

REMISSVAR ANGÅENDE TRAFIKVERKETS FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET 2018 - 2029

Den i särklass viktigaste utvecklingsfrågan för kustkommunerna mitt i Sverige är att få till stånd snabba och effektiva förbindelser längs hela kusten. Idag stryps flödet av gods och passagerare. Det beror på den 27 mil långa enkelspåriga järnvägen mellan Gävle och Härnösand som utgör Sveriges längsta flaskhals.

Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan måste påskyndas – för hela landets skull

Nya Ostkustbanan bidrar till att tackla de sex samhällsutmaningar som regeringen har lyft upp i infrastrukturpropositionen. Nya Ostkustbanan bidrar också till att de transportpolitiska målen uppnås. Det är i sammanhanget viktigt att se Gävle – Sundsvall - Härnösand som en helhet. De brister som finns i form av kapacitetsbrist och bristande tillförlitlighet måste lösas med ett tydligt systemperspektiv. Först då realiseras nyttorna fullt ut, till gagn för hela Sverige.

Den utbyggnadstakt för Nya Ostkustbanan som Trafikverket föreslår är otillräcklig. Med samma medelstillelning som i planförslaget är hela sträckan Gävle – Sundsvall - Härnösand utbyggd först fram emot år 2100. Nya Ostkustbanan vill lyfta följande punkter:

1. En satsning på dubbelspår mellan Gävle och Härnösand innebär att en helt ny stambana skulle etableras.
2. Nya Ostkustbanan är den naturliga länken mellan järnvägen i norra och södra Sverige, och systemperspektivet måste få genomslag längs hela sträckan Stockholm - Riksgränsen. Det innebär att investeringar i fyrspåret mellan Stockholm och Uppsala samt Norrbotniabanan, som finns med i planförslaget men sent i perioden, bör gå hand i hand med investeringar på Nya Ostkustbanan.
3. Nya Ostkustbanan bör kvarstå som utpekad brist, eftersom sträckan utgör Sveriges längsta flaskhals och hämmar utvecklingen.
4. De föreslagna investeringarna runt Sundsvall spelar stor roll både för nationell och regional utveckling och bör tidigareläggas.
5. Det är positivt att medel avsätts för Gävle – Kringlan, som är en etapp med påtaglig regional och nationell nytta. Tyvärr ligger objektet sent i plan och bör därför tidigareläggas och fullt ut finansieras.
6. Utbyggnaden Birsta – Timrå måste inkluderas i planen för att möta SCA:s mångmiljardinvestering i Östrands pappersbruk och samtidigt möjliggöra utvecklingen av Sundsvall och Sundsvalls Hamn som logistikcentrum. Det handlar även om att underlätta arbetspendling mellan Härnösand och Sundsvall.
7. Det finns stora fördelar med att genomföra ombyggnationen av E4an Kongsberget - Gnarp och utbyggnaden av järnvägen samtidigt. Projekten sammanfaller geografiskt på sträckan Stegskogen - Bäling. Den nationella planen bör utökas med medel som möjliggör en samordnad utbyggnad.
8. Det är viktigt att lösa frågan om sträckningen genom Hudiksvall, eftersom den idag utgör en "flaskhals i flaskhalsen".

Ett av de tydligaste exemplen på den utvecklingskraft som finns längs med Nya Ostkustbanan är den starka utvecklingen av resandet och trafiken de senaste åren, trots att restiderna förlängts på grund av trängsel på spåret. Mellan åren 2000 och 2010 ökade till exempel trafiken mellan Gävle och Sundsvall med 80 procent, samtidigt som restiden förlängdes med mellan 20 och 25 minuter. Sedan Botniabanans öppnande år 2010 har efterfrågan på resor och transporter ökat ytterligare. Effekterna i form av trafiktillväxt på Ådalsbanan och Ostkustbanan blev större än Trafikverket förväntat sig, trots att godstågen ännu inte trafikerar Botniabanan. Det är viktigt att inte upprepa samma underskattning när det gäller fortsatta satsningar på järnvägen. Trafikökningen vittnar om en stor potential att göra det enklare för människor, företag och organisationer längs södra Norrlandskusten att mötas och utvecklas tillsammans. Inget bidrar till det i högre grad än dubbelspår på Ostkustbanan.

Bakgrund

I augusti 2015 bildade Region Gävleborg, Landstinget Västernorrland och kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik ett gemensamt bolag, Ostkustbanan 2015 AB. Bolagets uppdrag är att påskynda utbyggnaden av dubbelspår på Ostkustbanan och Ådalsbanan mellan Härnösand och Gävle. Det färdiga dubbelspåret på sträckan benämns Nya Ostkustbanan.¹

Bolagets uppdrag är att visa den effekt en förbättrad kustjärnväg har för arbetspendlingen, kompetensförsörjningen, näringslivsutvecklingen och hela Sveriges tillväxt. Målet är att bidra till att påskynda beslutet att bygga en ny järnväg mellan Gävle – Sundsvall - Härnösand för att stå klar att använda fullt ut senast 2030. På så sätt skulle en helt ny stambana skapas.

Bolagets och ägarnas ståndpunkter kan sammanfattas i fem budskap:

- Järnvägen (27 mil) mellan Gävle och Härnösand är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår.
- Enkelspåret måste byggas ut till dubbelspår – Nya Ostkustbanan - för att kunna möta nutidens och framtidens behov och krav på snabba, pålitliga och miljövänliga transporter.
- Ett dubbelspår fyrdubblar godstransporterna och halverar restiden.
- Halverade restider skapar förutsättningar för minst 63 000 nya bostäder längs med södra Norrlandskusten.
- Nya Ostkustbanan blir en central länk i den Botniska korridoren, en järnväg som gör att människor, industrier och företag kan växa och utvecklas.

Nya Ostkustbanans remissvar med ett sammandrag och bolagets huvudbudskap av remissvaret i avsnitt 3. I avsnitt 4 presenteras en analys av Trafikverkets förslag rörande Nya Ostkustbanans stråk. I avsnitt 5 redovisar vi vilka etapper som vi prioriterar. I avsnitt 6 beskrivs hur väl Nya Ostkustbanan bedöms svara upp mot de sex samhällsutmaningar som regeringen angav till Trafikverket inför framarbetandet av planförslaget. Remissvaret avslutas i kapitel 7 med en sammanfattning av de punkter som bolaget anser är viktigast.

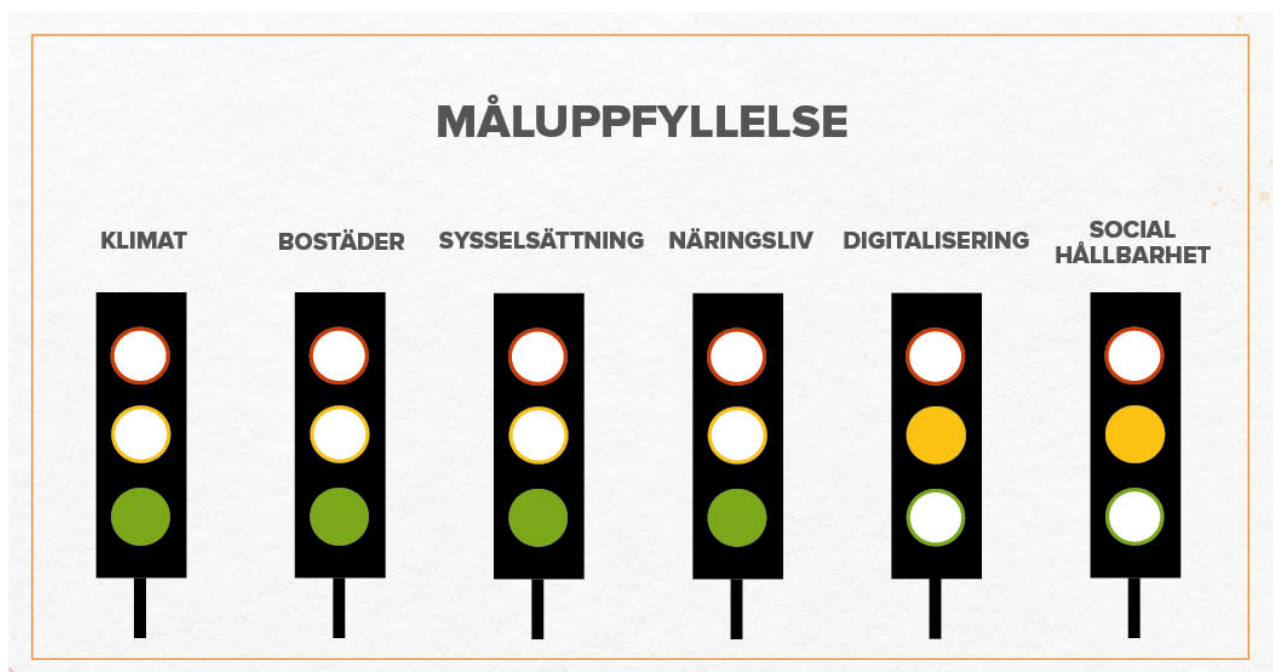
¹ Ådalsbanan går mellan Sundsvall och Långsele via Härnösand, Kramfors, nedre Ådalen och Sollefteå. Ostkustbanan går mellan Sundsvall och Stockholm.

Därför är Ostkustbanan så viktig för hela Sverige

Nya Ostkustbanan visar mycket hög måluppfyllnad

I regeringens direktiv framkom att Trafikverket skulle prioritera investeringar och åtgärder som bidrar till att tackla sex viktiga samhällsutmaningar, något som regeringen också hade lyft fram i propositionen *Infrastruktur för framtiden*.

Nya Ostkustbanan kommer i detta remissvar visa att ett dubbelspår mellan Gävle och Härnösand är en satsning som med råge möter fyra av dessa utmaningar. Det handlar framförallt om att Nya Ostkustbanan på ett mycket effektivt sätt ökar kapaciteten på järnvägen i en central del av Sverige, vilket möjliggör kraftfull överflyttning från flyg och väg till järnväg (gynnar miljön och klimatet), men också om ökad pendling, vidgade arbetsmarknadsområden, stor bostadspotential och betydande näringslivsnytta (figur 1).



Figur 1. Nya Ostkustbanan bidrar starkt till måluppfyllelsen för de samhällsutmaningar som identifierats av regeringen.

- ✓ **Nya Ostkustbanan minskar fossilberoendet.** En utbyggnad till dubbelspår ger möjlighet att flytta över resenärer från personbil och flyg till tåg samt gods från lastbil till tåg. Detta beror på banans flerdimensionella funktionalitet. Nya Ostkustbanan binder samman järnvägen i norra och södra Sverige i ett sammanhängande system för godstransporter, halverar restiderna i stråket från Umeå till Stockholm och knyter samman tillväxtregioner i norra Sverige.
- ✓ **Nya Ostkustbanan banar väg för minst 63 000 nya bostäder.** Under ledning av de tidigare infrastrukturministrarna Ulrica Messing och Catharina Elmsäter-Svärd har regionala och kommunala politiker deltagit i en process för att gemensamt utreda potentialen för bostadsbyggande längs Nya Ostkustbanan. Baserat på den tillgänglighetsförbättring som Nya Ostkustbanan bidrar till och regionernas utvecklingskraft kan minst 63 000 nya bostäder byggas fram till år 2035.

- ✓ **Nya Ostkustbanan förbättrar förutsättningarna för näringslivet i hela landet.** Nya Ostkustbanan ger en multiplikatoreffekt för godstransporter till och från norra Sverige. Utbyggnaden skapar ett sammanhängande transportsystem med maximalt 10 ‰ lutning mellan Umeå och Göteborg respektive Öresund, reducerar transportvägar och transporttider och förbättrar den kritiska tillförlitligheten som är avgörande för att industrin ska kunna dra nytta av järnvägens lägre transportkostnader och goda miljöprestanda. Detta bidrar till att stärka den exportintensiva basindustrin, som i sin tur genererar tillväxt och sysselsättning i hela Sverige.
- ✓ **Nya Ostkustbanan förstärker sysselsättningen i hela landet.** När Sveriges basindustri får en stärkt konkurrenskraft tack vare en mer effektiv logistik innebär det ökad sysselsättning. Dessutom bidrar Nya Ostkustbanan till regionförstoring som leder till bättre fungerande arbetsmarknader och agglomerationsfördelar som stärker näringslivet. När tillväxtregioner som Sundsvall och Gävle vidgas och knyts närmare både Mälardalsregionen och Umeå stärks tillväxten och attraktionskraften ökar för både människor och verksamheter.
- ✓ **Nya Ostkustbanan tar höjd för och utnyttjar digitaliseringens effekter och möjligheter.** Sundsvall har en mycket stark och växande IT-sektor som nu omfattar omkring 4,5 procent av kommunens arbetsmarknad. Idag kan endast Stockholm och Lund visa upp en procentuellt sett större arbetsmarknad för IT-sektorn. (Statistiska centralbyrån, SCB). IT-kluster i Sundsvall och Gävle utvecklas tillsammans med Mittuniversitetet och Högskolan i Gävle och ny kunskap implementeras i projekt som exempelvis Koll2020.
- ✓ **Nya Ostkustbanan bidrar till ett inkluderande samhälle och social hållbarhet.** Nya Ostkustbanan leder till ökad turtäthet och halverade restider i ett stort antal resrelationer. Den förbättrade tillgängligheten bidrar till ökad sysselsättning, regional attraktionskraft och nya möjligheter för människor med olika bakgrund. Matchningen underlättas och fler kan hitta rätt jobb, samtidigt som företagen finner rätt kompetens. En annan viktig faktor är de studienyttor som uppstår när utbildningssystemets funktion kan utvecklas. Nya Ostkustbanan är en katalysator som tillsammans med kompletterande åtgärder inom exempelvis utbildning stärker medborgare och företag.

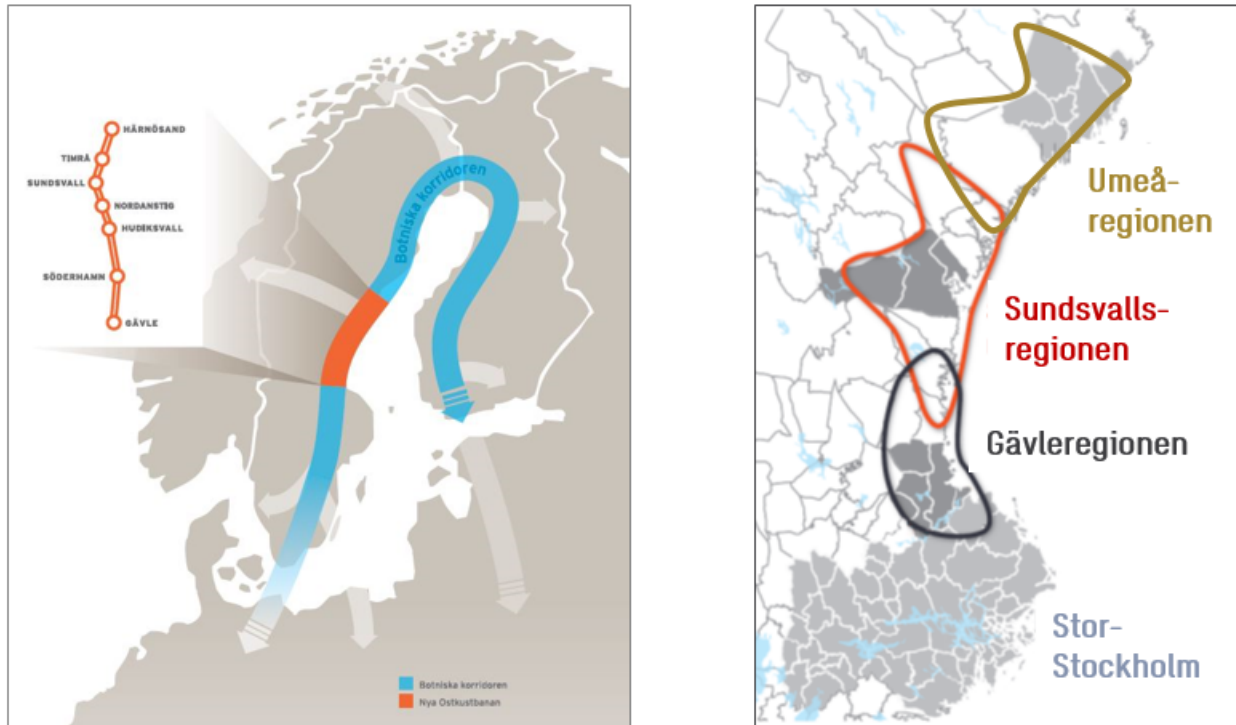
Nya Ostkustbanan stärker hela transportsystemets funktionalitet

Nyttan med dubbelspårsutbyggnad kommer successivt. För varje ny etapp vinner samhället kortare restider och ökad kapacitet. De riktigt stora nyttorna av Nya Ostkustbanan kommer när hela banan är utbyggd och Sveriges längsta flaskhals försvinner. Nya Ostkustbanan bidrar till utvecklingen internationellt, nationellt, regionalt och lokalt (figur 2). I sitt planförslag inkluderar Trafikverket två etapper på Norrbotniabanan, samtidigt som Nya Ostkustbanan inte prioriteras. Ur ett systemperspektiv är detta både ologiskt och olyckligt. Vår uppfattning är att satsningarna på Norrbotniabanan måste gå hand i hand med satsningar på kustjärnvägen mellan Härnösand och Gävle. Först då skapas ett sammanhängande välfungerande järnvägsnät längs med hela kusten och samhällsnyttan maximeras.

Nya Ostkustbanan ger följande fördelar för hela nationella transportsystemet:

- Effektiviserar och säkrar godsflöden och logistik,
- Vidgar arbetsmarknadsregioner och knyter samman Sverige,
- Utvecklar och stärker samspelet mellan Stockholm/Uppsala och Norrlandskustens tillväxtregioner,
- Effektiviserar och säkrar godsflöden och logistik

- Vidgar arbetsmarknadsregioner och knyter samman Sverige,
- Utvecklar och stärker samspelet mellan Stockholm/Uppsala och Norrlandskustens tillväxtregioner,
- Integrerar Botniabanan fullt ut i det nationella järnvägsnätet.



Figur 2. Nya Ostkustbanan bidrar till utveckling internationellt, nationellt och regionalt.

Detta systemperspektiv saknas tyvärr i Trafikverkets förslag till nationell plan, trots att behovet och nyttan bekräftats i ett flertal olika studier och dialogprocesser som myndigheten har lett och medverkat i tillsammans med regioner och kommuner längs Nya Ostkustbanan. Det gäller bland annat projekten Samordnad planering, Åtgärdsvalsstudie Umeå-Gävle, DAR (Den Attraktiva Regionen) och inte minst Sverigeförhandlingens uppdrag om järnvägen i norra Sverige. Engagemanget från regionala aktörer har vidare manifesterats i samarbetet Botniska korridoren, som består av planupprättare för de fem nordligaste länen, kommuner och landsting längs med stråket och samarbetet kring Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan. Ett mål för samarbetet är en järnväg som erbjuder hög tillgänglighet för godstransporter till viktiga hamnar i Sverige och det europeiska järnvägsnätet, via Scandinavian Mediterranean Core Network Corridor (ScanMed Corridor).

Trafikverket är lika medveten om vikten av ett systemperspektiv som de regionala aktörerna. Men förståelsen speglas inte i planförslaget. Nya Ostkustbanan menar att dagens system för den långsiktiga infrastrukturplanering inte verkar klara av större, strukturella satsningar som kan bidra till ett systemskifte där tillgänglighet kombineras med hållbarhet. Förslaget till nationell plan fokuserar i stället på små, marginella förbättringar. Vi efterlyser därför en nationell utbyggnadsstrategi för järnvägen. Just nu är osäkerheten om tidplanen allt för stor, vilket försvårar kommunal och regional planering. Genom att skapa en gemensam målbild för järnvägens utveckling, gärna över blockgränserna, skapas förutsättningar för en utveckling av transportsystemet som samspelar med övriga

samhällsutveckling. Denna målbild behöver sannolikt kombineras med ett finansieringssystem med en högre grad av flexibilitet där investeringar för Sveriges konkurrenskraft behandlas som investeringar snarare än som konsumtion.

Nya Ostkustbanan central del i det europeiska stomnätet

Nya Ostkustbanan är en viktig del i det europeiska stomnätet. I en helt ny granskningsrapport från Riksrevisionen - "Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?" (RIR 2017:27) bedömer Riksrevisionen att såväl regeringen som Trafikverket varit passiva vad gäller att beakta EU-målen i planeringen av transportinfrastruktur fram till år 2017.

När det gäller järnvägar finns det enligt rapporten två EU-mål som ännu inte är uppfyllda; att kunna köra godståg med minst 740 meters längd på hela stomnätet och att den så kallade linjehastigheten för godståg ska vara minst 100 km/tim på stomnätet.²

Det är viktigt att Riksrevisionens synpunkter tas på allvar och att regeringen i den kommande planen agerar för att uppfylla dessa mål.

Sverige bör snarast möjligt - helst innan utgången av 2017 - ställa sig bakom de norska och finska regeringarnas förslag att förlänga EU:s utpekade stomnätskorridorer med en sammanlänkning runt Bottniska viken.

Denna skyndsamma hantering grundar sig i EU:s processer kopplat till den pågående revideringen av Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, (EU) nr 1316/2013, som fastställer dragningen av korridorerna. EU-kommissionen kommer under våren 2018 presentera ett förslag till ny förordning, som därefter godkänns av både Europaparlamentet och rådet. För att Sverige inte ska gå miste om kommande möjligheter till EU-finansiering för projekt norr om Stockholm och Örebro där dagens stomnätskorridorer slutar krävs att Sverige snarast skickar en formell begäran om en förlängning av stomnätskorridoren Scandinavian - Meditteranean, i samverkan med den finska regeringens önskade begäran om förlängning av North Sea Baltic-korridoren.

Erfarenheter från innevarande programperiod, 2014 - 2020, visar hur projekt inom stomnätskorridorerna prioriteras för EU-finansiering. En förlängning innebär inte ytterligare förpliktelser än de som redan åtagits i och med genomförandet av TEN-T:s stomnät till 2030. Om merparten av Sverige står utanför stomnätskorridorerna riskeras möjligheterna till EU-finansiering för avgörande infrastrukturens satsningar för svensk export-industri. Se även vårt gemensamma yttrande från samarbetet Botniska korridoren för fördjupning.

Övriga angelägna frågor

Vi välkomnar att Trafikverket föreslår att de nya stambanorna byggs för 250 km/h istället för 320 km/h. I kombination med att utbyggnaden sker på ballasterat spår minskas kostnaden för de nya stambanorna med mångmiljardbelopp, samtidigt som hela Sverige får ett funktionellt järnvägsnät som kan trafikeras av samma typ av tåg.

Vi efterlyser därutöver en nationell utbyggnadsstrategi för järnvägen. Just nu är osäkerheten om tidplanen allt för stor, vilket försvårar kommunal och regional planering. Genom att skapa en gemensam målbild för järnvägens utveckling, gärna över blockgränserna, skapas förutsättningar för en utveckling av transportsystemet som samspelar med övriga samhällsutveckling. Denna målbild behöver sannolikt kombineras med ett

² Riksrevisionen (2017). Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv? RIR 2017:27

finansieringssystem med en högre grad av flexibilitet där investeringar för Sveriges konkurrenskraft behandlas som investeringar snarare än som konsumtion. Vi anser mot denna bakgrund att det vore en fördel om de nya stambanorna mellan Stockholm/Malmö och Stockholm/Göteborg finansierades utanför den ordinarie infrastrukturbudgeten.

Utbyggnaden av det nya signalsystemet ERTMS får inte orsaka snedvriden konkurrens och orimliga krav. Trafikverket bör mot denna bakgrund inkludera medfinansiering till installation, utveckling och test av ombordutrustning för de operatörer som är verksamma på de ERTMS-utrustade banorna tills dess att ERTMS är huvudregel

Analys av Trafikverkets förslag rörande vårt stråk

Sammanfattning av Trafikverkets förslag

Vi har gått igenom Trafikverkets förslag kopplat till Nya Ostkustbanan. Nya Ostkustbanans etapper får totalt 6 555 miljoner kronor i planen. Tyngsta investeringen är Sundsvall C - Dingersjö om 2,3 miljarder kronor. Näst störst är Gävle-Kringlan som får 1,9 miljarder kronor av etappens beräknade kostnad om 5 miljarder kronor. Det kanske låter som stora belopp, men utifrån ett samhällsperspektiv är det små satsningar. De görs också på ett sätt som innebär att ett dubbelspår skjuts långt in i framtiden. Det är olyckligt såväl ur ett nationellt som regionalt perspektiv.

- Huvuddelen av satsningarna - 4 504 miljoner kronor - kommer från planbeslutet 2014, men har nu blivit fullfinansierade. Kommentar: Vi välkomnar förslaget.
- Trafikverkets förslag har ett tydligt fokus på att förstärka Norra stambanan. Kommentar: Vi har inget emot förstärkningar på Norra Stambanan, men om detta är uttryck för ett strategiskt val från Trafikverkets sida att satsa på Norra stambanan framför Nya Ostkustbanan blir vi bekymrade. För att skapa redundans i systemet måste satsningar på såväl Nya Ostkustbanan som Norra stambanan genomföras. Vi vill framhålla att satsningar på Nya Ostkustbanan möjliggör mer effektiva transportmönster för godset tack vare kortare resvägar och mindre lutningar på banan, men också betydande öknings av persontrafiken längs denna tätbefolkade sträcka.
- Etappen Gävle - Kringlan startas sent i perioden och finansieras enbart till 38 procent. Kommentar: Detta är en satsning med många plusfaktorer. Det handlar om att bygga en stark och viktig transportnod som kopplar samman Ostkustbanan, Norra stambanan, Bergslagsbanan och Gävle Hamn och samtidigt frilägga attraktiv mark för bostäder i centrala citynära lägen. Den bör tidigareläggas och finansieras fullt ut.
- I planbeslutet från 2014 pekade regeringen specifikt ut att Nya Ostkustbanan var en så kallad utpekad brist som kräver ytterligare utredning. Den exakta formuleringen var: "Ostkustbanan Gävle - Sundsvall inklusive Ådalsbanan, kapacitetsförstärkning (där arbetspendling är centralt)". I sitt förslag ändrar Trafikverket formuleringen till "Nedre Norrland bristande kapacitet i järnvägssystemet - återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider". Kommentar: Vår bestämda uppfattning är att Nya Ostkustbanan även fortsättningsvis måste vara en utpekad brist, för att på så sätt säkerställa att banan prioriteras i det fortsatta arbetet.
- Regeringen har väddat till alla regioner att göra tydliga prioriteringar och samverka över länsgränserna. Kommentar: Gävleborg och Västernorrland har verkligen krokarm och kraftsamlat för ett dubbelspår. Vi har även ett mycket gott samarbete med

länsplaneupprättarna såväl söder om som norr om vårt stråk. Vår besvikelse över att Trafikverket inte tydligare prioriterat Nya Ostkustbanan är stor.

- KTH har bedömt att det med den föreslagna byggtakten kommer att ta över hundra år innan dubbelspåret står klart. Kommentar: Dubbelspåret är viktigt i närtid, det handlar om att möta de utmaningar som vi står inför nu, inte om hundra år.

Järnvägsrelaterade objekt som fördes in i planen redan 2014

Det är bra att alla investeringar som fördes in i planen 2014 ligger kvar och att de nu generellt sett får full finansiering. Det gäller:

- Dingersjö. 444 av 577 miljoner kronor ligger med.
- Bergsåker triangelspår. 322 av 401 miljoner kronor ligger med.
- Sundsvalls Hamn, Tundadalsspåret, Malandstriangeln. 743 av 886 miljoner kronor ligger med. Sam- och medfinansiering finns, uppgår till 57 miljoner kronor.
- Sundsvalls Resecentrum 71 av 169 miljoner kronor ligger med. Sam- och medfinansiering finns, uppgår till 98 miljoner kronor.
- Sundsvalls Resecentrum (tillgänglighet, plattformar m m) 544 av 559 miljoner kronor ligger med.
- Sundsvalls C - Dingersjö 2 278 av 2 323 miljoner kronor ligger med. Sam- och medfinansiering finns, uppgår till 7 miljoner kronor.
- Söderhamn - Kilafors 102 av 879 miljoner kronor ligger med.
- Kilafors - Holmsveden kapacitetsåtgärder 110 av 402 miljoner kronor ligger med.
- Gävle Hamn järnvägsanslutning 229 av 316 miljoner kronor ligger med. Här finns även med- och samfinansiering om 61 miljoner kronor.
- Godsstråket Storvik - Frövik kapacitet 1+2 samt mötesstation Sandviken - Kungsgården 793 av 857 miljoner kronor ligger med.
- E4 Kongsberget - Gnarp 923 av 965 miljoner kronor ligger med. En utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan kan med fördel göras samtidigt som utbyggnaden av E4an, eftersom vägen och järnvägen delvis kommer att ha samma sträckning.

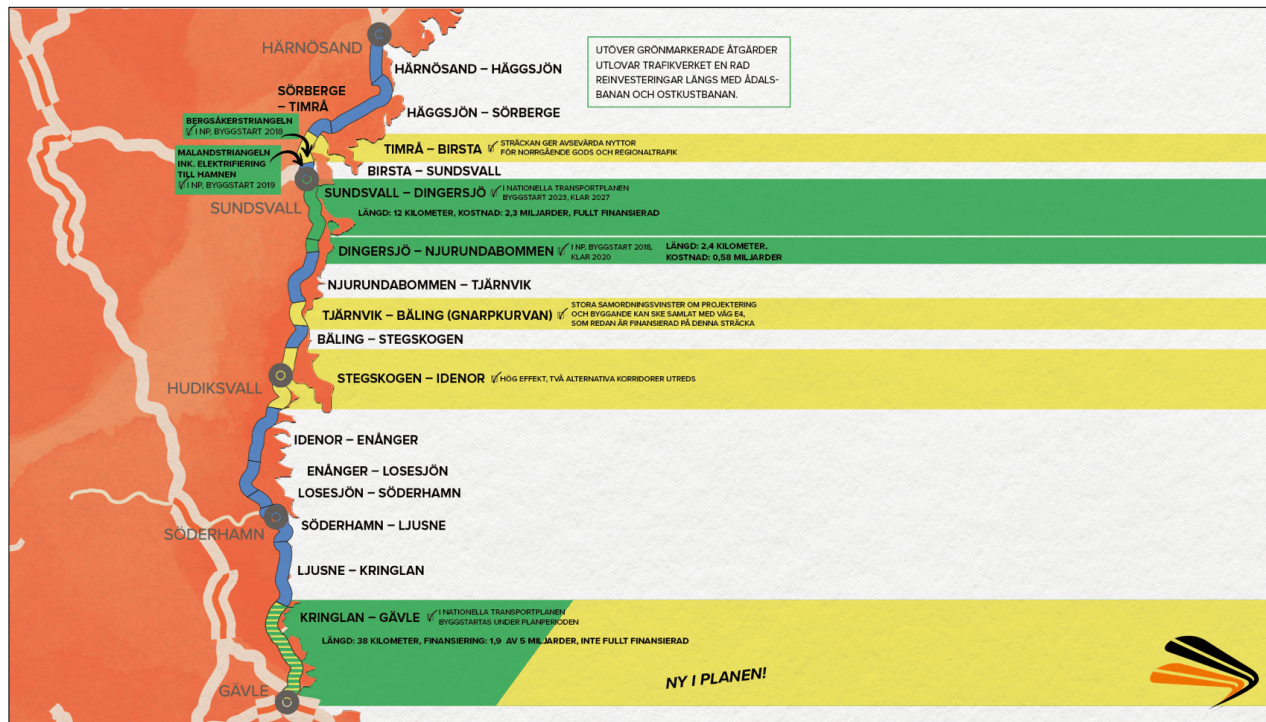
Helt nya järnvägsrelaterade objekt 2018 - 2029

Trafikverket lägger på tok för lite på att bygga bort Sveriges längsta flaskhals. Det är olyckligt. Alla satsningar på Nya Ostkustbanan ger nämligen snabb nytta i form av kortare restider och ökad kapacitet. Man behöver inte vänta till hela sträckan är klar. Det är ett viktigt samhällsekonomiskt argument.

- Gävle - Kringlan kommer med, men tyvärr endast en mindre del (1 924 av 5 027 miljoner kronor). Kommentar: Se föregående sida.
- Sundsvall - Ånge kapacitetshöjning mm. 189 av 189 miljoner kronor finns med. Kommentar: Vi välkomnar förslaget.
- Västeråsby - Långsele ligger med i planen (reinvesteringar) under åren 2021–2023 till en kostnad av 450 - 550 miljoner kronor. Kommentar: Vi välkomnar förslaget. Mycket viktig satsning för industrierna längs med kusten. Angeläget att denna satsning inte senareläggs.
- Godsstråket genom Bergslagen kapacitetshöjningar. 112 av 112 miljoner kronor ligger

med. Kommentar: Vi välkomnar förslaget. Bra för redundansen.

- Gävle - Ånge ligger också med i planen (reinvesteringar) under åren 2021 - 2023 till en kostnad av 385 - 470 miljoner kronor. Kommentar: Enligt Trafikverket innebär denna reinvestering inte någon försening av utbyggnad av dubbelspår på sträckan. Vi vill understryka vikten av att dubbelspår kommer till stånd på denna del.



Figur 3. Etapper på Ostkustbanan och Ådalsbanan.

Slutsatser

Trafikverket borde ha prioriterat Nya Ostkustbanan på ett betydligt tydligare sätt. De övergripande argumenten för detta är följande:

- Sträckan utpekades som en brist i samband med planbeslutet 2014.
- Stor enighet regionalt om att detta är den absolut viktigaste utvecklingsatsningen.
- Gott samarbete med övriga län i norra Sverige och Mälardalen.
- Stor betydelse för att öka pendling på hela och delar av sträckan Stockholm – Umeå.
- Stor bostadspotential. Närheten till den överhettade Mälardalen är en viktig faktor.
- Mycket stor koncentration av världsledande industrier längs denna del av kusten, men också många företag inom bank, finans och försäkring.
- Med ett dubbelspår mellan Gävle och Härnösand skulle Sverige på ett kostnads-effektivt sätt få en helt ny stambana i en viktig del av Sverige.

Prioriterade etapper

Trafikverket har delat upp Ostkustbanan och Ådalsbanan mellan Gävle och Sundsvall i tolv etapper och sträckan på Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand i fem etapper. Det hade varit bättre att i högre grad behandla sträckan som ett sammanhängande projekt. Då hade det varit lättare att beräkna samhällsnyttorna. Nu blir de samhällsekonomiska

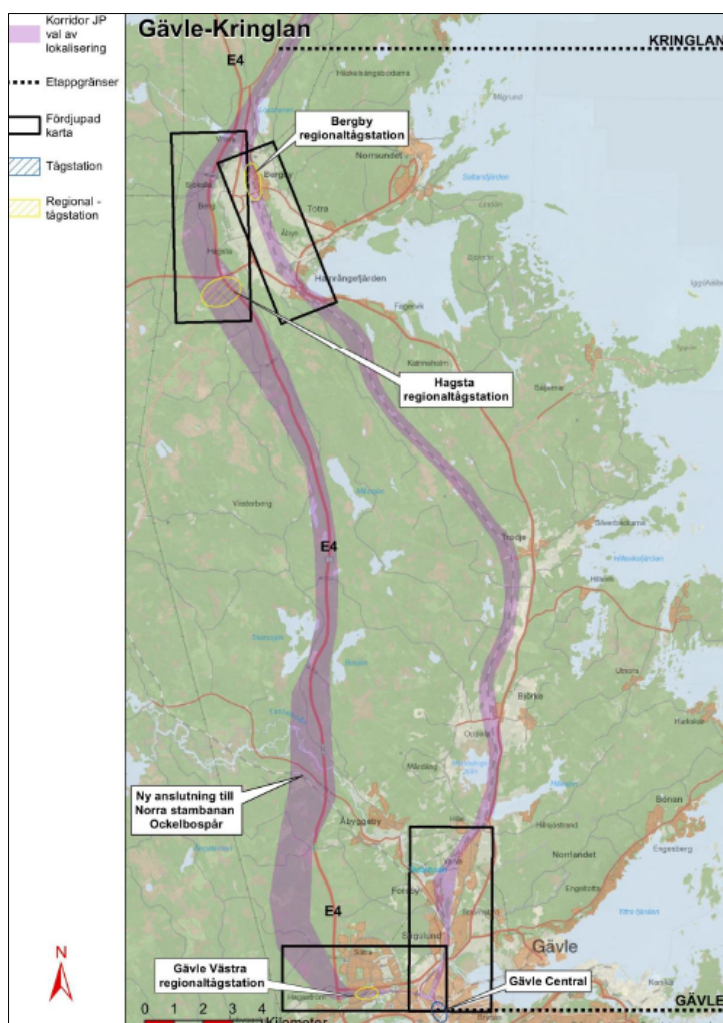
kalkylerna missvisande eftersom de endast ser till nyttan i varje liten etapp, inte till den samlade nyttan av sträckan.

Alla etapper bidrar till att minska restiderna och öka kapaciteten. Men samtidigt kan vi konstatera att vi har "flera flaskhalsar i flaskhalsen". I det fortsatta arbetet är det viktigt att dessa prioriteras. När de åtgärdas kommer nyttor att uppstå både uppströms och nedströms i systemet. Vi lyfter därför – utan inbördes rangordning - fram några viktiga etapper som saknas eller som bara delvis finns med i Trafikverkets plan. När det gäller de etapper som redan ligger i planen lämnar vi dem utan kommentarer i detta avsnitt, även om vi generellt anser att dessa etapper kan tidigareläggas.

Etapp 1 på Ostkustbanan, Gävle-Kringlan

Bakgrund

Gävle – Kringlan (Figur 4) är en mycket viktig satsning för att koppla ihop Ostkustbanan, Norra stambanan, Bergslagsbanan och Gävle Hamn på ett sätt som kommer hela det nationella transportsystemet till del. Det gynnar både trafiken längs kusten och trafiken in i landet, både söderut och norrut. Satsningen erbjuder en effektiv och klimatsmart godshantering, där en betydligt större del av godset kan lastas över till järnväg och sjötrafik. Satsningen innebär också att pendling längs kusten och in i landet avsevärt förbättras.



Figur 4. Gävle-Kringlan i två alternativa korridorer. Källa: Trafikverket (2017). Järnvägsplan Ostkustbanan, dubbelspår Gävle – Kringlan. Sid 38.

Ostkustbanans etapp Gävle - Kringlan med ett nytt tågstopp vid Gävle Västra skapar förutsättningar för Gävle att växa med fler bostäder i attraktiva pendlingslägen vilket i sin tur skapar mervärde för Uppsala – Arlanda - Stockholm. Etappen skapar även förutsättningarna för att bygga ett nytt, modernt och hållbart logistikområde. Tolvforsskogens logistikområde är en förutsättning för att flytta ut verksamheter från centralt belägna markområden där nu bostäder kan byggas. Tolvforsskogen skapar också möjlighet för samlokalisering av logistikverksamheter och bidrar därmed till nya, innovativa och hållbara godstransporter både för Gävle och för regionen i stort.

Etappen är utpekad i förslag till nationell plan och det finns ett viktigt arbete kopplat till bostadsfrågor i och med att regeringens förhandlare inom "Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande" pekat ut området Näringen i Gävle som ett av nio områden i Sverige. För den processen, precis som för tillskapandet av Gävle Västra, är det avgörande att Trafikverket vid val av korridor väljer det västliga alternativet. I förslaget till plan är finansieringen 1,9 av 5 miljarder kronor. Sträckan är närmare 4 mil.

Sammanfattning av nyttorna

- Gävle – Kringlan är en mycket viktig satsning för att koppla ihop Ostkustbanan, Norra stambanan, Bergslagsbanan och Gävle Hamn på ett sätt som kommer hela det nationella transportsystemet till del.
- Restiderna kortas och pendlingsmöjligheterna i hela regionen, även mot inlandet, förbättras på ett påtagligt sätt.
- Utbyggnaden möjliggör en flytt av Gävle godsbangård och mellan 4 000 – 6 000 nya bostäder i attraktiva citynära lägen.
- Ett nytt modernt logistikområde ska etableras. Gävle stärker därmed sin roll som viktig transportnod i det nationella systemet.
- Projektet möjliggör för en ny regionaltågsstation, Gävle Västra, som skulle ge förbättrad koppling mot bl.a. Gävle Sjukhus och Högskolan i Gävle. Regionaltågsstationen Gävle Västra skulle betjäna både Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan.
- Möjliggör för en framtida regionaltågsstation i Hagsta.
- Restidsvinsten beräknas till 7 minuter.

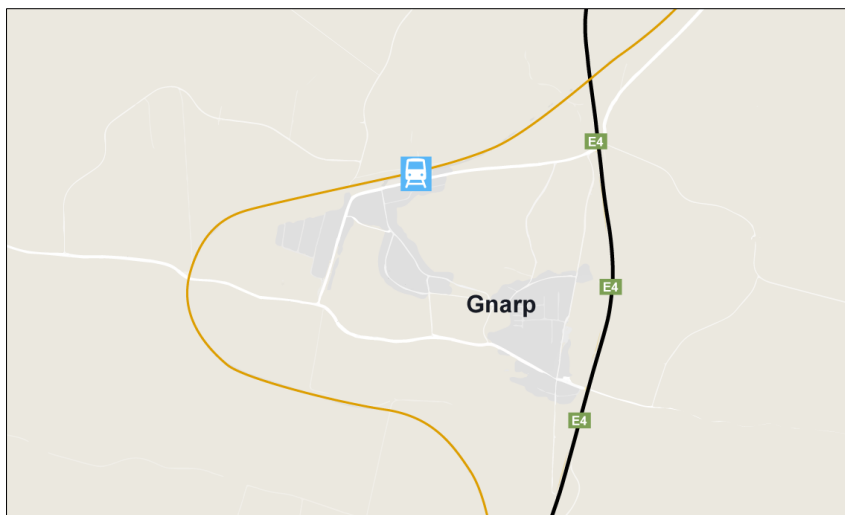
Etapp 9 på Ostkustbanan, Bäling-Tjärnvik

Bakgrund

En snabb titt på en karta (Figur 5) ger mycket tydliga argument för en ny sträckning av järnvägen genom Gnarp. Det handlar om att rätta ut den riksberömda Gnarpkurvan. Etappen Bäling – Tjärnvik innebär utbyggnad i ny sträckning på den östra sidan om Gnarp. Ny föreslagen regionaltågsstation i Gnarp placeras öster om E4:an. Befintlig regionaltågsstation utgår. Etappens längd är ca 7 km.

Eftersom Trafikverket i sitt förslag har tagit med E4an Kongberget – Gnarp i sitt förslag är det rimligt att samordna utbyggnaden av E4an med etappen Bäling - Tjärnvik.

Kostnad: ca 1,5 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation).



Figur 5. Nuvarande dragning av Ostkustbanan och E4an.

Sammanfattning av nyttor

- Genom att rätta ut sträckningen nås viktiga restidsvinster. Restidsvinsten beräknas till drygt 6 minuter.
- Den nya dragningen blir bättre för tyngre och längre tåg som kan passera på ett betydligt smidigare och effektivare sätt.
- Genom att samordna utbyggnaderna av vägen och järnvägen nås betydande effektivitetsvinster och sannolikt även kostnadsbesparingar.

Ettap 2 på Ådalsbanan Birsta – Timrå

Bakgrund

Längs denna del av kusten finns flera av Sveriges viktigaste industrier. Väl fungerande transport till och från området är av största vikt för hela Sverige. Norra Sveriges största industriinvestering i modern tid, 7,8 miljarder i fördubbling av produktionen vid Östrands massafabrik, ligger utmed etappen.

Runt Sundsvall pågår flera viktiga investeringar i Nya Ostkustbanan. Syftet är att lösa upp den trafikinfarkt som idag sänker kapaciteten på järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand, men det handlar också om att säkra råvarutillförseln från inlandet till industrierna längs med kusten och samtidigt skapa betydligt bättre förutsättningar för sjöfarten. Idag tvingas tåg som ska ned i hamnen genomföra mycket komplicerade lokvändningar och lokbyten som stjälar mycket kapacitet på spåren. Trafiksituationen i och runt Sundsvall är helt oacceptabel och innebär att gods och människor måste välja väg framför järnväg. Kapaciteten räcker helt enkelt inte till idag.

En järnvägsutredning för sträckan Sundsvall – Härnösand är genomförd och järnvägskorridoren är således beslutad. Avsmalning av järnvägskorridoren pågår längs hela sträckan.

Sundsvalls kommun, SCA, Landstinget Västernorrland och Länsstyrelsen Västernorrland har ett avtal med Trafikverket om att en järnvägsplan ska påbörjas för Birsta – Timrå senast 2019.

Järnvägssträckningen är tänkt att utgå från Birsta station, genom Skönviksberget och vidare mot Timrå station. Kostnaden för sträckan bedöms till omkring 1,7 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation). I denna kostnadsbedömning inkluderas även en norrgående triangelspårsanslutning till Sundsvalls Hamn och den planerade logistikparken som ovanstående avtalsparter har enats om i syfte att bygga bort behovet av lokvändningar/lokbyten ner till hamnen (Figur 6).



Figur 6. Etappen Birsta-Timrå på Ådalsbanan i lila sträckning samverkar med Malandstriangeln och Tunadalsspåret för att skapa en effektiv lösning för godstrafik till och från Sundsvalls logistikpark/hamn och de stora industrierna vid Tunadal.

Sammanfattning av nyttor:

- Sundsvall logistikpark kommer att etableras utmed sträckan under kommande planperiod. Logistikparken erbjuder en effektiv och klimatsmart godshantering, där en betydligt större del av godset kan lastas över till järnväg och sjötrafik.
- Transporterna i och omkring Sundsvall förväntas att fördubblas inom en tioårsperiod (som en konsekvens av de stora investeringar som görs i Östrand och hamnområdet). Etappen Birsta – Timrå har en nyckelroll för att tillgodose framtida transportbehov och undvika en infrastrukturkollaps i området.
- Idag utgör tåget det sämsta resandeanvändningsalternativet mellan Sundsvall – Härnösand sett till tid och kostnad. Genomsnittshastighet på 55 km/h ger en ohållbar situation. Idag tar det närmare en timme med tåg mellan Sundsvall och Härnösand, med ett utbyggt dubbelspår skulle restiden krympa till 25 minuter.
- Etappen byggs för att ge en restidsbesparing om sex minuter.

Nya Ostkustbanan visar mycket hög måluppfyllnad

Bakgrund

I regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden - innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) presenterar regeringen de utmaningar som den nationella planen för transportsystemet ska adressera:

1. Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer.
2. Investeringar för ett ökat bostadsbyggande.
3. Förbättra förutsättningarna för näringslivet.
4. Förstärka sysselsättningen i hela landet.
5. Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter.
6. Ett inkluderande samhälle där den sociala hållbarheten lyfts fram som viktig.

Remissyttrandet använder faktauppgifter från rapporten *Nyttoanalys av projektet Nya Ostkustbanan* (Sweco, 2016) som Ostkustbanan 2015 AB har låtit ta fram som underlag för Sverigeförhandlingens arbete Järnväg i norra Sverige.

Nya Ostkustbanan minskar fossilberoendet

Nya Ostkustbanan har en stor potential att flytta över gods- och person-transporter från väg och flyg till tåg. I stråket går mellan 1 500 och 2 500 lastbilar per dygn, ett flöde som beräknas öka med upp mot 40 procent fram till år 2040. En stor del av volymen avser gods som är väl lämpat för järnvägstransporter. Med den multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrensförmåga som Nya Ostkustbanan innebär och i synnerhet en ökad tillförlitlighet och kapacitet kommer stora volymer att kunna flyttas till tåg. Nya Ostkustbanan halverar restiderna i hela stråket från Stockholm till Umeå och möjliggör dessutom en kraftigt ökad turtäthet. Det innebär en stor överflyttning av resenärer från såväl bil som flyg till tåg. Antalet påstigande resenärer på stationerna bedöms i det närmaste fördubblas relativt dagens situation. Antalet resenärer som flyttar över från flyget till tåg beräknas uppgå till närmare 700 000 baserat på typiska marknadsandelar vid olika restider med tåg och en miljon enligt bedömningar från SJ.

Omställningen från fossila drivmedel innebär en stor utmaning för transportsystemet. Det är inte alla typer av transporter som kan flyttas över till tåg på ett rimligt sätt. Det är därför angeläget att identifiera och genomföra de projekt som verkligen har potential att flytta över transporter från väg respektive flyg till järnväg. Nya Ostkustbanan är ett sådant projekt. Nedan beskrivs överflyttningspotentialen för gods- och persontransporter.

Nya Ostkustbanan flyttar gods från lastbil till tåg

I dagsläget är lastbilsflödena i korridoren cirka 1 500 till 2 500 fordon per årsmedeldygn (Figur 7). Lastbilsflödena på E4 förväntas dessutom öka med mellan 26 procent och 38 procent fram till år 2040.³ Den absoluta merparten av dagens och framtida flöden är långväga transporter av tunga varor och insatsvaror. Det är alltså produkter där järnvägens fördelar kommer väl till sin rätt och överflyttningspotentialen är stor. Nya Ostkustbanan knyter också samman järnvägsnäten i norra och södra Sverige. Med en utbyggnad till dubbelspår och förbättrande åtgärder skapas ett sammanhängande järnvägsnät mellan Umeå och Göteborgs Hamn respektive Öresunds med maximalt 10 ‰ lutning. Det möjliggör

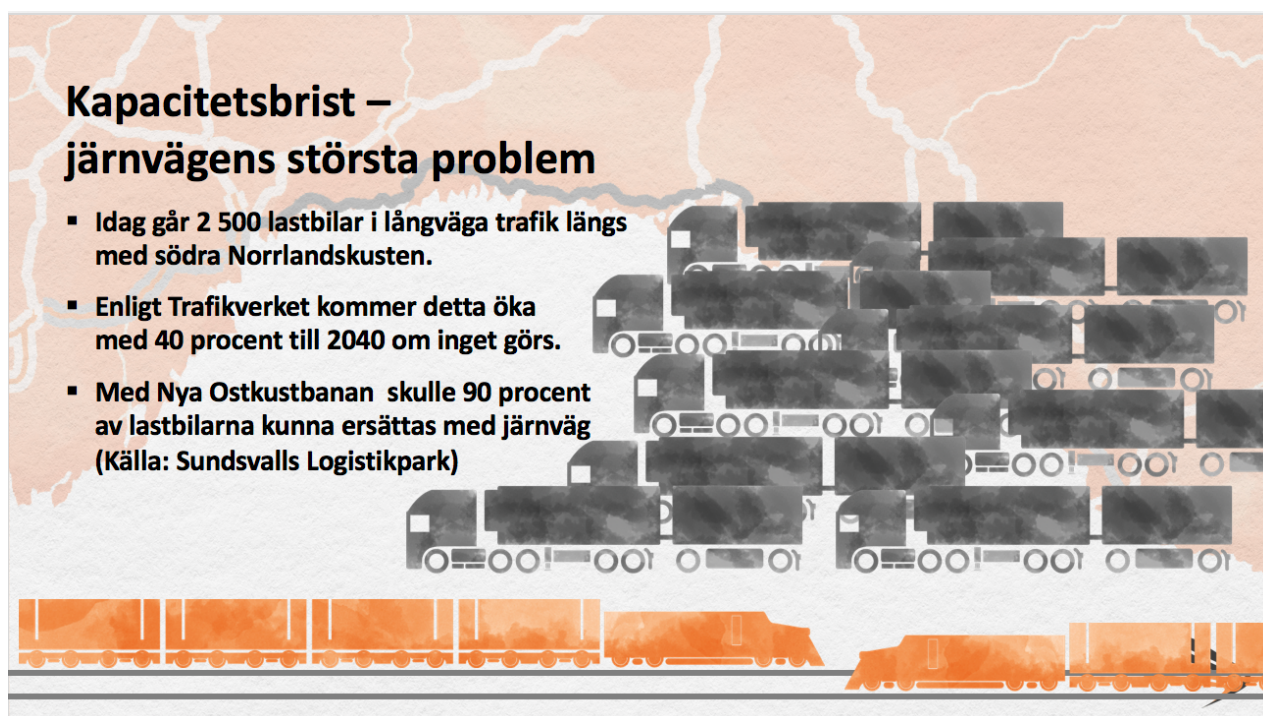
³ Trafikverket (2016b). Trafikuppräkningsplan för EVA 2014-2040-2060.

tyngre och mer kostnadseffektiva järnvägstransporter. Järnvägens konkurrenskraft i stråket beskrivs närmare nedan.



Figur 7. Lastbilsflöden, fordon per årsmedeldygn. Källa: Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan, utdrag april 2016.

Sammantaget har vi alltså en situation med stora, befintliga flöden av gods som lämpar sig väl för järnvägstransporter. Beroende på att transportörer och transportköpare inte vågar lita på järnvägens tillförlitlighet väljer man att använda lastbilar, trots att denna lösning är dyrare. Med en utbyggnad av Nya Ostkustbanan skapas en strategisk redundans i järnvägsnätet genom att både Ostkustbanan och Norra stambanan kan användas för transporter mellan södra och norra Sverige. Samtidigt reduceras antalet störningar på Ostkustbanan med två tredjedelar jämfört med i dag. Om man dessutom adderar den ytterligare kostnadsfördel som skapas för godstransporter med tåg blir det ännu tydligare att Nya Ostkustbanan har en stor potential att flytta över gods från väg till järnväg (Figur 8).

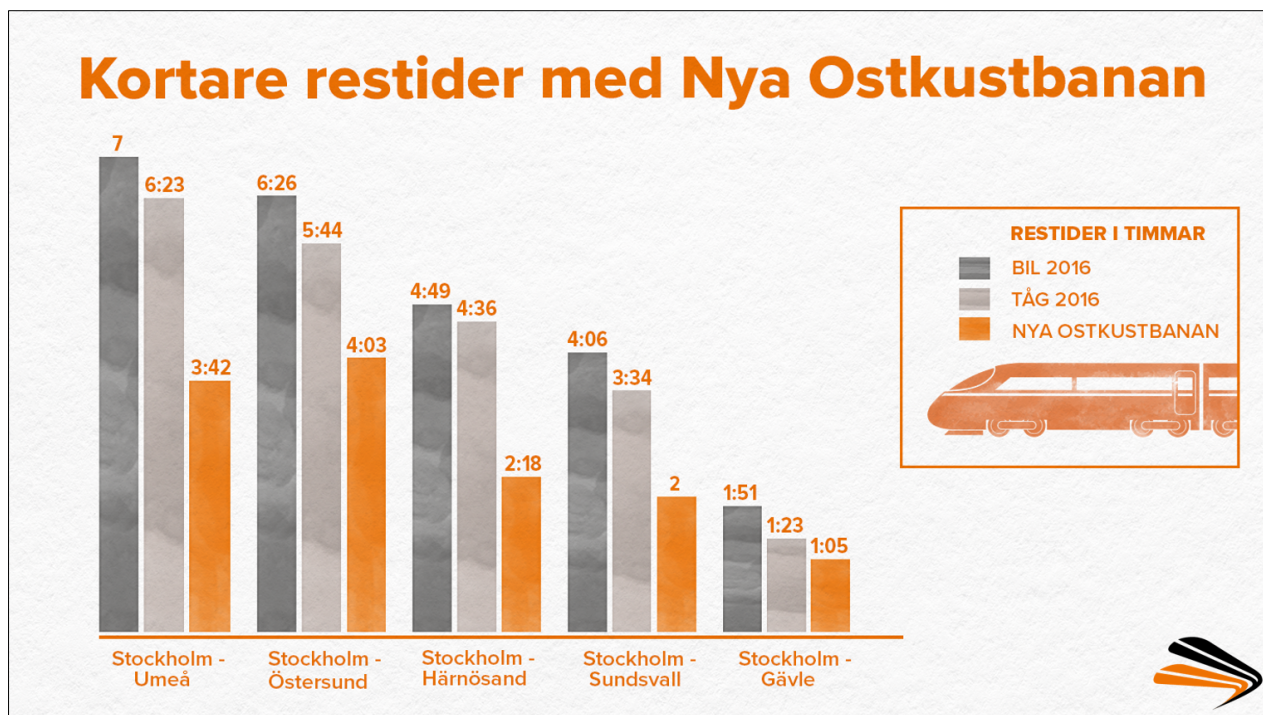


Figur 8. Med Nya Ostkustbanan kan långväga transporter flytta över från lastbil till tåg.

Nya Ostkustbanan spelar dessutom en stor roll för att utveckla knutpunkter för omlastning av gods från vägtransporter till tåg och fartyg. Viktiga delsträckor i detta sammanhang är av naturliga skäl Gävle-Kringlan som stärker kopplingen till Gävle Hamn och Tolvforsskogens logistikområde samt utbyggnadsprojekten längs med Ådalsbanan och kopplingen till Sundsvalls Hamn och logistikpark, det vill säga Birsta-Timrå, Tunadalsspåret och Malandstriangeln.

Nya Ostkustbanan flyttar resenärer från personbil till tåg

Kuststråket i norra Sverige lämpar sig väl för snabba järnvägstransporter som knyter samman tillväxtregionerna. Kuststråket utgör en struktur där tåget har mycket goda förutsättningar att konkurrera med bilen, givet att restiderna är attraktiva. Så är inte fallet i dag, då den ökade trängseln på banan har lett till successivt längre restider, samtidigt som banan har olika tekniska begränsningar. Idag är medelhastigheten mellan Gävle och Sundsvall knappt 100 km/h och mellan Stockholm och Sundsvall lite drygt 100 km/h, vilket innebär att järnvägen inte på något sätt utnyttjar sin tydliga konkurrensfördel relativt bilen. Med en utbyggnad av Nya Ostkustbanan halveras däremot restiderna i stråket (Figur 9).



Figur 9. Restider med bil 2016 (svarta staplar), tåg 2016 (gråa staplar) och med en utbyggd Nya Ostkustbana (orange staplar). Nya Ostkustbanan halverar dagens restider.

Vid stora tidsreduceringar i kollektivtrafiken finns mycket god potential för överflyttning av resenärer från bil. Sammanställningar visar elasticitetstal på mellan -0,5 och -2,5 beroende på aktuella förutsättningar. Det innebär att en halvering av restiden skulle öka tågresandet med mellan 25 procent och 125 procent beroende på sträcka. Dessa siffror omfattar både en överflyttning från andra transportmedel och nygenererat resande. För sträckor omkring 200 kilometer och med stor bilkonkurrens har elasticiteten bedömts ligga kring cirka -0,5, vilket skulle innebära att en halverad restid ökar antalet tågpassagerare med 25 procent. På sträckor upp till 400 kilometer kan en halverad restid betyda att resandet med tåg ökar med 50 procent. Det finns många exempel som visar en potential för ännu större ökning.

Nya Ostkustbanan innebär också möjligheter att öka utbudet av tågtrafik och därmed skapa ett utbudsdrivet resande. Eftersom kapaciteten med dubbelspår blir åtminstone fyra gånger större relativt dagens situation kan turtätheten för såväl fjärr- som regional- och lokaltåg öka tillsammans med antalet godståg. Typiska elasticitetstal för ökad frekvens är ca 0,4 - 0,5. Det innebär att ett dubblat utbud skulle öka resandet med mellan 40 och 50 procent.

I modellkörningar med Sampers bedöms antalet på- och avstigande resenärer per station i det närmaste fördubblas relativt dagens situation med en utbyggd Ostkustbana och en realistisk trafikering.

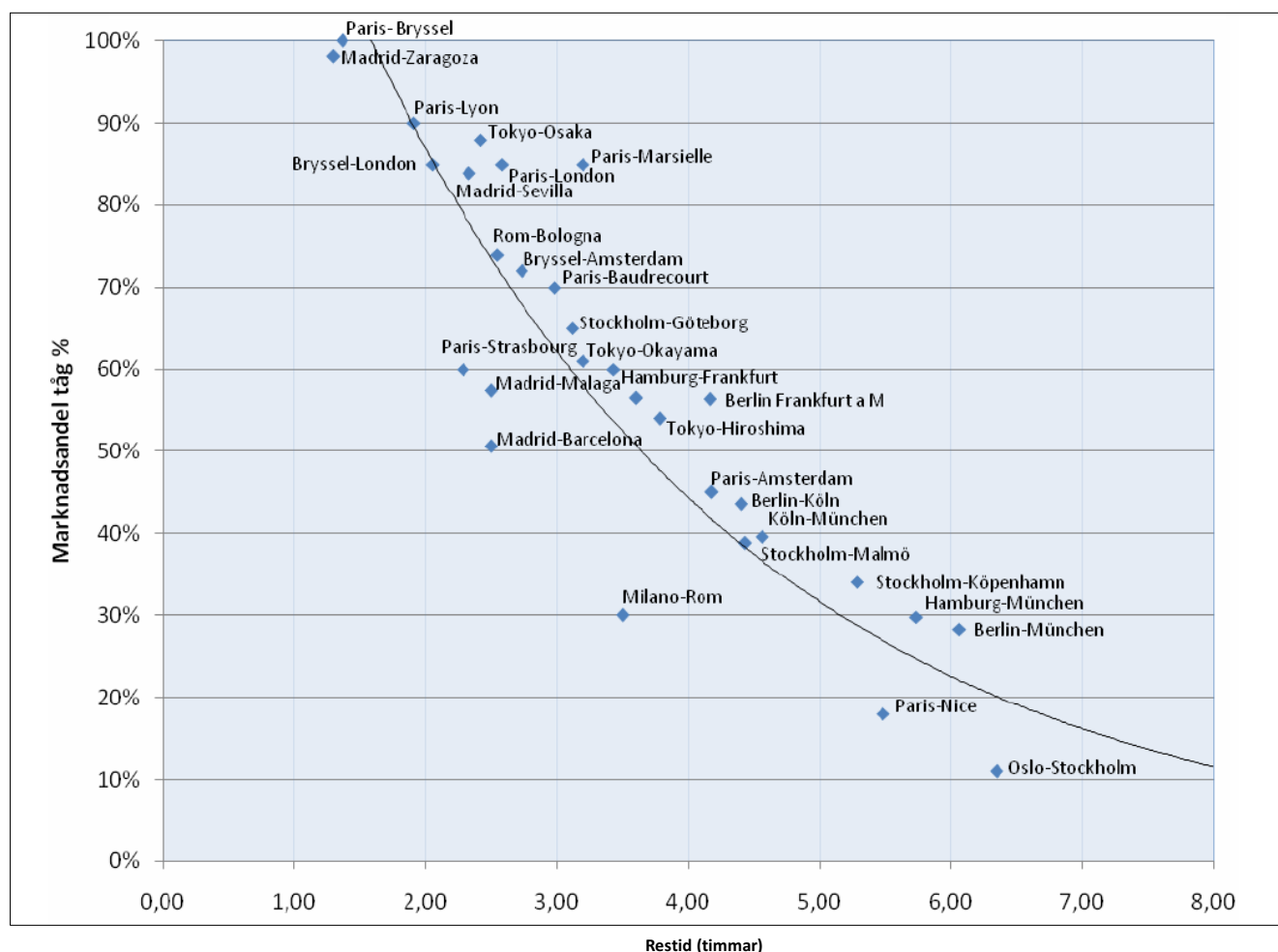
Sammantaget har stråket längs Nya Ostkustbanan en mycket gynnsam situation för överflyttning mellan personbil och tåg som påminner om den mellan lastbil och godståg. Stråket har haft en kraftig ökning av resande, trots successivt allt längre restider. Ortsstrukturen längs kusten lämpar sig väl för tågresande och potentialen att reducera restiderna och öka turtätheten är hög. Detta är också en bedömning som delas av SJ, som ser potentialen i stråket som en av de största i landet. Samtidigt skapar Nya Ostkustbanan en ryggrad för kollektivtrafiken som kompletteras med både tvärbanor och regional busstrafik.

Även denna struktur är något som SJ tar fasta på när man utvecklar Sundsvall som en trafiknod för norra Sverige och Jämtland.

Nya Ostkustbanan flyttar resenärer från flyg till tåg

De regionala flygplatserna är viktiga för utvecklingen i norra Sverige. Inte desto mindre innebär flyget utmaningar för klimatet. Utsläppen av klimatpåverkande gaser förvärras genom att de sker på hög höjd. Det pågår omfattande teknikutveckling inom flyget, men det är oklart hur snabbt denna kan reducera utsläppen. Det är därför angeläget att erbjuda mer miljövänliga transporter i de relationer där detta är möjligt. Nya Ostkustbanan ökar järnvägens konkurrenskraft längs hela Norrlandskusten och ger goda förutsättningar för överflyttning av resande från flyg till tåg.

Lundberg (2010) har beskrivit hur tågets marknadsandel relativt flyget beror av restiden, se figur 10.



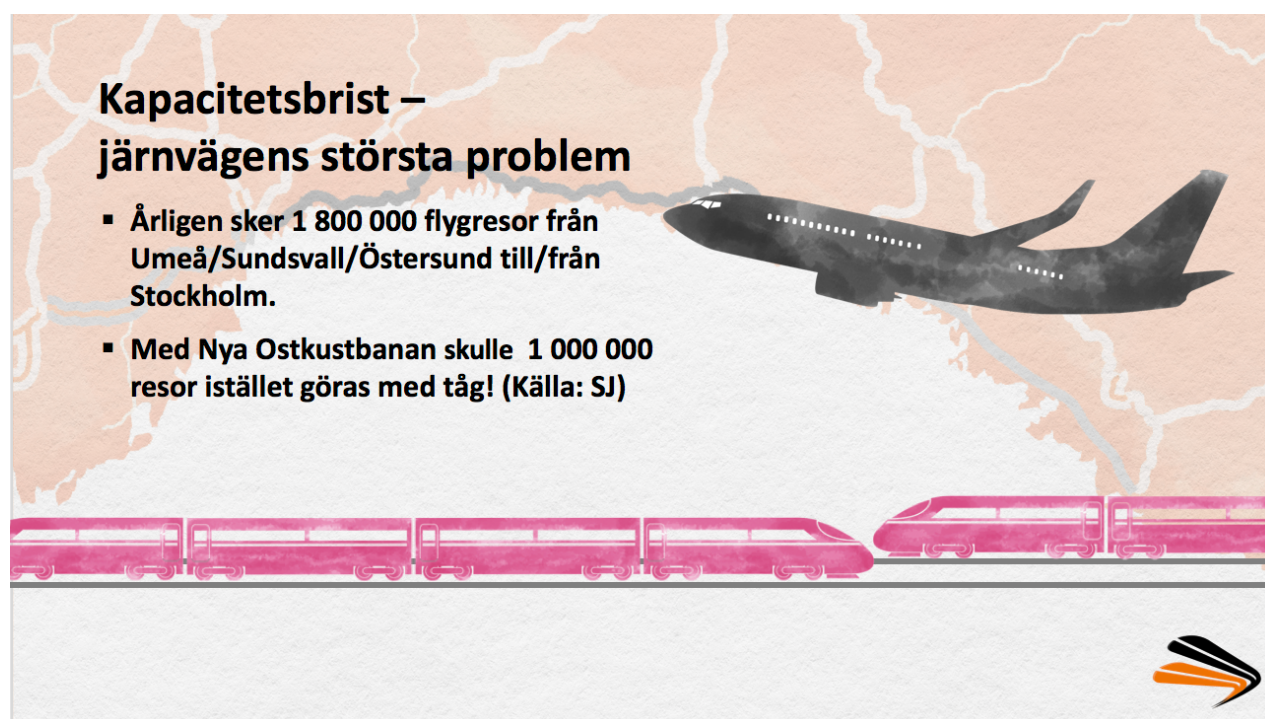
Figur 10. Tågets marknadsandel relativt flygets. Källa: Lundberg (2010).

Baserat på dagens restider kan man använda Lundberg (2010) för att uppskatta tågets marknadsandel för de resrelationer som närmast påverkas av Nya Ostkustbanan, se tabell 1.

Tabell 1. Restider, bedömd marknadsandel och antal flygpassagerare.

Ort/flygplats	Dagens restid med tåg till Stockholm	Tågets marknadsandel enligt graf av Lundberg	Antal flygpassagerare per år
Sundsvall/Härnösand	~ 3 timmar 30 minuter	~ 50 %	~ 250 000
Östersund	~ 6 timmar	~ 20 %	~ 500 000
Umeå	~ 6 timmar 30 minuter	~ 20 %	~ 1 000 000

När Nya Ostkustbanan gör att restiderna till Stockholm halveras kommer tåget att få en ny, högre marknadsandel. Om marknadsandelen följer nationella och internationella erfarenheter kan cirka 680 000 passagerare flytta över från flyg till tåg. SJ bedömer att potentialen är ännu högre, närmare en miljon passagerare (Figur 11). Överflyttningen av passagerare innebär att utsläppen av klimatpåverkande gaser minskar med cirka 60 000 ton koldioxidekvivalenter per år relativt dagens nivåer.



Figur 11. Med halverade restider längs Nya Ostkustbanan bedömer SJ att mer än hälften av dagens flygresenärer väljer att flytta över till tåg.

Nya Ostkustbanan banar väg för minst 63 000 nya bostäder

Få infrastrukturprojekt i landet är så väl genomlysta när det gäller samspelet mellan infrastruktur och bostadsutveckling som Nya Ostkustbanan. En tydlig indikation på detta är att Sverigeförhandlingen har föreslagit att en förhandling om medfinansiering ska tillsättas för Nya Ostkustbanan.

Ambitiösa och dialoginriktade projekt som *Samordnad planering 2 Gävle-Sundsvall* mellan Trafikverket och kommunerna längs banan, *Den attraktiva regionen* om sambandet mellan stations- och tätortsutveckling och även den nyttoanalys som Ostkustbanan 2015 AB presenterat för Sverigeförhandlingen har lagt en effektiv grund för att utveckla bostadsbyggandet tillsammans med Nya Ostkustbanan.

Potentialen för ökat bostadsbyggande är samtidigt till stor del en fråga om politisk vilja. Under ledning av de tidigare infrastrukturministrarna Ulrica Messing och Catharina Elmsäter-Svärd har därför regionala och kommunala politiker deltagit i en process för att gemensamt fastställa potentialen för bostadsbyggande längs Nya Ostkustbanan. Baserat på den tillgänglighetsförbättring som Nya Ostkustbanan bidrar till och regionernas utvecklingskraft kan minst 63 000 bostäder byggas fram till år 2035.

Det torde vara få infrastrukturprojekt i landet som är så väl analyserade när det gäller samspelet mellan infrastruktur och bostadsutveckling som Nya Ostkustbanan. En tydlig indikation på detta är att Sverigeförhandlingen har föreslagit att en förhandling om medfinansiering ska tillsättas för Nya Ostkustbanan.⁴

Samverkansprojekt lägger en effektiv grund för stadsbyggnad

Samverkansprojektet "*Samordnad Planering 2 Gävle-Sundsvall*", startade 2011 med övergripande mål att kunna presentera en enda sammanhållen korridor för dubbelspåret hela vägen mellan Gävle och Sundsvall, knappt 22 mil. Detta har varit en mycket viktig försöksverksamhet, och resultaten imponerar. Samtidigt är vi medvetna om att kunskapen om de goda resultaten från försöksverksamheten ännu inte spridit sig i alla delar av Trafikverket och inom regeringskansliet. Det finns stora vinster med detta arbetssätt. De som inte känner till fördelarna med samordnad planering kan förledas att tro att kommunerna, länsplaneupprättarna och Trafikverket på Region Mitt inte kommit särskilt långt i arbetet, men det är en felaktig uppfattning.

Samordningen består i att den kommunala översiktsplaneringen och Trafikverkets planering enligt Järnvägslagen och Väglagen görs i samverkan i framttagandet och i samrådsprocessen. Arbetssättet förkortar utredningstiden från beslut om finansiering av en etapp, till "spaden i backen" med 2 - 3 år.⁵ En lika viktig aspekt är att samverkansprojektet ger förutsättningar för att skapa bästa möjliga samspel mellan infrastrukturen och bostadsbyggandet. Arbetet har legat i framkant i enlighet med lagstiftarens ambition om smidigare planprocesser och kommunerna längs banan är redo att förverkliga planerna.

⁴ Framfört av Sverigeförhandlingen vid ett flertal tillfällen, bland annat av HG Wessberg i Dagens samhälles "heta stolensamtal" i Almedalen 2017-07-06, "Hur kan hela Sverige gynnas av höghastighetsjärnväg?" samt i Sverigeförhandlingen (2016): Lågesrapport avseende förhandling om åtgärder i storstäder och järnväg i norra Sverige.

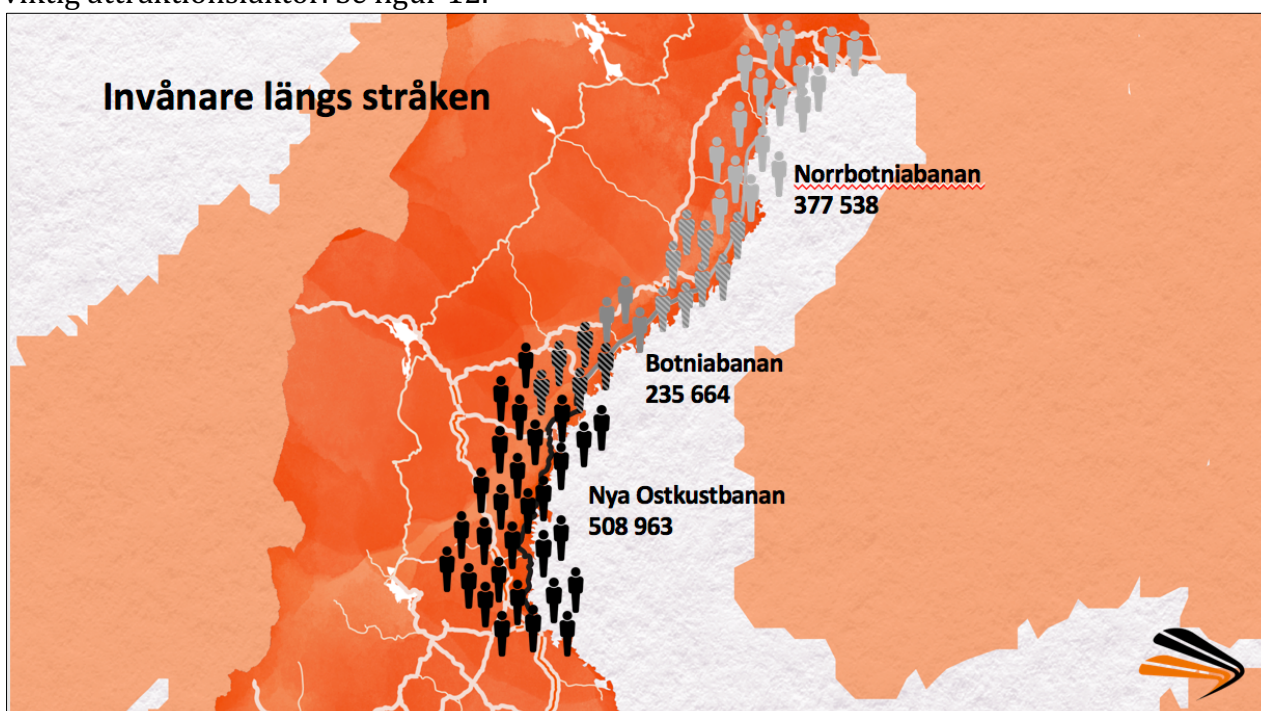
⁵ Trafikverket (2015): Samordnad planering för järnvägen mellan Gävle och Sundsvall, TrV publ. 2015:068

För att öka och realisera potentialen i stadsbyggnaden har flera aktörer längs Ostkustbanan deltagit i pilotprojektet Den Attraktiva Regionen med bland annat delprojektet "Hudiksvalls funktionella arbetsmarknadsregion". Pilotprojektet handlar om vad förändrade stationslägen har för betydelse för den långsiktiga tätortsutvecklingen i Hudiksvall och den funktionella regionen. En annan viktig fråga är hur orter som saknar spår kopplas ihop med huvudorten genom attraktiv busstrafik.

Stort engagemang för bostadsbyggande längs Nya Ostkustbanan

Vidare har bostadsutvecklingen analyserats och bedömts i den nyttoanalys som bolaget Nya Ostkustbanan presenterade för Sverigeförhandlingen våren 2016, ett arbete som byggde på en dialog med kommunala tjänstemän. Eftersom bostadsbyggandet i hög grad är en fråga om politisk vilja och ambition har bolaget under 2017 initierat en process där kommunala och regionala politiker har engagerats. Arbetet har letts av de tidigare infrastrukturministrarna Ulrica Messing och Catharina Elmsäter-Svärd och tar en tydlig utgångspunkt i de nyttor som Nya Ostkustbanan skapar kopplat till den regionala utvecklingen. Det handlar om regionförstoringseffekter, möjligheter till fler pendelstationer och pendeltrafik, regional attraktivitet och även andra samhällsfunktioner som påverkas positivt av utbyggnaden till dubbelspår. Sådana funktioner kan exempelvis vara arbetsmarknads-, utbildnings- eller näringslivsrelaterade.

Eftersom Ostkustbanan funnits i 90 år och följer samma stråk som E4 och forna tiders Norrstig utmed kusten, har byar och städer vuxit fram i detta stråk i hundratals år. Det har skapat en naturlig befolkningskoncentration i ett pärlband och därmed underlag för en attraktiv och ekonomiskt bärkraftig pendeltågstrafik. En fördel för kommunerna i stråket är att den kommunala, tekniska infrastrukturen och servicen är väl avvägd mot befolkningen och att det på många håll finns plats för exempelvis fler elever i befintliga skolor. Det finns gott om byggbar mark i närheten av befintliga stadskärnor där det redan finns service och kollektivtrafik, samtidigt som det är nära till naturen. Kopplingen till havet är ytterligare en viktig attraktionsfaktor. Se figur 12.



Figur 12. Invånare längs med stråken Nya Ostkustbanan/Botniabanan/Norrbottenbanan.

Olika studier visar vilka stadskvaliteter som befolkningen i realiteten är beredda att betala mer för att ha i sin boendemiljö.⁶ Resultaten skiljer sig lite mellan olika städer men gemensamt är att följande faktorer värderas högt:

- Närhet till stadskärna/urbana verksamheter,
- Närhet till spår-/expressbusshållplats,
- Närhet till vatten/sjöutsikt,
- Närhet till park/värdefullt grönområde,
- Kvartersstad.

Denna kombination av stadskvaliteter kan erbjudas på byggbar mark i flertalet av städerna längs Ostkustbanan.

Den politiska processen som letts av tidigare ministrarna Ulrica Messing och Catharina Elmsäter-Svärd har satt Nya Ostkustbanan i relation till de regionala och kommunala förutsättningarna och omfattat såväl workshopar som analysmoment. Arbetet visar att Nya Ostkustbanan kan leda till minst 63 000 fler bostäder fram till år 2035, se tabell 2.

Tabell 2. Bostadsbyggande per kommun fram till år 2035 när restiderna halveras.

Kommun	Nya bostäder 2035
Gävle	24 400
Söderhamn	2 300
Hudiksvall	3 250
Nordanstig	800
Sundsvall	21 468
Timrå	1 571
Härnösand	3 000
Kramfors	1 600
Örnsköldsvik	4 888
Totalt	63 277

Som grund för det ökade bostadsbyggandet finns en tydlig tillväxt i befolkningsantal i kommunerna (Tabell 3).

⁶ Presentation av marknadsanalysföretaget Evidens, maj 2017.

Tabell 3. Hur befolkningsmängden per kommun förändras till år 2035 tack vare halverade restider.

Kommun	Befolkningsmängd 2016	Befolkningsmängd 2035	Befolkningsökning
Gävle	99 788	153 468	53 680
Söderhamn	25 992	31 052	5 060
Hudiksvall	37 299	44 449	7 150
Nordanstig	9 511	11 271	1 760
Sundsvall	98 325	145 555	47 230
Timrå	17 992	21 448	3 456
Härnösand	25 269	31 869	6 600
Kramfors	18 681	22 201	3 520
Örnsköldsvik	55 964	66 718	10 754
Summa	388 821	528 030	139 209

Det ökade bostadsbyggandet grundar sig i hög grad på nyttorna av att hela stråket byggs ut. Samtidigt kan enskilda etapper lyftas fram som är av särskild betydelse. Detta gäller bland annat Gävle - Kringlan, som med nytt stationsläge i Gävle Västra ger förutsättningar för bostads-byggande i attraktiva lägen. Likaså har regeringens förhandlare inom "Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande" pekat ut området Näringen i Gävle som ett av nio områden, något som också har nära koppling till Gävle - Kringlan.

Nya Ostkustbanan förbättrar förutsättningarna för näringslivet i hela landet

Nya Ostkustbanan stärker basindustrin i norra Sverige genom att skapa en multiplikatoreffekt för godstransporter på järnväg. Järnvägsnäten i norra och södra Sverige knyts samman i ett sammanhängande system med maximalt 10 ‰ lutning från Umeå till Göteborg respektive Öresund. Nya Ostkustbanan har störst potential i landet att reducera transportsträckor med mellan 9 och 12 mil i många relationer. Samtidigt kan transporttider reduceras ytterligare genom högre hastigheter och mindre förseningar. Dubbelspåret skapar en strategisk redundans till Norra stambanan och en operativ redundans relativt nuvarande enkelspår. Tillförlitligheten ökar när antalet störningar reduceras med två tredjedelar och antalet attraktiva tåglägen ökar. Med lägre lutningar och borttagande av begränsande mötesspår kan banan trafikeras med tyngre och längre tåg. Sammantaget ökar detta järnvägens konkurrenskraft och dess kostnadsfördel ökar betydligt. Detta har en direkt effekt för basindustrins förmåga att konkurrera med aktörer som finns närmare de stora internationella marknaderna.

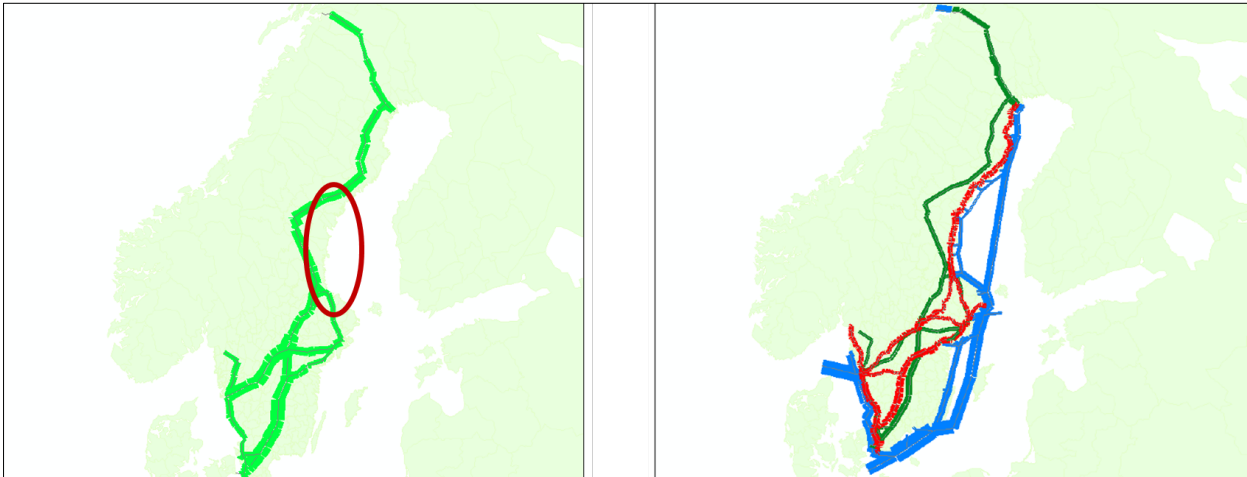
Regeringens direktiv för åtgärdsplaneringen syftar till att det samlade förslaget till nationell plan ska förbättra förutsättningarna för näringslivet i hela landet. Nya Ostkustbanan åstadkommer dock detta på egen hand, i synnerhet genom att främja godstransporter mellan norra och södra Sverige. Det kanske tydligaste exemplet är att med en utbyggnad av Nya Ostkustbanan skapas ett sammanhållet järnvägsnät från Umeå via Hallsberg till Göteborgs Hamn respektive Öresund utan någon banlutning som överstiger 10 ‰. Det gör det möjligt att köra både längre och tyngre tåg, vilket reducerar transportkostnaderna och därmed bidrar till en ökning av näringslivets konkurrenskraft.

Nya Ostkustbanans nyttor för godstransporter kan översiktligt beskrivas i tre punkter:

1. Ostkustbanan och Ådalsbanan utgör i dag en **transportväg med stora begränsningar** i järnvägssystemet för godstransporter. Bristerna gäller begränsad kapacitet med enkelspår mellan Västeråsby och Gävle (345 km), dålig linjeföring med delvis svåra lutningsförhållanden, undermålig funktionalitet genom avsaknad av triangelspår och i många fall för korta mötesspår. Detta begränsar starkt godstågens lastförmåga, framkomlighet och möjligheter till en effektiv hantering vid stora godsterminaler längs kusten. Genomförandet av Botniabanan har stärkt persontrafiken vilket lett till en betydligt tätare tågtrafik. Kapacitetsproblemen har ökat i takt med att fler persontåg trafikerar stråket. Begränsningarna medför att järnvägens konkurrenskraft hämmas vilket också påverkar transportpriset för transportköparna som därmed inte når möjligheterna till en effektiv logistik.
2. Det finns en **stor och växande efterfrågan** på järnvägstransporter längs Norrlandskusten. Basindustrierna investerar, utvecklar och förfinar sina produkter, effektiviserar sin produktionskedja och har framtidstro, vilket ställer allt högre krav på en effektiv logistik.
3. Nya Ostkustbanan förbättrar en mängd faktorer av stor betydelse för godstransporter på järnväg, något som samverkar för att ge en **multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrenskraft**.

Ostkustbanan en otillräcklig länk

I figur 13 beskrivs godsflöden på järnväg i den vänstra kartan och större godsflöden i landet i den högra. I den högra kartan är gröna streck järnvägstransporter och röda linjer är lastbilstransporter.⁷ Det framgår tydligt att Ådalsbanan och Ostkustbanan i dagsläget är en otillräcklig länk i järnvägsnätet för godstransporter.



Figur 13. I den vänstra kartan visas godsflöden i järnvägsnätet. I den högra kartan visas betydande godsflöden. Gröna linjer är järnväg, röda linjer vägtrafik och blå sjöfart. Källa och bilder: VTI (2012).

Trafikverket och Region Gävleborg har tagit fram en åtgärdsvalsstudie där de största bristerna och problemen på sträckan Gävle-Sundsvall har preciserats. Samtliga punkter är relevanta för godstrafikens behov:⁸

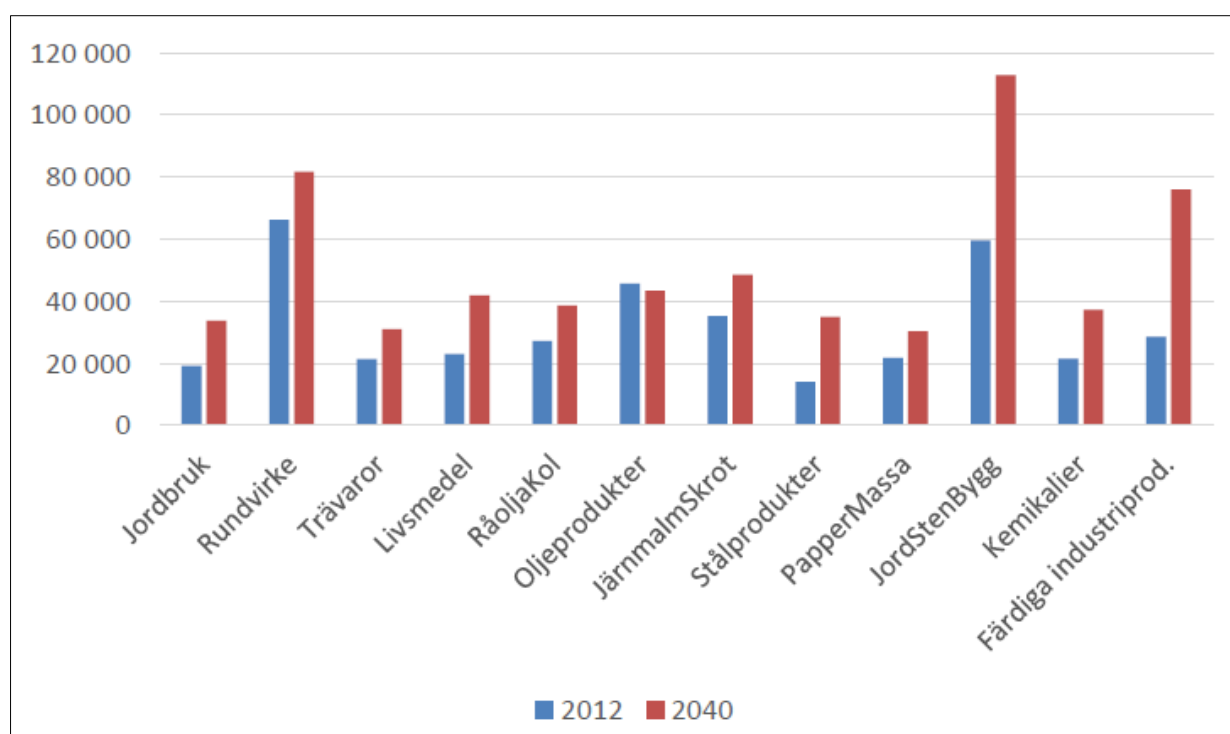
- Störningskänslighet.
- Banan klarar inte största tillåtna axellast 25 ton, i motsats till omkringliggande banor. Därmed begränsas redundansen i systemet genom att omledning försvåras, samtidigt som effektiviteten i transportererna blir lägre.
- Långa restider. Uppmärksammas för persontrafiken, men spelar också roll för järnvägsgodstransporternas effektivitet med onödigt långa ledtider.
- För få spår på Gävle och Sundsvalls bangård, gäller bland annat uppställningsspår.
- Norra stambanan har hög belastning.
- Växling i huvudspår till industrierna längs Ostkustbanan begränsar kapaciteten och leder till höga terminalkostnader.
- Begränsad möjlighet att utöka trafiken, även med hänsyn till genomförda och planerade kapacitetsåtgärder.

Stor och växande efterfrågan på godstransporter längs Norrlandskusten

Godstransporterna på Ostkustbanan och Ådalsbanan bedöms få en kraftig ökning i Trafikverkets basprognos fram till år 2040. Den grundläggande drivkraften för detta är den förväntade ökade efterfrågan på de varuprodukter som transporteras längs Norrlandskusten, vilket framgår av figur 14.

⁷ Vierth I., et al. (2012). Kartläggning av godstransporterna i Sverige. VTI rapport 752

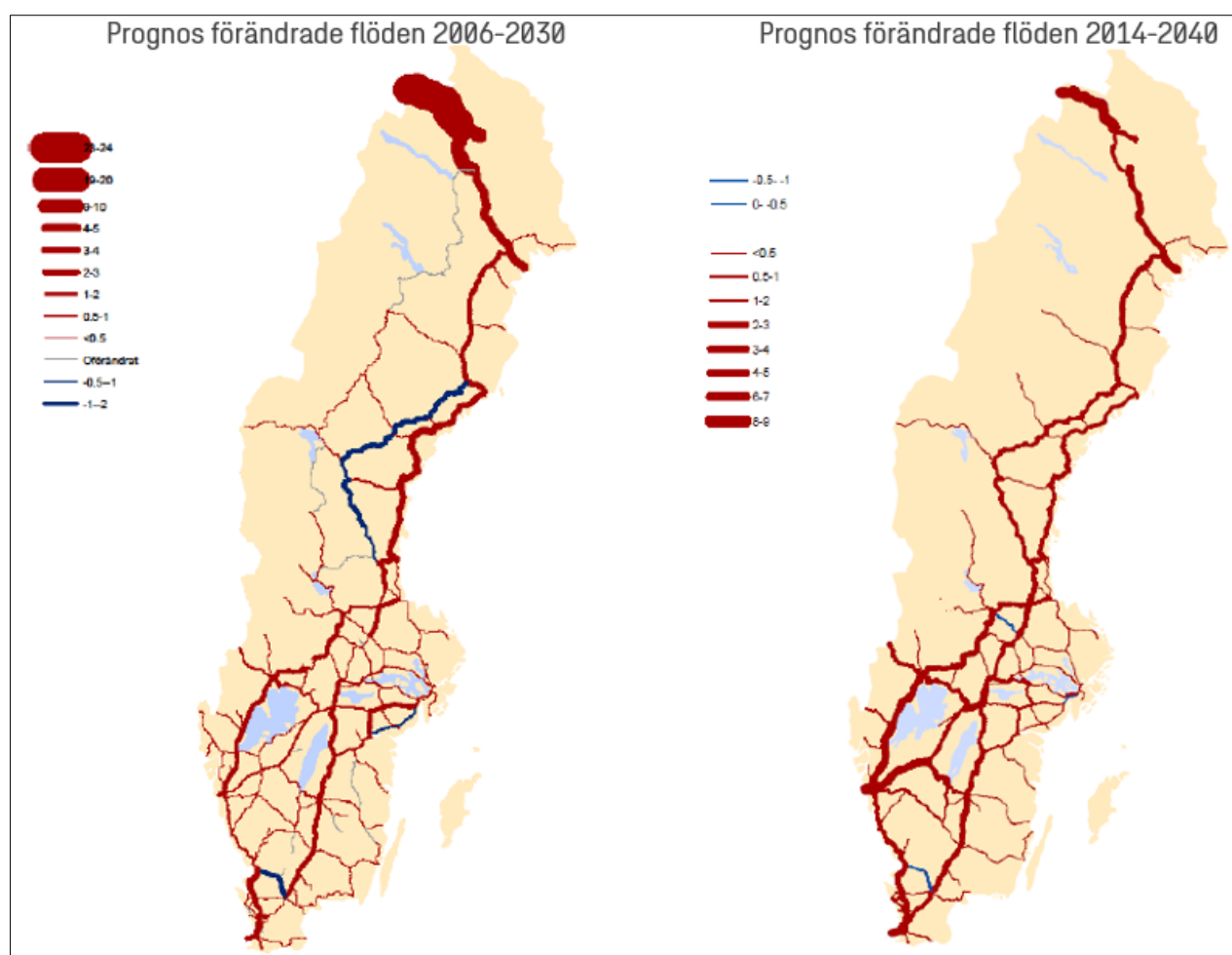
⁸ Trafikverket (2014) Kartläggning utökad kapacitet Ostkustbanan. Trafikverket : 2014:091



Figur 14. Volymer per varugrupp i miljoner ton år 2012 och 2040, inrikes, utrikes och transitvolymer. Källa: Trafikverket (2016): Prognos för godstransporter 2040, 2016:062

De ökade godsflödena utmed stråket Ostkustbanan och Ådalsbanan (Figur 15) är också en effekt av utbyggnaderna dels söder om Gävle till Stockholm, dels Botniabanan norr om Ådalsbanan.

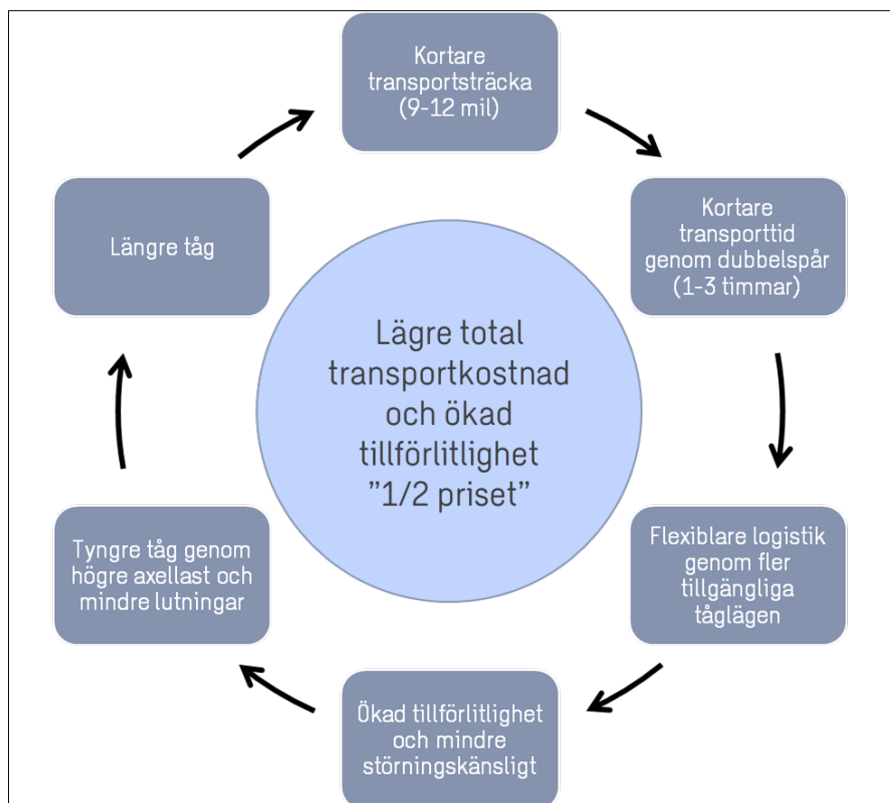
Under senare år har ett antal mötesstationer byggts på Ostkustbanan och i basprognoserna för år 2030 respektive 2040 har kapacitetsförstärkning vid Dingersjö genomförts. Kapacitetsproblem uppstår dock mellan Söderhamn och Hudiksvall (82 procents kapacitetsutnyttjande) samt på sträckan Hudiksvall-Gnarp (86 procents kapacitetsutnyttjande). Som en konsekvens av detta överskattades sannolikt tillgänglig kapacitet på Ostkustbanan i prognosen för 2030 (kartan till vänster i figur 15), men banans potential att avlasta den också hårt belastade Norra stambanan framgick. I prognosen för år 2040 (kartan till höger i figur 15) verkar den begränsade kapaciteten på Ostkustbanan ha beaktats, men då ökar även belastningen på Norra stambanan.



Figur 15. Nya Ostkustbanan bedöms få en betydande ökning av godsvolymer i Norrland och avlasta Norra stambanan. Källa: Trafikverket (2014): Prognos för godstransporter 2030, Rapport 2014:066. Trafikverket (2016): Prognos för godstransporter 2040, 2016:062

Nya Ostkustbanan ger en multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrenskraft

Nya Ostkustbanan omfattar ett flertal förbättringar av stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Dessa beskrivs nedan. Dessutom samverkar förbättringarna för att ge en multiplikatoreffekt som ytterligare stärker möjligheterna för ökade godstransporter på järnvägen. Sammantaget ger effekterna en betydligt effektivare logistik för köpare och producenter av transporter och leder till åtminstone en halvering av transportkostnaden (Figur 16).



Figur 16. Nya Ostkustbanan medför ett flertal fördelar som ger en multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrenskraft och åtminstone en halvering av transportkostnaden.

Nya Ostkustbanan kortar transportsträckor med 9 - 12 mil och transporttiden med 1 - 3 timmar

Boysen, KTH (2016), har analyserat vilka omvägar som godståg tvingas ta på grund av begränsningar i infrastrukturen. Att leda godståg via Ådalsbanan och Ostkustbanan i stället för via Norra stambanan sparar mellan nio och tolv mil transportväg, det vill säga en direkt kostnadsbesparing kopplad till transportsträckan med i många fall ett par tiotals procent. Boysen visar att projektet Nya Ostkustbanan innebär den mest radikala förkortningen av godstransporter från norra till södra Sverige (figur 17). Noterbart är också att av de fyra projekt som ger störst fördel när det gäller transportsträcka för godstrafiken så är Nya Ostkustbanan det enda som inte hanterats eller finns med i tillräcklig omfattning i den nationella planen.⁹

⁹ Övriga projekt är Ostlänken, Västkustbanan respektive godsstråket genom Skåne från Halmstad (Eldberga) till Arlöv samt Värmlandsbanan (Ställdalen-Kil).



Figur 17. Nya Ostkustbanan innebär den största potentiella förkortningen av godstransporter i landet genom att man undviker omledning via Norra stambanan. Ju rödare sträcka desto fler tåg per dygn får förkortad transportväg. Källa: Boysen (2016).

I en fördjupad analys har Boysen (2017) visat hur många godståg som skulle flytta över från Norra stambanan till Ådalsbanan och Ostkustbanan om dessa byggs ut till dubbelspår och samtidigt uppgraderas till Trafikverkets målstandard. Det visar sig att järnvägen mellan Västeråsby och Sundsvall skulle få ett tillskott av 28 godståg per dygn. I dagsläget är flödena ungefär mellan fyra och sex godståg i norra delen av sträckan och mellan 16 och 20 i södra delen. De tillkommande godstågen skulle flytta över enbart av skälet att de får en kortare körväg, men det tillkommer också nytta i form av en ökad närhet till Norrlandskustens industriproduktion.

På sträckan mellan Sundsvall och Gävle blir tillskottet 25 godståg per dygn, att jämföra med dagens flöden om mellan åtta och tio tåg. Denna överflyttning har mycket stor betydelse sett i relation till basprognosen för år 2040, vilket framgår av Tabell 4.

Tabell 4. Ådalsbanan och Ostkustbanan är den kortaste vägen för många godståg som i dag tvingas köra långa omvägar. Boysen (2017) visar den stora överflyttning som Nya Ostkustbanan medför.

Flöden (godståg per dygn)	Flöden 2014	Basprognos 2040	Systemeffekt: överflyttning från Norra stambanan till kortaste väg	Totalt flöde basprognos 2040 + överflyttning
Västerasby-Sundsvall	Från 4 - 6 i norra delen till 16 - 20 i södra	18 - 20 mellan Västerasby och Timrå 37 godståg mellan Timrå och Sundsvall	+ 28	46 - 48 mellan Västerasby och Timrå 65 godståg mellan Timrå och Sundsvall
Sundsvall-Gävle ¹⁰	8 - 10 godståg mellan Sundsvall och Vallvik 14 mellan Vallvik och Strömsbro	27 - 28 godståg	+ 25	54 - 55 godståg

Systemeffekten när fler tåg kan ledas den kortaste vägen indikerar dessutom en kraftigt högre samhällsekonomisk nytta för bland annat projekten Birsta - Timrå, Malandstriangeln och Tunadalsspåret samt Sundsvalls logistikpark.

Boysen (2016) pekar vidare på hur den kortare transportsträckan innebär en språngeffekt för exempelvis kombitåg i relationen Sundsvall–Göteborg–Sundsvall. Omloppstiden reduceras till under ett dygn, varför det är möjligt att gå från två tågsätt till bara ett tågsätt i omlopp för dagliga avgångar.¹¹

Boysen har vidare beräknat förkortad transportsträcka och kortare transporttid med Nya Ostkustbanan för kombitåg i ett antal viktiga transportrelationer. Analysen presenteras i sammanfattad i tabell 5 och visar på den mycket stora potentialen för godstrafiken med i många fall åtminstone 30 procent kortare transporttid.

¹⁰ Närmast Gävle är flödena annorlunda på grund av tillkommande trafik från Bergslagsbanan.

¹¹ Boysen H. (2016). Målstandard 2016 för stråket Västerasby – Sundsvall – Söderhamn – Kilafors – Ockelbo och Söderhamn – Gävle och nyttor. KTH, ej publicerat arbetsmaterial.

Tabell 5. Kombitåg i olika transportrelationer har mycket att vinna på den Nya Ostkustbanan i form av kortare transportsträcka och kortare transporttid.¹² Källa: Boysen H. (2016).

Kombitåg i olika relationer	Avstånd 2016 (km)	Medel- hastighet 2016 (km/t)	Transporttid enligt tidtabell 2016	Kortare sträcka efter utbyggnad (km)	Kortare transporttid efter utbyggnad
Gammelstad (Luleå) – Nässjö	1 347	73	18 t 20 min	110	5 t 58 min
Gammelstad (Luleå) – Göteborgs norra	1 418	73	19 t 21 min	111	6 t 17 min
Gammelstad (Luleå) – Helsingborgs godsbangård	1 606	70	22 t 20 min	109	7 t 22 min
Umeå godsbangård – Nässjö	1 067	63	16 t 40 min	109	7 t 5 min
Umeå godsbangård – Göteborgs norra	1 137	75	15 t 15 min	109	4 t 58 min
Umeå godsbangård – Helsingborg	1 327	62	21 t 40 min	109	9 t 29 min
Sundsvalls central – Jönköpings godsbangård	690	71	9 t 20 min	3	2 t 28 min
Sundsvalls central – Göteborgs norra	727	75	9 t 20 min	2	2 t 5 min

Nya Ostkustbanan innebär att största tillåtna hastighet höjs för godstågen. Boysen (2016) pekar på att detta innebär att godståg med papperslast därmed kan framföras i 120 km/tim jämfört med dagens 70 km/tim. Lastade ståläneståg får ökad större tillåten hastighet från 80 km/tim till högst 110 km/tim och tomma ståläneståg till 120 km/tim. Lättare godståg, som till exempel posttåg, kan framföras i 160 km/tim.

När största tillåtna hastighet höjs för många godståg ger det mindre hastighetsskillnad mellan snabba tåg (persontåg) och långsamma tåg (godståg). Det ger färre förbigångar på banor med blandad trafik, vilket ger längre körsträckor utan behov av förbigångar. Sammantaget bidrar även detta till att höja medelhastigheten för godståg avsevärt.

På de hårt belastade Ostkustbanan och Ådalsbanan är godstrafiken utsatt och riskerar både planerad och oförutsedd väntetid, så kallad skogstid. Dessa väntetider genererar kostnader och kan dessutom leda till följd förseningar. Med Nya Ostkustbanan kan planerad skogstid reduceras och oförutsedd skogstid inträffa betydligt mer sällan.

¹² Not: Tidtabell 2016 kan innehålla växling av vagnsgrupper på mellanbangårdar, men kortare transporttid efter utbyggnad är direkt, utan uppehåll, och därför är jämförelsen något ofullständig.

Nya Ostkustbanan ger ökad tillförlitlighet och mer flexibel logistik

Nya Ostkustbanan innebär att tillförlitligheten ökar och att logistiken blir mer flexibel. Detta sker både på *strategisk* och på *operativ* nivå. De strategiska förbättringarna handlar om att trafiken till och från Norrland kan ledas både längs kusten och i inlandet. De operativa förbättringarna är kopplade till att själva Ostkustbanan och Ådalsbanan blir mindre sårbara och får högre kapacitet.

Dubbelspår innebär en betydligt större kapacitet än nuvarande enkelspår med mötesstationer. Nelldal, Lindfeldt och Lindfeldt (2009)¹³ visar att kapaciteten på en enkelspårig järnväg är mellan fyra och sex tåg per timme, beroende på avståndet mellan mötesstationerna. På en dubbelspårig järnväg är det möjligt att tidtabellslägga cirka 30 tåg per timme, även om blandad trafik kräver mycket kapacitet.

Nelldal och Wajsman (2015)¹⁴ ser hur transporterna till och från Norrland kan omstruktureras som en följd av Botniabanan, då trafiken kan fördelas mellan Norra stambanan och Nya Ostkustbanan. De menar att tågen i södergående riktning, som är tyngst, primärt bör gå längs kusten, eftersom stigningarna är mindre på den nya banan. Norrgående tåg, med en högre andel tomvagnar, kan gå via stambanan.

Såväl transportköpare som transportföretag anser att tillförlitligheten är den viktigaste faktorn för en godstransport, vilket framgår av tabell 6.

Tabell 6. Tillförlitligheten är den viktigaste faktorn för både transportköpare och transportföretag. Källa: Trafikverket (2012). Godstransporter

Rank	Faktor (transportköpare)	Rank	Faktor (transportföretag)
1	Tillförlitlighet	1	Tillförlitlighet
2	Transporttid	2	Pris
3	Pris	3	Kundservice
4	Risk för godsskador	4	Transporttid
5/6	Kundservice	5	Flexibilitet
5/6	Flexibilitet	6	Frekvens
7	Informationssystem	7	Informationssystem
8	Frekvens	8	Risk för godsskador

¹³ Nelldal B-L., Lindfeldt O. och Lindfeldt A. (2009). Kapacitetsanalys av järnvägsnätet i Sverige. Delrapport 1. Hur många tåg kan man köra? En analys av teoretisk och praktisk kapacitet. KTH Järnvägsgrupp

¹⁴ Nelldal B-L. och Wajsman J. (2015) Person- och godstransporter 2014–2030–2050 – Prognoser för framtida järnvägstrafik. Bilaga 14 till SOU 2015:110

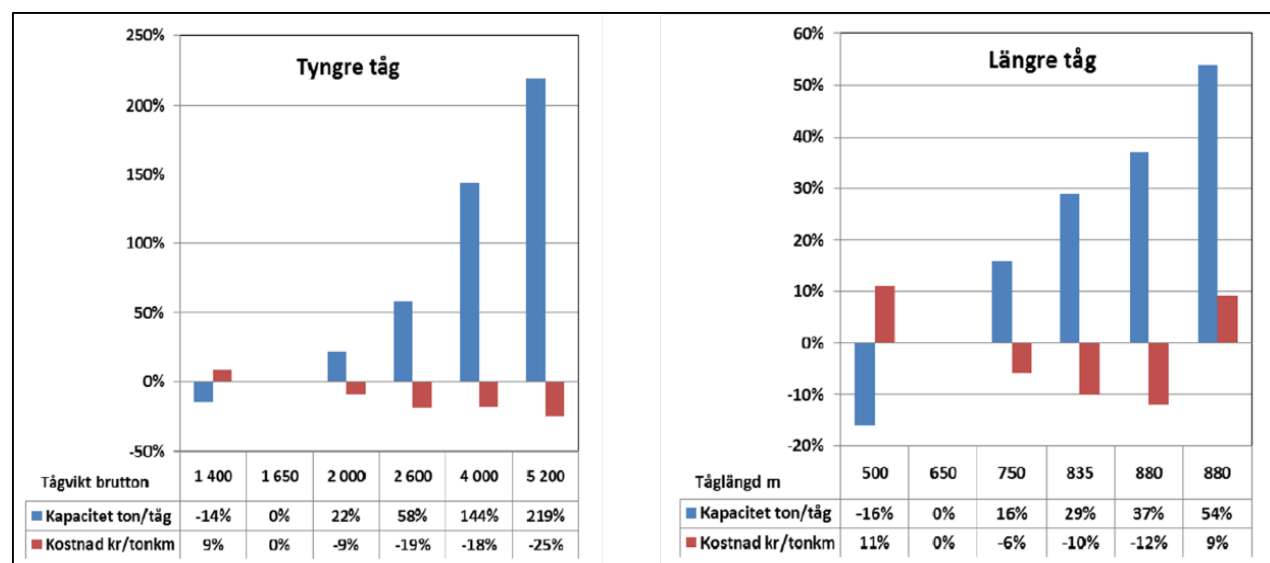
Nyttan av dubbelspår demonstreras också av hur förseningsrisken på sträckan Gävle - Sundsvall bedöms reduceras med cirka två tredjedelar jämfört med i dag.¹⁵ Detta kan förväntas komma särskilt godstågen till gagn, då dessa systematiskt drabbas mer av förseningar än i synnerhet kortväga persontåg.

I dialogen med näringslivet framgår det att flera företag ser den bristande tillförlitligheten på Ostkustbanan som en kritisk faktor. Det innebär att företag som i dag transporterar stora mängder gods på järnväg överväger att gå över till lastbilstransporter (exempelvis Iggesund Paperboard AB, en del av Holmen-koncernen) respektive att företag inte längre ser behov av stickspår/industrispår (till exempel rundvirkeindustrier). Detta är en oroande utveckling som står i direkt konflikt med regeringens ambitioner inom transportområdet.

Arizona Chemicals AB beskriver hur deras leveransprecision på järnväg är cirka 80 procent i medeltal, att jämföra med 95 - 97 procent för företagets konkurrenter i centrala Europa, något som har en direkt och negativ påverkan på företagets konkurrenskraft.¹⁶

Nya Ostkustbanan möjliggör längre och tyngre tåg

Nya Ostkustbanan innebär att största tillåtna axellast höjs till 25 ton, att meterlasten medger 8,3 ton och att lutningarna i banan begränsas. Samtidigt innebär dubbelspår att kombitåg kan nyttja upp till 1 050 meter i tåglängd.¹⁷ Detta har stor betydelse för godstransporternas kostnadseffektivitet, vilket har studerats av Trafikverket i ett regeringsuppdrag.¹⁸ Trafikverket (2015) hänvisar till Nelldal (2013) för bedömningar av den reducerade kostnaden per tonkilometer (Figur 18).



Figur 12. Ju tyngre tåg, desto lägre kostnad per tonkm. Ju längre tåg, desto lägre kostnad per tonkm.¹⁹ Källa: Nelldal (2013). Effektiva gröna godståg. KTH Järnvägsgrupp

¹⁵ Trafikverket (2015). Trafikprognoser och samhällsekonomi. Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2018-2029. Trafikverket 2015:226. Sid 62.

¹⁶ Källa: Patrik Johansson, VD Arizona Chemicals AB:

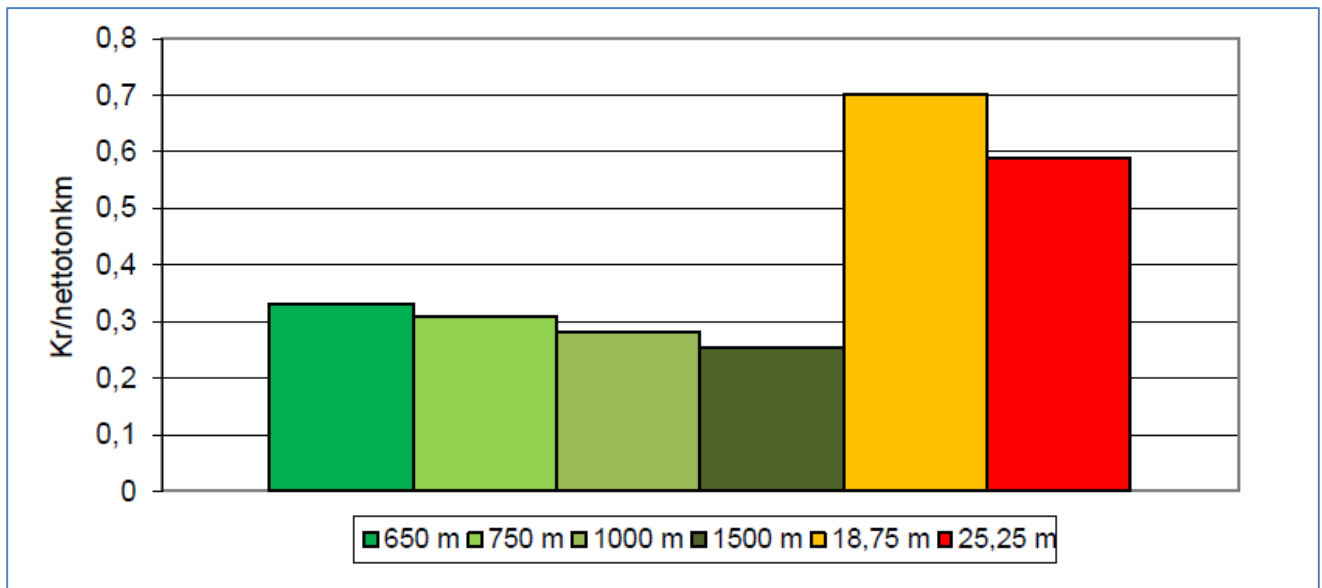
<https://www.youtube.com/watch?v=mOY8d8FTV5Q&feature=youtu.be&t=112>

¹⁷ På 10 ‰ lutning och med ett modernt 4-axligt lok såsom Traxx eller Vectron kan kombitåg nyttja mer än 1000 m tåglängd. Källa: Boysen H. (2016)

¹⁸ Trafikverket (2015). Möjligheter att köra längre och tyngre godståg. Trafikverket rapport 2015:117

¹⁹ Anledningen att kostnaden ökar i den högra stapeln för godståg med en längd av 880 m är att man då antas lasta tåget så tungt att det krävs två lok för att dra det. I realiteten optimeras tyngden och lokkapaciteten för att minimera kostnaden.

Med projektet Nya Ostkustbanan ökar den kostnadsfördel som tåget redan har relativt lastbilen på längre sträckor. Vierth och Karlsson (2012) har till exempel sammanställt kostnadsbilden för transporter med olika färdmedel i korridoren Mellansverige–Ruhrområdet (Figur 19).



Figur 19. Transportkostnader dörr till dörr för kombitransporter och vägtransporter i korridoren Mellansverige – Ruhrområdet (prisnivå 2006). Källa: Vierth och Karlsson (2012) sid 24 baserat på Eriksson (2009) och Banverket (2009).

Det finns ett flertal praktikfall där en omläggning av godstransporter på järnväg genom att utnyttja multiplikatoreffekten får stora genomslag. Flera godstågssystem med råvaror från inlandet till och från kustens olika terminaler eller systemen med färdiga produkter mellan Sverige och kontinenten bygger på sam användning av vagnsflottan och konsolidering av flöden till hela godståg mellan ett nät av godsterminaler. Således används många delade flöden i olika frekvenser som sedan sätts samman i till exempel Hallsberg. Med den effektiva transportvägen Nya Ostkustbanan nära kustens produktionsanläggningar skapas flera operativa nyttor:

- Transportvägen mellan norra och södra Sverige kortas med nio till tolv mil (se ovan).
- Godstågens lastförmåga ökar med 400 ton brutto eller motsvarande 33 procent.
- Omloppen kortas genom snabbare ledtider vid terminaler och snabbare total transporttid.
- Frekvensen ökar genom att tåg med samma destination kan sättas samman längre norrut i landet, vilket ger underlag för större volymer och fler avgångar.
- Förbättrade möjligheter att svara upp mot industrins behov av attraktiva tidtabellslägen.
- Robustheten och punktligheten i transportsystemet ökar avsevärt, vilket ger en kraftig minskning av störningskostnaderna.

Detta ger betydande effekter för transportköparna som kan effektivisera sin logistik, samtidigt som tågoperatörer, vagnägare och terminalansvariga erhåller ett betydligt bättre resursutnyttjande.

Nya Ostkustbanan visar på behovet av att utveckla de samhällsekonomiska metoderna för att bättre fånga nyttor för godstransporter

Det råder konsensus bland Trafikverket, forskare och näringslivet att nyttorna för godstrafiken endast till delar fångas i traditionella samhällsekonomiska analyser, även om uppfattningarna går isär kring hur stort detta problem är.

Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet, ASEK²⁰ skriver:

*"ASEK betonar att de rekommenderade förseningstidsvärdena bör anses som provisoriska värden och inte stödjer sig på empiri. Det finns ett stort utvecklingsbehov vad det gäller kalkyler av tidsvinster och framför allt högre tillförlitlighet för godstransporter [...] Ansträngningarna hittills har inte lett till övertygande kalkylvärden och metoder."*²¹

*"Värdering av sårbarhet utgör ett specialfall av förseningsvärdering, avseende sällsynta händelser med mycket stora konsekvenser. Hittills finns ingen metod för att systematiskt försöka värdera dessa effekter. Men i de fall då sårbarhetsaspekten är mycket uppenbar, rekommenderas att effekterna beskrivs kvalitativt samt om möjligt kvantifieras i termer av restidsförändringar."*²²

Vierth och Nyström (2013) skriver:

*"[...] visar att tillförlitligheten inte värderas på ett adekvat sätt i dagens samhällsekonomiska kalkyler. [...] Sammanfattningsvis kan konstateras att dagens tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister gällande godstransporter. Problemet består i att alla relevanta nyttor som förbättrad tillförlitlighet inte inkluderas på ett adekvat sätt."*²³

Eftersom de samhällsekonomiska analyserna inte värderar tillförlitligheten på ett adekvat sätt valde Trafikverket att dubblera de godstransportrelaterade nyttorna (tidsvinsterna) på vissa investeringar i åtgärdsplaneringen 2010 - 2021 för att kompensera för den uteblivna posten tillförlitlighet.²⁴

Den samhällsekonomiska nyttan av bättre fungerande godstransporter på Nya Ostkustbanan har värderats vid ett par tillfällen. Det är svårt att relatera resultaten sinsemellan, dels beroende på hur projekten har definierats och avgränsats, dels beroende på förändringar i kalkylmetoderna över tiden.

I Trafikverkets förstudie av dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall från 2010²⁵ valde myndigheten att gå fram med vad som ursprungligen var en alternativ kalkyl. I den alternativa kalkylen hade persontrafiken utökats och dessutom trafikerades banan av ytterligare tio godståg per dygn, ett uttryck för den multiplikatoreffekt som redovisades tidigare i detta avsnitt. Vidare reducerades antalet godståg i jämförelsealternativet till den

²⁰ ASEK, Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet, är den myndighetsgemensamma samrådsgrupp som ansvarar för att utveckla de principer för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser.

²¹ Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5.2. Kapitel 8 Kostnad för trängsel och förseningar. Trafikverket 2015.

²² Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.0. Kapitel 8 Kostnad för trängsel och förseningar. Trafikverket 2016.

²³ Vierth I. och Nyström J. Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler. VTI notat 3-2013

²⁴ Vierth och Nyström (2013). Sid 6.

²⁵ Trafikverket (2010). Förstudie Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall. Trafikverket

aktuella nivå år 2010. Detta var en grov anpassning till enkelspåret begränsade kapacitet och i linje med exempelvis Tågoperatörernas bedömning av tillgången till attraktiva tåglägen. Den totala nyttan från godstrafiken beräknades då till cirka 3,9 miljarder kronor i 2009 års penningvärde. I den ursprungliga huvudkalkylen var nyttan 1,1 miljarder kronor.²⁶ Det bör betonas att värdet av att utveckla Ådalsbanan inte ingick i de redovisade nyttorna.

Med stor sannolikhet är nyttan för godstransporterna av Nya Ostkustbanan större än vad som anges ovan:

- En utbyggnad av Nya Ostkustbanan skulle ha stor betydelse för tillförlitligheten. På strategisk nivå skapas en mer stabil redundans med Norra stambanan för godstransporter i Botniska korridoren. På Ostkustbanan och Ådalsbanan skapas redundans genom dubbla spår, vilket bedöms reducera risken för försening från cirka 0,11 till cirka 0,04.
- Vierth och Nyström (2013) skriver att nyttorna kopplade till förbättrad tillförlitlighet i många fall är större än nyttorna till följd av tidsbesparingar.²⁷ Det råder bred konsensus om att tillförlitligheten inte värderas på ett adekvat sätt i de samhällsekonomiska kalkylerna.
- Multiplikatoreffekterna för godstrafiken på järnväg bedöms kunna mer än halvera kostnaden för transporterna, samtidigt som tillförlitligheten ökar. Därmed ökar konkurrenskraften relativt vägtransporterna längs Norrlandskusten, vilka dels är omfattande redan i dag, dels bedöms växa kraftigt. Eftersom både Samgods och de samhällsekonomiska kalkylerna i sig har begränsade möjligheter att ta hänsyn till multiplikatoreffekter, som dessutom kan ge flera stegeffekter i logistikkedjorna, underskattas överflyttningspotentialen.

Den schablonmässiga dubbleringen av godstransportnyttorna som gjordes av Trafikverket för vissa projekt i åtgärdsplaneringen 2010 - 2021 kan vara en möjlig ansats för att åtminstone indikera att den samhällsekonomiska nyttan av godstransporter på Nya Ostkustbanan sannolikt är betydligt större än vad tidigare studier visar.

Tabell 7 redovisar ett antal sådana studier och deras resultat. Vidare tillämpas samma schablonmässiga fördubbling av den samhällsekonomiska nyttan av godstransporter som Trafikverket tillämpat tidigare. Av tabellen framgår samtidigt att det finns ytterligare positiva effekter som inte har fångats, i synnerhet de multiplikatoreffekter som beskrivits ovan.

²⁶ Vectura (2011). Granskning av Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler för Ostkustbanan, dsp Gävle-Sundsvall.

²⁷ Vierth och Nyström (2013). Sid 18.

Tabell 7. Sammanställning av studier som beskriver det samhällsekonomiska värdet av Nya Ostkustbanan för godstransporter med schablonmässigt beaktande av ökad tillförlitlighet.

	Trafikverket (2010) Förstudie alternativ kalkyl	Trafikverket (2010) Förstudie huvudkalkyl	Trafikverket (2015) Till Sverige- förhandlingen om godsnyttor i UA2	Trafikverket (2016) Till Sverige- förhandlingen om Järnväg i norra Sverige
Resultat (över 60 år, nuvärdesberäknat till tiden för analysen)	Ca 3,9 mdr kr	Ca 1,1 mdr kr	Drygt 2,1 mdr kr ²⁸	Ca 1 mdr kr
Resultat med hänsyn till ökad tillförlitlighet	Ca 7,8 mdr kr	Ca 2,2 mdr kr	Ca 4,2 mdr kr	Ca 2 mdr kr
Hänsyn till multiplikatoreffekter för godstrafiken	Delvis	Nej	Nej	Nej
Sträcka	Gävle- Sundsvall	Gävle- Sundsvall	Gävle-Sundsvall- Härnösand	Gävle-Sundsvall- Härnösand

Sammantaget ser vi allvarligt på oförmågan i de samhällsekonomiska modellerna och metoderna att värdera nyttan av mer tillförlitliga godstransporter på ett adekvat sätt. Tabell 7 visar hur Trafikverkets analyser ger vitt skilda resultat för värdet av godstransporter. Det är uppenbart att det finns ett stort värde att kunna jämföra den samhällsekonomiska nyttan av olika åtgärder i transportsystemet. Men när metoderna inte förmår att beskriva nyttan av mer tillförlitliga godstransporter innebär det dels att förtroendet för metoderna urholkas, dels att ett för godset strategiskt projekt som Nya Ostkustbanan missgynnas. Vår uppfattning är att samtliga de värderingar som redovisas i tabell 7 är för låga.

Ostkustbanan 2015 AB ser en möjlighet att bidra till debatten genom att analysera den samhällsekonomiska effektbedömning som nyligen gjorts för etappen Birsta - Timrå på Ostkustbanan norr om Sundsvall. Genom att en konkret sträcka används som fallstudie kan teoretiska och aggregerade resonemang bli tydligare. Syftet med studien är att på ett konstruktivt och transparent sätt försöka bidra till kunskapen om hur de samhällsekonomiska effektbedömningarna kan utvecklas. Arbetet drivs i dialog experter från Trafikanalys, universitet, Trafikverket och näringslivet.

En särskilt intressant aspekt av att använda etappen Birsta - Timrå är att den direkt berör den största industriinvesteringen i Norrland någonsin, SCA:s investering i massafabriken i Östrand om cirka åtta miljarder kronor. Fabriken i Östrand blir därmed världens största och mest konkurrenskraftiga fabrik för produktion av barrsulfatmassa. Detta kommer att ha en direkt och bekräftad påverkan på de godsvolymer som trafikerar Birsta - Timrå, något som prognosmodellerna inte fångar. Dessutom spelar etappen en avgörande roll för utvecklingen

²⁸ Värdet är ej reducerat med budgeteffekter för att öka jämförbarheten med övriga siffror.

av Sundsvalls logistikpark, en tydlig synergieffekt som inte heller beaktas i de traditionella samhällsekonomiska modellerna.

Nya Ostkustbanan stärker sysselsättningen i hela landet

Nya Ostkustbanan utvecklar logistiksystemen och bidrar därmed till den exportintensiva basindustrins konkurrensförmåga, något som främjar sysselsättningen i hela landet. Banan innebär också en regionförstoring i flera geografiska dimensioner. Tillväxtregioner längs kusten och i inlandet knyts samman, vilket ökar förutsättningarna för tillväxt och bidrar till en stor produktivitetsökning. Regionförstoringen har en direkt påverkan på faktorer som arbetsmarknadens funktion, innovationskraft, branschbredd och olika agglomerationsfördelar. Sundsvalls arbetsmarknad kan öka från cirka 150 000 invånare i dag till cirka 230 000 och Gävle kan öka från 160 000 till 270 000 människor. Samtidigt ökar den regionala attraktiviteten för både invånare och företag när det samlade utbudet av privat och offentlig service, kultur och natur tillgängliggörs för fler. Tillsammans bildar kortare restider, ökad turtäthet och våra förändrade arbetsrutiner att Nya Ostkustbanan har stora möjligheter att avlasta den överhettade Mälardalsregionen samt att bidra till utvecklingen även i Umeåregionen. När tillgängligheten till Arlanda förbättras gynnas invånare och företag längs Ostkustbanan, samtidigt som flygplatsen ökar sitt upptagningsområde och därmed kan utveckla sin hubfunktion. Nya Ostkustbanan utgör också en tydlig ryggrad för utvecklingen av transportsystemet inåt landet och mot Norge, exempelvis längs Mittbanan i stråket Sundsvall-Östersund-Trondheim. Detta stärker kopplingen mellan tillväxtnoderna längs Östersjön och regionala centra i inlandet till gagn för både invånare och verksamheter.

Nya Ostkustbanans positiva effekter på de godstransporter som är avgörande för basindustrins konkurrenskraft ger ett tydligt och starkt bidrag till sysselsättningen i landet. Två branscher med mycket stor betydelse för godstransporterna är skogsindustrin samt malm- och metallindustrin. Tillsammans svarar skogsprodukter, malm och metaller för nästan 90 procent av den transporterade volymen på järnvägen.²⁹

Nya Ostkustbanan stärker skogsindustrin

Skogen och dess näringar spelar stor roll för Sverige. Cirka 69 000 personer är direkt sysselsatta i skogsnäringarna.³⁰ Skogen förädlas till massa, papper, sågade och hyvlade trävaror till ett exportvärde av ungefär 120 miljarder kronor, vilket är över en tiondel av landets totala export. Drygt hälften av exporten av skogsindustriprodukter är papper och papp. Under de senaste åren har skogsindustrin investerat cirka åtta till tio miljarder kronor varje år i Sverige.³¹

Av figur 20 framgår tydligt skogsindustrins starka roll längs Ostkustbanan med viktiga och världsledande företag som många olika SCA-bolag och anläggningar, däribland Ortvikens pappersbruk som är världens sjätte största tryckpappersbruk³² och Tunadals sågverk, företag i Holmenkoncernen som Iggesund Paperboard (största privata arbetsgivaren i

²⁹ Skogsindustrierna (2015). Branschstatistik. Transporter.

http://www.skogsindustrierna.org/branschen_1/branschstatistik/transporter Hämtad 160412.

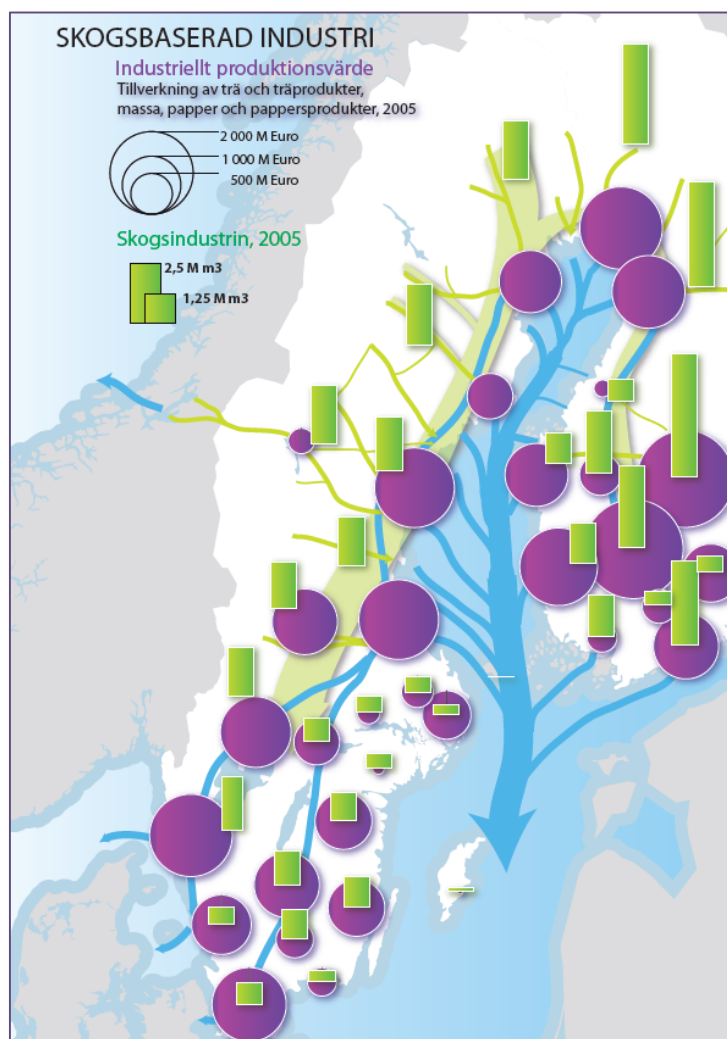
³⁰ Skogsindustrierna (2015). Skogsindustrin - En faktasamling. Branschstatistik 2014

³¹ Skogsindustrierna (2015). Skogsindustrin - En faktasamling. Branschstatistik 2014

³² Sundsvalls kommun (odaterad): Sundsvalls näringsliv. Presentation.

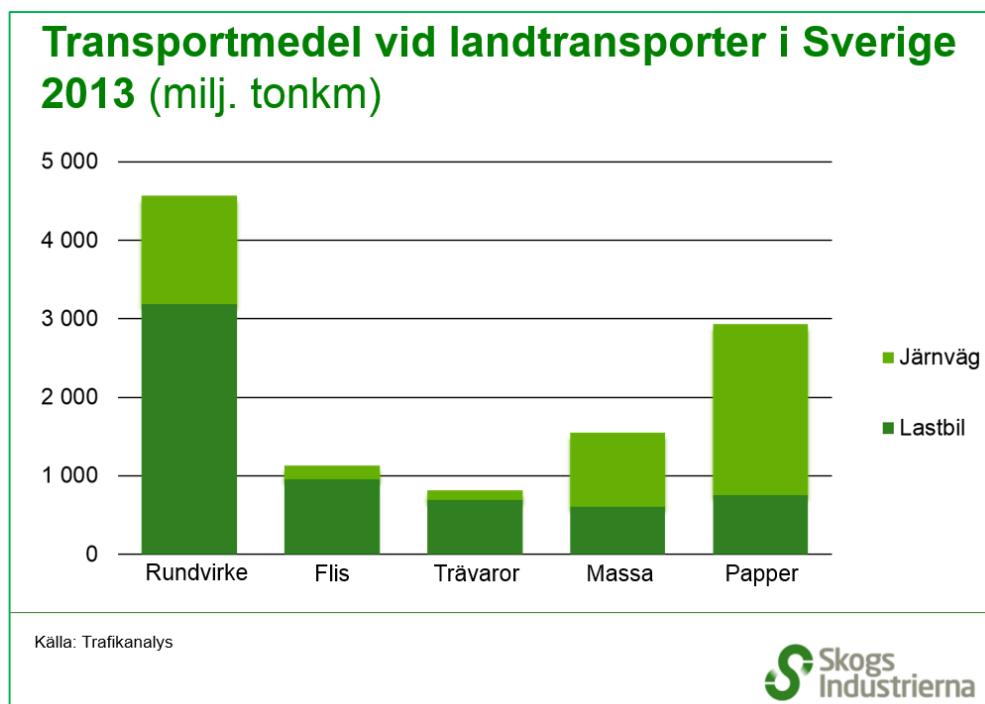
Hudiksvalls kommun), BillerudKorsnäs i Gävle, Metsä Board i Örnsköldsvik, Valmet i Sundsvall med flera.

Satsningarna i form av Sundsvalls logistikpark, upprustningen av Tunadalsspåret och Malandstriangeln och etappen Birsta - Timrå ingår i ett samlat paket som syftar till att utveckla en effektiv och hållbar logistik för bland annat anläggningarna norr om Sundsvall. Se vidare remissvar från Sundsvalls Logistikpark.



Figur 20. Den skogsbaserade industrin spelar en stor roll längs Ostkustbanan. Källa: Botniska korridoren (2011). Råvaror för Europa. Bild: ÅF Infraplan.

Som konstaterades ovan svarar skogsindustrin för en stor del av transportarbetet i Sverige. I figur 21 framgår fördelningen mellan transportslagen.



Figur 21. Skogsindustriernas transportarbete uppgår till cirka elva miljarder tonkilometer per år. Källa: Skogsindustrierna, Trafikanalys.

Nya Ostkustbanan stärker malm- och metallindustrin

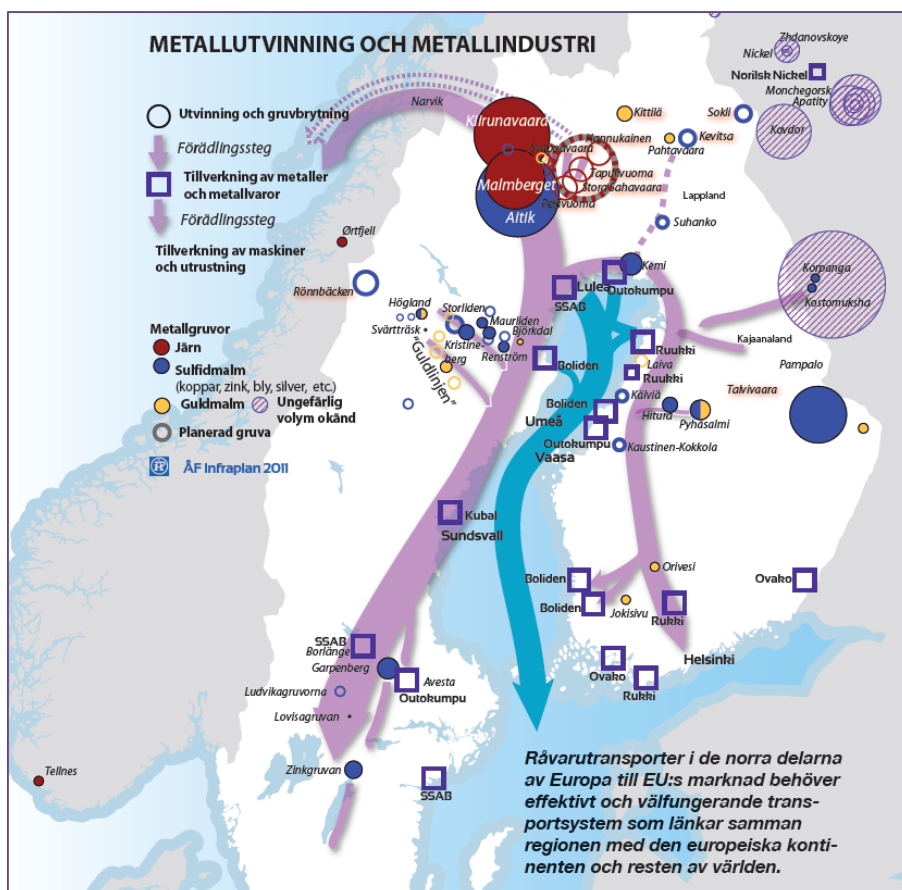
Sverige har lång tradition av metallproduktion, baserat på en kombination av rikliga malmtillgångar och högt specialiserad kompetens. Bara stålindustrin sysselsätter cirka 16 000 personer och indirekt ytterligare 26 000 människor.³³ Stålindustrin exporterade för ett värde av cirka 40 miljarder kronor till ungefär 140 länder, ett tydligt mått på den svenska industrins konkurrenskraft. Under 2014 investerade stålindustrin 2,6 miljarder kronor.³⁴

Exempel på företag inom eller i direkt anslutning till Ostkustbanans sträckning är Kubikenborg Aluminium AB i Sundsvall, som är Sveriges enda tillverkare av primäraluminium³⁵, Ovako Sweden i Hofors, Sandvik Materials Technology och SSAB:s stålverk i Borlänge (Figur 22).

³³ Jernkontoret: Fakta och nyckeltal. <http://www.jernkontoret.se/sv/stalindustrin/branschfakta-och-statistik/fakta-och-nyckeltal/> Hämtad 160412.

³⁴ Jernkontoret: Investeringar. <http://www.jernkontoret.se/sv/stalindustrin/branschfakta-och-statistik/investeringar/> Hämtad 160412.

³⁵ Sundsvalls kommun (odaterad): Sundsvalls näringsliv. Presentation.



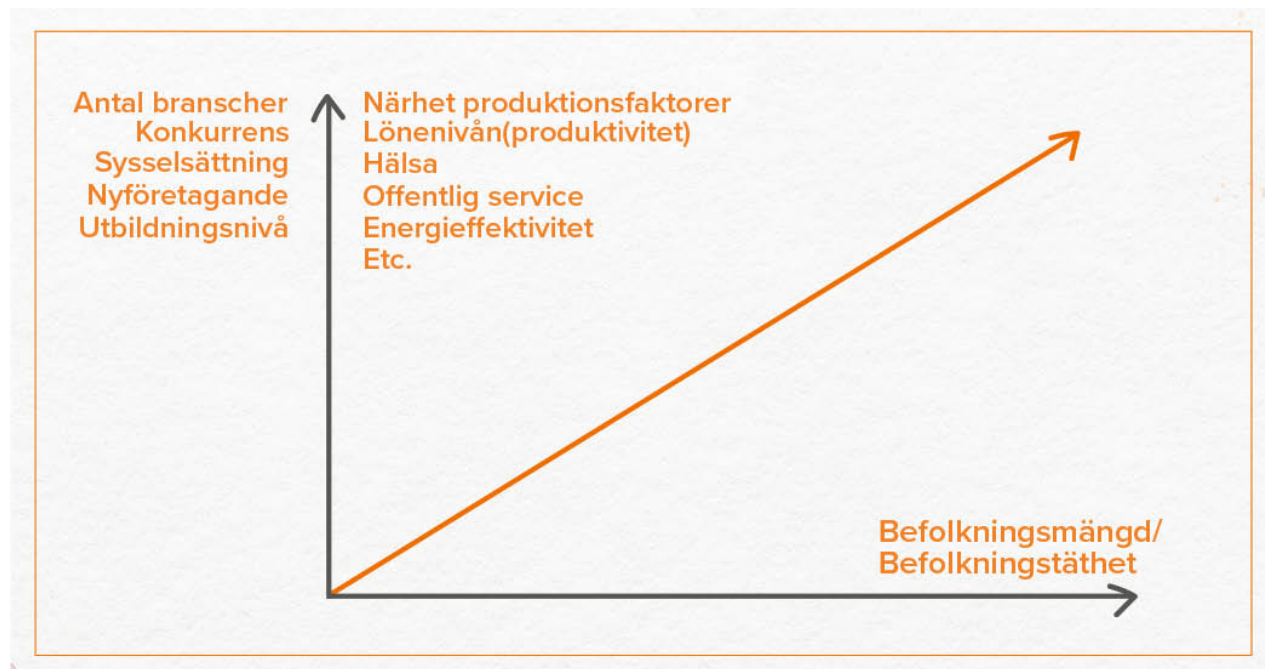
Figur 22. Metallindustrin präglar stora delar av transportflödena i Botniska korridoren. Nya Ostkustbanans potential för dessa flöden är tydlig. Källa: Botniska korridoren (2011). Råvaror för Europa. Bild: ÅF Infraplan.

En förenklad bild över SSAB:s godsflöden ger en bild av transporterna: från södra Sverige transporteras insatsvaror i form av bland annat skrot och tegel på järnväg. I SSAB i Luleå produceras stålplattor som transporteras med järnväg till Borlänge för vidare förädling. Därefter exporteras den förädlade stålprodukten via hamnarna i Oxelösund, Gävle, Trelleborg, Helsingborg och via Öresundsbron till exempelvis bilindustrin och annan producerande industri över hela Europa. Det är bland annat omloppen till Öresund som får kraftigt reducerade tider när Nya Ostkustbanan byggs ut med tillräcklig kapacitet och med reducerade banprofiler, vilket ger attraktiva tåglägen och medger tyngre tåg.

Nya Ostkustbanan ger regionförstoring för tillväxt och sysselsättning

Förutom att stödja basindustrins transportbehov bidrar Nya Ostkustbanan till en regionförstoring längs kusten i norra Sverige i flera dimensioner. Banan knyter samman och ökar upptagningsområdet för tillväxtmotorer från Umeå via Sundsvall till Gävle och Stockholm/Uppsalaregionen. Regionförstoringen spelar en avgörande roll för samtliga faktorer som påverkar utvecklingen av både ekonomi och samhället i stort. När fler människor, företag och organisationer får möjlighet att interagera skapas gynnsamma effekter på bland annat sysselsättning, nyföretagande och innovationskraft. I en större region finns det en samlad efterfrågan också på mer specialiserade produkter, vilka tillgodoses av företag eller offentlig sektor, och som därmed bidrar till ökad branschbredd. I de branscher som har tillräckligt underlag även i mindre regioner ökar konkurrensen när regionen växer, vilket påverkar produktiviteten och lönenivån positivt. Utbudet av privat

och offentlig service ökar, vilket attraherar fler människor. På så sätt skapas en självförstärkande utvecklingsspiral. Det är denna som ligger bakom urbaniseringens framväxt under 1900-talet, en trend som ser ut att fortsätta. I princip alla parametrar som är viktiga för regional utveckling gynnas av att fler människor kan träffas och interagera med varandra (Figur 23).



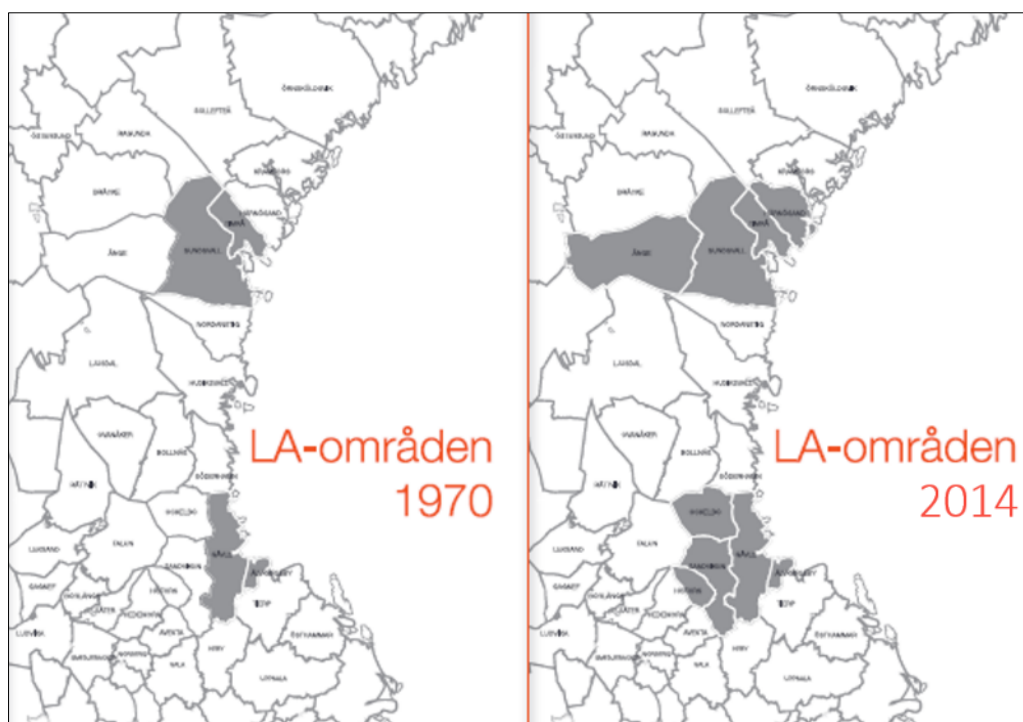
Figur 23. I princip samtliga parametrar som främjar regional utveckling gynnas ju fler människor som finns i regionen. (Stiliserat samband.) Källa: Sweco.

Den större regionens fördelar speglas också i hur befolkningsmängden och sysselsättningen har utvecklats i Sveriges arbetsmarknadsregioner baserat på deras storlek (Tabell 8).

Tabell 8. Ju större arbetsmarknadsregion, desto mer positiv utveckling 1992 - 2011. Källa: Boverket (2013).

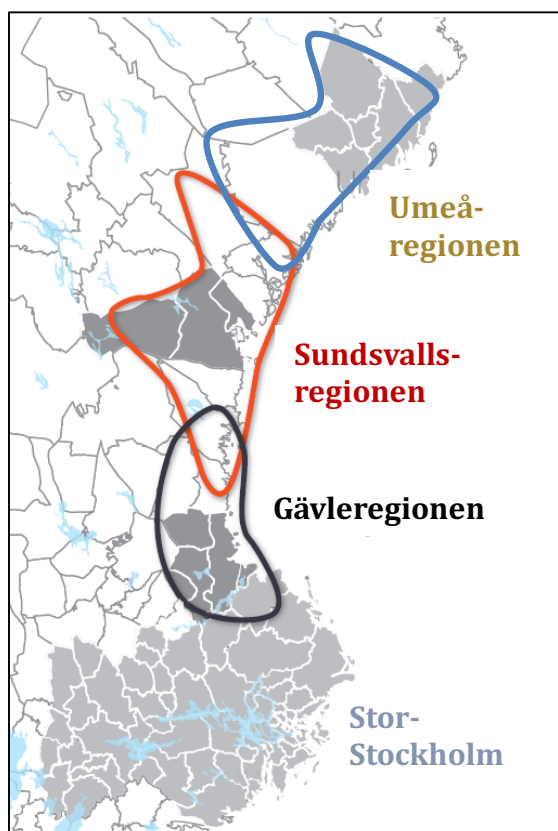
Antal invånare i LA-regionen	Förändring 1992 - 2011	
	Befolkningsmängd	Sysselsättning (dagbefolkning)
< 10 000	- 18 %	- 9 %
10 000 – 50 000	- 10 %	- 5 %
50 000 – 100 000	- 1 %	3,7 %
100 000 – 500 000	3 %	3,8 %
> 500 000	21 %	23 %

Tabellen antyder potentialen i Nya Ostkustbanan. Av figur 24 framgår att de lokala arbetsmarknadsregionerna längs Ostkustbanan inte har vuxit i nord-sydlig riktning under nära fem decennier. Trots detta har både Gävle och Sundsvallsregionen en god tillväxt, ett mönster som är återkommande för regionala centra/motorer. Det innebär samtidigt att det finns en outnyttjad potential i en regionförstoring i nord-sydlig riktning.

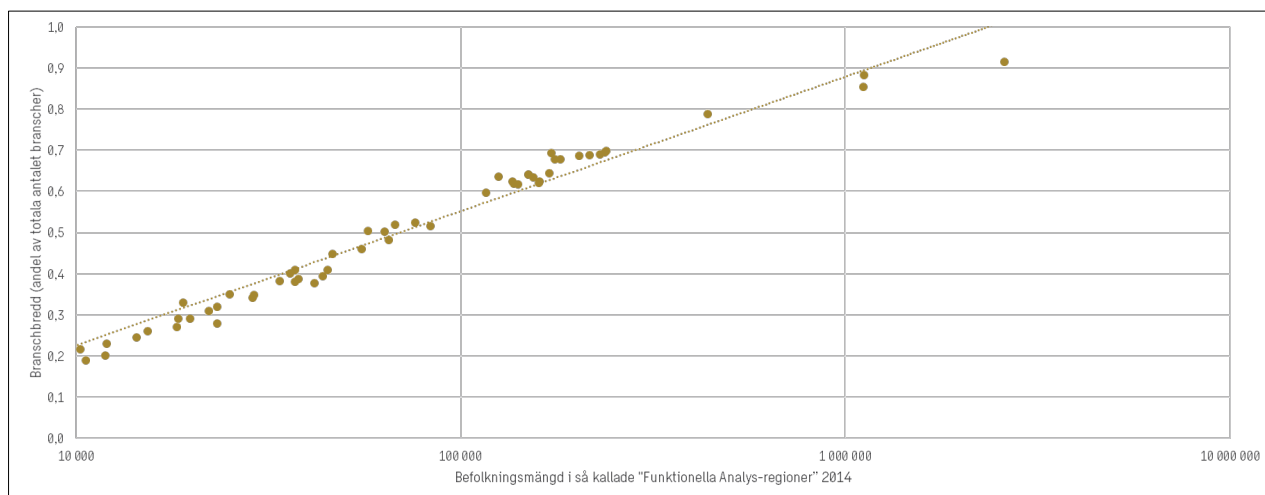


Figur 24. De lokala arbetsmarknaderna Sundsvall och Gävle har inte vuxit i nord-sydlig riktning på över fyra decennier. Källa: SCB

En utbyggnad av Nya Ostkustbanan innebär att restiderna i stråket halveras. På så sätt expanderar Sundsvalls-, Gävle- och Umeåregionen och därmed ökar deras attraktivitet och konkurrensförmåga, till gagn för både näringsliv och invånare (figur 25). Det är viktigt att understryka att denna regionförstoring inte är något nollsummespel. Den dynamik som uppstår i en större region återfinns inte i en region med färre invånare och verksamheter. Detta framgår bland annat av figur 26, där branschbredden i en region relateras till befolkningens mängd. När regionen växer genom förstoring ökar antalet branscher, vilket beror på att efterfrågan på mer specialiserade varor och tjänster når en sådan nivå att det blir lönsamt att etablera företag för att möta kunderna. Samtidigt minskar sårbarheten i regionen när branschbredden i arbetsmarknaderna ökar.



Figur 25. Nya Ostkustbanan kan bidra till en kraftig utvidgning av de lokala arbetsmarknadsregionerna i stråket.



Figur 26. Branschbredden ökar med regionstorleken. Källa: SCB, Sweco

Med en utbyggd och förbättrad Ostkustbana och bra anslutande trafik kan Sundsvalls-regionen växa från dagens cirka 150 000 invånare till cirka 230 000 invånare. Gävleregionen kan vidgas från cirka 160 000 invånare i dag till uppskattningsvis 270 000 invånare i framtiden.³⁶ Sundsvalls arbetsmarknadsregion omfattar i dag Sundsvall, Härnösand och

³⁶ Uppskattningen tar ingen hänsyn till framtida befolkningstillväxt, utan adderar nuvarande befolkningsmängd i stråket.

Timrå kommuner. Med förbättrade kommunikationer kan regionen vidgas med Kramfors, Sollefteå, Nordanstig och Hudiksvalls kommuner.

Gävle arbetsmarknadsregion omfattar för närvarande Gävle, Hofors, Sandviken och Älvkarleby. Regionen kan vidgas med Söderhamn, Bollnäs, Tierp och Hudiksvalls kommuner. Den stora vinnaren kan alltså bli Hudiksvall, strategiskt placerad mellan och inom de båda regionerna.

Inom många branscher pågår en förändring av hur vi arbetar, och vi har en betydligt mer flexibel syn på vad en *arbetsplats* är. Den utvecklingen förväntas fortsätta. I dag kan vi arbeta från flera kontor på flera orter inklusive från hemmet, vi kan jobba på tåg och bussar tack vare bra uppkopplingsmöjligheter och vi kan delta i möten utan att behöva resa dit.

Informationsteknologin gör oss mindre beroende av att vara fysiskt på plats. Detta innebär att det är betydligt lättare i dag och i framtiden att bo i Sundsvall eller Gävle och arbeta i Mälardalsregionen, än vad det var för bara några år sedan då arbetslivet förutsatte daglig pendling. Tillsammans bildar kortare restider, ökad turtäthet och våra förändrade arbetsrutiner, att Nya Ostkustbanan har stora möjligheter att avlasta den överhettade Mälardalsregionen samt att bidra till utveckling även i Umeåregionen.

Nya Ostkustbanan utgör också en tydlig ryggrad för utvecklingen av transportsystemet inåt landet och mot Norge, exempelvis längs Mittbanan i stråket Sundsvall-Östersund-Trondheim. Detta stärker kopplingen mellan tillväxtnoderna längs Östersjön och regionala centra i inlandet till gagn för både invånare och verksamheter. Etappen Gävle-Kringlan spelar stor roll för att utveckla en effektiv koppling mellan Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan.

Figur 27 visar en möjlig målbild för persontrafiken på Nya Ostkustbanan. Dessutom tillkommer godstågstrafiken i transportsystemet.



Figur 27. Nya Ostkustbanan utgör en ryggrad för transportsystemet med viktiga kopplingar mot Mälardalen, inåt landet och mot Norge samt norrut när Norrbotniabanan är på plats.

Nya Ostkustbanan främjar olika branscher på delvis olika sätt

Olika branscher påverkas på olika sätt av den ökade tillgänglighet som Nya Ostkustbanan bidrar med. Förenklat kan man säga att den kunskapsintensiva tjänstesektorn har större nytta av en ökad tillgänglighet för personer, medan varuproducerande företag inte oväntat gynnas mest av satsningar på godstransporter. Anledningen till att kunskapsintensiv tjänstesektor har stor nytta av ökad tillgänglighet för personer är att dessa branscher är kontakttäta och samtidigt har ett förädlingsvärde som motiverar att man förflyttar sig längre sträckor. Vidare anställer företagen personal som är specialiserad och välbetald, vilket gör att kandidaterna dels behöver söka jobb i ett större område, dels har ekonomiska incitament att göra det. Till dessa branscher hör även olika huvudkontorsfunktioner oavsett bransch, samt också viktiga delar av offentlig sektor som nationella/storregionala kunskapscenter, universitet och högskolor och specialiserad sjukvård. Nya Ostkustbanan bidrar till att motverka en successiv centralisering till storstadsregionerna genom att exempelvis regionkontor får goda förutsättningar för sin verksamhet, bland annat i form av god närhet till Stockholmsregionen.

Som konstaterats tidigare har även varuproducerande företag stor nytta av att transportsystemet för personresor utvecklas, eftersom det underlättar rekrytering till olika specialistfunktioner och dessutom främjar kompetensförsörjning genom ökad tillgänglighet till tjänsteleverantörer och partners som till exempel universitet och högskolor. Typiskt ökar produktiviteten i en region med tre till fem procent när antalet människor fördubblas genom förtätning eller geografisk förstoring.

Turism- och besöksnäringen förtjänar att lyftas fram särskilt. Branschen har haft en mycket kraftig tillväxt de senaste åren, såväl i Sverige som globalt. Samtidigt konstaterar Nyman (2016) att transporter och välfungerande trafiksystem är grundläggande för turismen.³⁷ Nya Ostkustbanan spelar stor roll för att tillgängliggöra attraktioner och kvaliteter söder och norr om samt längs med banan. Det handlar om att både få snabbare, men också tätare trafik från Mälardalen vidare upp emot norra Sverige. Halverade restider stärker järnvägens konkurrenskraft och när restiden mellan Stockholm och städer såsom Östersund och Umeå understiger fyra timmar öppnas helt nya möjligheter. Eftersom Nya Ostkustbanan innebär radikalt kortare restider relativt dagens situation innebär det en betydande reduktion av resenärernas sammantagna kostnad (upppoffring) som leder till en ökad turism.

Branschorganisationen Svensk Turism AB lyfter i sitt remissyttrande över planen särskilt fram Nya Ostkustbanan som en viktig satsning *"Ostkustbanan, som en del av södra Norrlandskusten, ligger mitt i Sverige och är av stor strategisk betydelse både för arbetspendling, traditionell industri och besöksnäring. Ur ett systemperspektiv torde dubbelspår vara en mycket angelägen järnvägssatsning som skulle knyta samman södra och norra Sverige och halvera restiderna"*.³⁸

Sammantaget utgör Nya Ostkustbanan ett tydligt exempel på en åtgärd som utvecklar och förbättrar villkoren för många olika branscher och därmed stärker de regionala förutsättningarna generellt.

Nya Ostkustbanan samspelar med Arlanda för dubbel nytta

En viktig tillgång för såväl människor som verksamheter är tillgänglighet till internationella flygförbindelser. För invånare ökar goda internationella förbindelser livskvaliteten, samtidigt som näringslivets utvecklingsmöjligheter stärks. Det finns bland annat ett starkt samband mellan avståndet till närmaste flygplats och den ekonomiska aktiviteten i en kommun. Ju kortare avstånd till en flygplats, desto högre produktion, import och export.³⁹ Nya Ostkustbanan spelar en viktig roll för att öka tillgängligheten till Arlanda. Samtidigt innebär banan att Arlandas upptagningsområde ökar och att flygplatsen därmed kan fortsätta utvecklas som knutpunkt för internationella förbindelser.

³⁷ Nyman (2016). Sambandet mellan satsningar i trafiksystemet och turismens omfattning och karaktär. Bilaga i Trafikverket (2017). Turismens samhällsekonomiska effekter.

³⁸ Sveriges Turism AB (2017-11-15). Remissyttrande. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet

³⁹ Ferguson och Forslid (2016): Flyget och företagen, SNS förlag.

Nya Ostkustbanan tar höjd för och utnyttjar digitaliseringens effekter och möjligheter

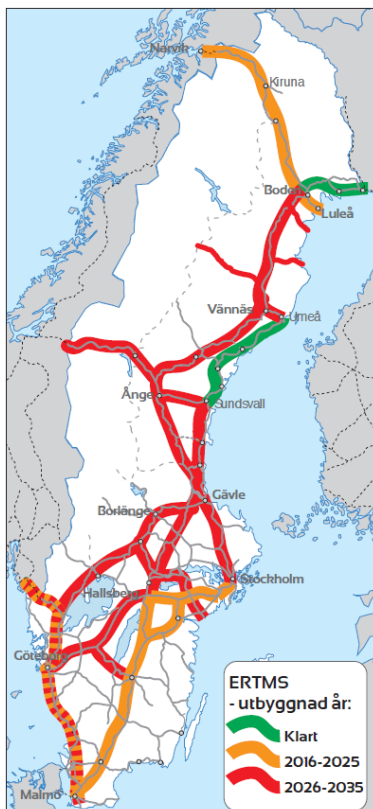
Sundsvall kallas ibland Norrlands Silicon Valley. Det beror på att Sundsvall har en mycket stark och växande IT-sektor som omfattar hela 4,5 procent av kommunens arbetsmarknad. Bara Stockholm och Lund överträffar denna nivå. Nya Ostkustbanan knyter samman arbetsmarknaden längs kusten och skapar ännu bättre förutsättningar för växande företag inom IT-sektorn. När det gäller järnvägens digitalisering vill vi lyfta upp att Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand tillsammans med Botniabanan utgjorde den första etappen för utbyggnaden av signalsystemet ERTMS i Sverige. Det flaggskeppet har följts av ett flertal olika projekt om digitalisering i transportsystemet, där företag, offentliga aktörer och akademi längs Nya Ostkustbanan samverkar för att lösa utmaningar kring exempelvis informations- och biljetthantering och kollektivtrafik i glesbygd.

Sundsvall har en mycket stark och växande IT-sektor som nu omfattar omkring 4,5 procent av kommunens arbetsmarknad. Idag kan endast Stockholm och Lund visa upp en procentuellt sett större arbetsmarknad för IT-sektorn i hela landet (Statistiska centralbyrån). I Sundsvall finns bland annat flera statliga myndigheters huvudkontorsenheter för IT-utveckling och -drift förlagda, exempelvis Försäkringskassan IT, Centrala studiestödsnämnden, Bolagsverket och Statens pensionsverk. I staden återfinns även Telia Sonera, som övervakar mobiltelefonnäten i flera länder, samt en mängd små växande it-företag som gemensamt bildar detta kluster.

Det pågår dessutom ett flertal utvecklingsprojekt i regionen där starka IT-kluster i såväl Sundsvall som Gävle samverkar med Mittuniversitetet och Högskolan i Gävle samt med offentliga aktörer.

I projektet Koll2020 utvecklas bland annat nya lösningar för e-biljetter och telefon-biljetter som ska kunna skickas direkt från vårdgivare till patienter. Vidare utvecklas innovativa lösningar för kollektivtrafik i glesbygd. Målet är att kunna samla trafikslag så som skolresor, sjukresor samt färdtjänst och möjliggöra för vanliga resenärer att ta del av dessa transporter genom avrop som kan ske i mobilapp och/eller via dator. På så sätt tillgängliggörs kollektivt åkande för fler resenärer samtidigt som man effektiviserar nyttjandet av befintliga resurser.

När det gäller järnvägens digitalisering vill vi lyfta fram att Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand tillsammans med Botniabanan utgjorde den första etappen för utbyggnaden av signalsystemet ERTMS i Sverige (Figur 28).



Figur 28. Utbyggnadsstrategi för ERTMS. Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand tillhörde de första projekten i landet tillsammans med Botniabanan. Källa: ÅF Infraplan (2016). Botniska korridoren - övergripande systemanalys, Botniska korridoren.

Nya Ostkustbanan bidrar till ett inkluderande samhälle och social hållbarhet

Nya Ostkustbanan leder till ökad turtäthet och halverade restider i ett stort antal resrelationer. Den förbättrade tillgängligheten bidrar till ökad sysselsättning, regional attraktionskraft och nya möjligheter för människor med olika bakgrund. En viktig faktor är de studienyttor som uppstår när utbildningssystemets funktion kan utvecklas. Nya Ostkustbanan är en katalysator som tillsammans med kompletterande åtgärder inom exempelvis utbildning stärker medborgare och verksamheter.

Social hållbarhet handlar bland annat om inkludering, jämlikhet och hälsa. Transporter spelar roll för individers möjlighet att till fullo ta del av samhällets utbud. Sociala utmaningar på grund av exempelvis en åldrande befolkning, fattigdom och migration medför särskilda utmaningar även inom transportområdet.

Den sociala aspekten inom transportområdet omfattar de behov av resor och transporter som socialt och ekonomiskt utsatta grupper har. Den sociala aspekten inbegriper alla delar av resan, från miljön för fotgängare, läsbar information, utformning av fordon och bytespunkter, integrering mellan interregional, regional och lokal kollektivtrafik, till prissättning av biljetter, osv.

Kollektivtrafik har betydelse vad gäller att förvärma eller minska den sociala utestängningen av utsatta och missgynnade grupper och påverka deras tillgång till grundläggande service, sysselsättning och sociala relationer.

Ett socialt perspektiv på transportsatsningar innebär ett breddat underlag för hur olika grupper påverkas av investeringsbeslut. Väl planerade och genomtänkta förbättringar i allmänna transporttjänster kan stärka utvecklingen mot ett jämlikt samhälle där fler människor får tillgång och möjligheter till arbete, utbildning, rekreation och kulturupplevelser. Det handlar om att faktiskt möjliggöra både korta och långa resor även för de utsatta grupperna.

Norrlandslänen ligger generellt högt i landet när det gäller flyktingmottagande, och Västernorrland ligger högst i landet gällande antal asylsökande räknat per capita. Då flyktingar kommunplaceras måste det ofta till centrala lägen trots att bostadsbristen är mest påtaglig där, just för att de ska kunna ta sig till närliggande SFI-undervisning och andra etableringsaktiviteter. Möjligheten att resa med kollektivtrafik är en av flera faktorer som kan främja individers egen kapacitet att etablera sig i samhället.

Vinsterna med Nya Ostkustbanan är inte bara ekonomiska och miljömässiga, utan i hög grad också sociala. Det finns goda förutsättningar att överbrygga den sociala integrationen för olika grupper genom att öka möjligheterna att med allmänna transporter nå utbildning, arbetet, sjukvård, föreningsliv och annat. De positiva effekter som blir av Nya Ostkustbanan i form av ökat bostadsbyggande i urbana lägen, ökad tillväxt och sysselsättning ger också positiva effekter på den sociala hållbarheten.

Nya Ostkustbanan leder till ökad turtäthet och halverade restider i ett stort antal resrelationer. Den förbättrade tillgängligheten bidrar till ökad sysselsättning, regional attraktionskraft och nya möjligheter för människor med olika bakgrund. Matchningen underlättas och fler kan hitta rätt jobb, samtidigt som företagen finner rätt kompetens. En annan viktig faktor är de studienyttor som uppstår när utbildningssystemets funktion kan utvecklas. Nya Ostkustbanan är en katalysator som tillsammans med kompletterande åtgärder inom exempelvis utbildning stärker medborgare och verksamheter.

Infrastruktur och kommunikationer kan förbättra förutsättningarna för ökad social hållbarhet och bättre integration, men effekterna är i hög grad beroende av det specifika projektet. Internationella erfarenheter av höghastighetsbanor visar till exempel tydligt att dessa ofta utformas på ett sätt som snarare förstärker centralisering och koncentration till storstadsregionerna, samtidigt som biljettpriserna ofta innebär en exkludering av socioekonomiskt svagare grupper. Nya Ostkustbanan är däremot ett projekt som knyter samman norra och södra Sverige, som ger bättre förutsättningar för basindustrins utveckling och som skapar en regionförstoring i flera dimensioner, såväl storregionalt som regionalt och lokalt. Med ökad kapacitet i form av dubbelspår kommer banan att trafikeras av fler tåg inom samtliga marknadssegment, inklusive de offentligt subventionerade, vilket borgar för att samtliga grupper i samhället kommer i åtnjutande av de fördelar som den ökade tillgängligheten medför. En väl fungerande kollektivtrafik har en inkluderande effekt genom att skapa mobilitet för exempelvis personer som av olika skäl saknar tillgång till personbil eller förmåga att använda den. Nya Ostkustbanan bidrar också till en ökad trafiksäkerhet genom överflyttning av resenärer och gods från vägtrafik till tåg.

Nya Ostkustbanan bidrar till studienyttor

Den enskilt viktigaste drivkraften för både samhällets och individers utveckling och välbefinnande är utbildning. Nya Ostkustbanan bidrar till en utveckling av utbildningssystemet utifrån ett student-/elevperspektiv, ett verksamhetsperspektiv samt ett samhällsperspektiv (Tabell 9).

Tabell 9. Studienyttor av Nya Ostkustbanan, Swecos bedömning. Skala: ++: stor positiv påverkan, +: positiv påverkan, (+): svagt positiv påverkan.

	Faktor	Påverkan av Nya Ostkustbanan	Påverkan
Student-/elevperspektiv	Utbud utbildning	I princip fördubblat utbud inom pendlingsavstånd ökar studenternas valmöjligheter. Studenter väljer dock studieort utifrån fler parametrar.	+
	Regional attraktivitet	Större utbud av kultur, natur och service. Attraherar studenter och ger livskvalitet.	++
	Vidareutbildning av yrkesverksamma	I princip fördubblat utbud inom pendlingsavstånd. Möjliggör livslångt lärande för personer med mindre möjlighet att flytta.	++
	Samverkan med arbetslivet	Kontaktytan vidgas, kvaliteten i utbildningen ökar och nätverk underlättar etablering på arbetsmarknaden.	+
	Distansutbildning	Enklare att kombinera e-learning med fysiska möten, även om e-learning ska vara (delvis) oberoende av fysiska möten	(+).
	Internationella studenter	Bättre tillgänglighet till Stockholmsregionen och Arlanda kan underlätta rekrytering av internationella studenter. Finns dock viktigare faktorer bakom deras beslut.	(+)
Verksamhetsperspektiv	Rekrytering av personal	Större arbetsmarknad och ökad regional attraktivitet är särskilt viktigt för specialiserad arbetskraft.	++
	Rekrytering av studenter	Större upptagningsområde och ökad regional attraktivitet, men inte minst lärosätena själva måste fortsätta utvecklas för att bibehålla och stärka söktrycket.	+
	Samverkan med svenska lärosäten	Ökad tillgänglighet längs Norrlandskusten men också till flera av landets ledande lärosäten i Uppsala och Stockholm. Ger möjlighet att enklare kombinera discipliner, men också att dela på kritiska resurser.	+
	Samverkan internationellt	Ökad tillgänglighet till Arlanda. Internationell samverkan påverkas dock mer av andra faktorer.	(+)
	Samverkan företag, offentlig och ideell sektor	Fördubblad kontaktyta inom pendlingsavstånd. Viktigt för kvaliteten och utvecklingen inom hela lärosätet. Löses dock inte endast genom bättre tillgänglighet.	+
Samhällsperspektiv	Ökad utbildningsnivå i regionen	Ökad attraktionskraft för blivande studenter, dels de som bor i regionen, dels de som kan flytta till regionen. Lättare övergång till högre studier för elever från studieovana hem.	(+)
	Kompetensförsörjning av företag, offentlig och ideell sektor	Ökad attraktionskraft för färdiga studenter att stanna kvar i regionen, enklare samverkan med forskning och utbildning, ökade möjligheter till och utbud av fortbildning för yrkesverksamma.	(+)
	Innovationer och nyföretagande	Innovationskraften stärks med regionstorlek, ökad tillgänglighet och bättre möjligheter till samverkan med akademien. Breddat underlag för nya företag och deras behov av både specifik och generell kompetens.	(+)

Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan måste påskyndas – för hela landets skull

Genomgången ovan visar på ett tydligt sätt hur Nya Ostkustbanan bidrar till att möta de utmaningar som regeringen pekade ut i infrastrukturpropositionen. Nya Ostkustbanan bidrar också till att de transportpolitiska målen uppnås.

Den utbyggnadstakt för Nya Ostkustbanan som Trafikverket föreslår är otillräcklig. Med samma medelstilldelning som i planförslaget är hela sträckan Gävle – Sundsvall - Härnösand utbyggd först framemot år 2100.

Nya Ostkustbanan vill lyfta följande punkter:

1. En satsning på dubbelspår mellan Gävle och Härnösand innebär att en helt ny stambana skulle etableras.
2. Nya Ostkustbanan är den naturliga länken mellan järnvägen i norra och södra Sverige, och systemperspektivet måste få genomslag längs hela sträckan Stockholm - Riksgränsen. Det innebär att investeringar i fyrsåret mellan Stockholm och Uppsala samt Norrbottenbanan, som finns med i planförslaget men sent i perioden, bör gå hand i hand med investeringar på Nya Ostkustbanan.
3. Nya Ostkustbanan bör kvarstå som utpekad brist, eftersom sträckan utgör Sveriges längsta flaskhals och hämmar utvecklingen.
4. De föreslagna investeringarna runt Sundsvall spelar stor roll både för nationell och regional utveckling och bör tidigareläggas.
5. Det är positivt att medel avsätts för Gävle – Kringlan, en etapp med påtaglig nationell nytta. Tyvärr ligger objektet sent i planen och bör därför tidigareläggas och fullt ut finansieras.
6. Utbyggnaden Birsta – Timrå måste inkluderas i planen för att möta SCA:s mångmiljardinvestering i Östrands pappersbruk och samtidigt möjliggöra utvecklingen av Sundsvall och Sundsvalls Hamn som logistikcentrum. Det handlar även om att underlätta arbetspendling mellan Härnösand och Sundsvall.
7. Det finns stora fördelar med att genomföra ombyggnationen av E4an Kongsberget - Gnarp och utbyggnaden av järnvägen samtidigt. Projekten sammanfaller geografiskt på sträckan Stegskogen - Bäling. Den nationella planen bör utökas med medel som möjliggör en samordnad utbyggnad.
8. Det är viktigt att lösa frågan om sträckningen genom Hudiksvall, eftersom den idag utgör en "flaskhals i flaskhalsen".

Ostkustbanan 2015 AB
2017-11-29

Peder Björk, ordförande
Kommunstyrelsens ordförande,
Sundsvalls kommun

Ingela Bendrot, VD
Ostkustbanan 2015 AB

Eva Lindberg,
Regionstyrelsens ordförande,
Region Gävleborg

Erik Lövgren,
Landstingsstyrelsens ordförande
Västernorrlands landsting

Jörgen Edsvik,
Kommunalråd,
Gävle kommun

Sven-Erik Lindestam,
Kommunstyrelsens ordförande,
Söderhamns kommun

Mikael Löthstam
Kommunstyrelsens ordförande,
Hudiksvalls kommun

Stig Eng,
Kommunstyrelsens vice ordförande,
Nordanstigs kommun

Fred Nilsson,
Kommunstyrelsens ordförande,
Härnösands kommun

Jan Sahlén,
Kommunstyrelsens ordförande,
Kramfors kommun

Glenn Nordlund,
Kommunstyrelsens ordförande,
Örnsköldsviks kommun

Adjungerade i styrelsen:

Daniel Gustafsson,
Enhetschef,
Länsstyrelsen Västernorrlands län

Mats Hindström,
Stabschef,
Länsstyrelsen Gävleborg

För ytterligare information kontakta: vd Ingela Bendrot, tfn 0766 00 21 21,
ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se. Besök gärna vår hemsida www.nyaostkustbanan.se för
underlag och löpande uppdateringar om utvecklingen av projektet och bolagets arbete.

Vilka står bakom bolaget Nya Ostkustbanan?



Hudiksvalls
kommun



Härnösands
kommun



Kramfors
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



Region
Gävleborg



Sundsvalls
kommun

**SÖDER
HAMN!**



ÖRNSKÖLDSEVICS
KOMMUN



Landstinget
Västernorrland

