnvägarna möts. Direktanslutning mellan Gävle hamn och Stockholm/Arlanda/Mälardalen utan lokvändning,
- Kortare restider och minskad störningskänslighet för fjärr- och regionalståg.

Utvecklingen handlar inte bara om kapacitet och effektivitet, utan också om tillgänglighet. Den planerade stationen vid sjukhuset stärker arbetspendlingen längs kusten och från inlandet – en nyckelfaktor för en sammanhållen arbetsmarknad i Gävleborg.

Den 18 december 2017 slöts ett avtal mellan staten, Gävle kommun och Region Gävleborg (N2017/07384/PBB). Staten utlovade att...

... påbörja utbyggnaden av Ostkustbanan till dubbelspår, inklusive ny sträckning genom Gävle och Kringlan, med byggstart 2024–2029,

... flytta godsbangården, bygga triangelspår till Bergslagsbanan samt ny trafikplats vid E4.

Avtalet gäller tills parterna fullgjort sina åtaganden. Trots detta saknas Gävle–Kringlan i Trafikverkets förslag till nationell plan, trots att regeringen uttryckligen slagit fast att avtalsbundna projekt ska betraktas som bundna.

Gävle–Kringlan har en av landets högsta genomförbarhetsnivåer tack vare samverkansmodellen *Trafikpusslet Gävle*. Kommunen har investerat över 300 miljoner kronor i projektering, markköp, ledningsflyttar och planarbete. Det finns i stort sett inget motstånd mot projektet, risken för överklaganden är minimal och dialogen med invånare och företag har varit väl förankrad.

Trafikverket har i sitt planförslag frångått sina egna prioriteringsprinciper. Enligt dessa ska avtalsbundna objekt samt objekt som behövs för att uppfylla lagkrav – i det här fallet EU:s TEN-T-förordning – automatiskt prioriteras enligt kategori 2. Först i nästa steg ska objekten bedömas utifrån sin samhällsekonomiska lönsamhet. Att hänvisa till en förändrad kostnadsbild håller inte, särskilt inte när Gävle–Kringlan utvecklats och fått ett helt annat innehåll sedan den först kom in i planen. Den samhällsekonomiska lönsamheten är jämförbar med andra större järnvägsprojekt, kostnaden per mil järnväg ligger väsentligt lägre än för exempelvis Ostlänken och Göteborg–Borås. Ändå är det Gävle–Kringlan som enligt Trafikverkets förslag ska göra omtag.

Att inte byggstarta Gävle–Kringlan före 2029, i enlighet med avtalet, är att betrakta som ett avtalsbrott. Ett avbrytande skulle dessutom leda till omfattande problem för kommunen, företag och privatpersoner – på samma sätt som för Sundsvall vid ett stopp för Dingersjö–Kubikenborg.

---

” I Gävle kan Trafikverket bygga 5,5 mil ny järnväg för 15,8 miljarder – en summa som på Göteborg–Borås bara räcker till drygt 1,5 mil.

# Vårda det vi har – i praktiken

*Att vårda det vi har måste innebära att man på ett klokt och ansvarsfullt sätt tar vara på de resurser som redan satsats och bygger där samhällsnyttan är störst och kostnadseffektiviteten högst. Nya Ostkustbanan är ett av de bästa exemplen på just detta – en investering väl värd att vårda, och som nu förtjänar en betydligt bättre framtid än den Trafikverket föreslagit.*

## Så här bör ”vårda det vi har” omsättas i praktiken:

### 1. Använd industriellt byggande – sänk kostnaderna med 20 procent.

Våra beräkningar visar att kostnaderna kan minska avsevärt genom industriellt byggande. Det ger också kortare byggtid och en anläggning som blir mindre känslig för översvämningar.

### 2. Bygg i bolagsform – korta byggtiden och öka nyttan.

Erfarenheter från infrastrukturprojekt i bolagsform, som Öresundsbron och Botniabanan, är mycket positiva. Öresundsbron byggdes snabbare än planerat, höll budget och blev ett föredöme inom miljö, säkerhet och hållbarhet. En samlad utbyggnad av Nya Ostkustbanan i bolagsform skulle på samma sätt kapa kostnader och öka effektiviteten.

### 3. Samordna med andra projekt där det är möjligt.

Flera parallella projekt pågår, bland annat utbyggnaden av E4 och stadsutveckling i Sundsvall. Genom samordning – särskilt inom masshantering – kan både kostnader och miljöbelastning minska.

### 4. Undvik förgäveskostnader och lyft den kalla handen som nu vilar över kommuner och fastighetsägare.

Stat och kommuner har investerat stora resurser i planering och projektering. Sträckan Kubikenborg–Dingersjö är så långt kommen att bygghandlingar upprättas och järnvägsplanen är i fastställelsefas. Ett stopp nu skulle skapa omfattande problem för privatpersoner, företag och kommuner. Fastigheter längs sträckan blir osäljbara, och kommunala planer hamnar i vänteläge.

### 5. Politiken har pekat med hela handen.

Statsministern har, både före och efter valet, uttalat att Nya Ostkustbanan ska stå klar till 2035. Vår utbyggnadsmanual visar att det är fullt möjligt – men det kräver beslut och handlingskraft. Att skjuta på projektet till nästa planrevidering skulle försena utbyggnaden med minst fyra år och innebära att planeringsarbetet måste börja om från början.

Den 13 november 2025  
Nya Ostkustbanans styrelse

---

**Niklas Säwén**

Kommunstyrelsens ordförande Sundsvall  
Ordförande i Nya Ostkustbanan

**Stefan Dalin**

Kommunstyrelsens ordförande Timrå  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Marjo Myllykoski**

Kommunstyrelsens vice ordförande Söderhamn  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Daniel Olsson**

Kommunalråd Gävle  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Ola Wigg**

Kommunstyrelsens ordförande Nordanstig  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Fredrik Granholm**

Ordförande Samhällsutvecklingsutskottet  
Sollefteå kommun

**Sara Nylund**

Regionstyrelsens ordförande Västernorrland  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Daniel Gustafsson**

Länsråd Länsstyrelsen Västernorrland  
Adjungerad i Nya Ostkustbanan

**Oliver Dogo**

vd Handelskammaren Mittsverige  
Adjungerad i Nya Ostkustbanan

**Anna Sundberg**

Vice ordförande Regionstyrelsen Gävleborg  
Vice ordförande Nya Ostkustbanan

**Mikael Löthstam**

Kommunstyrelsens ordförande Hudiksvall  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Johannes Nordin**

Kommunstyrelsens vice ordförande Örnsköldsvik  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Malin Svanholm**

Kommunstyrelsens ordförande Kramfors  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Erik Lövgren**

Kommunstyrelsens ordförande Ånge  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Knapp Britta Thyr**

Kommunstyrelsens vice ordförande Härnösand  
Ledamot i Nya Ostkustbanan

**Ingela Bendrot,**

vd Nya Ostkustbanan

**Åsa Broman**

Avdelningschef Länsstyrelsen Gävleborg  
Adjungerad i Nya Ostkustbanan

**Roza Güclü Hedin**

Näringspolitisk chef, Mellansvenska  
Handelskammaren  
Adjungerad i Nya Ostkustbanan

# Nya Ostkustbanan – för ett starkare, säkrare och mer konkurrenskraftigt Sverige.



## Nya Ostkustbanan för ett starkare Sverige

Nya Ostkustbanan bygger Sverige rikare och starkare genom att knyta samman de norra och södra delarna av Sverige. Det gör det enklare för både gods och människor att färdas vidare ut i världen.



**NYA OSTKUSTBANAN**  
Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand