

Ärendenummer  
TRV 2025/15831  
Motpartens ärendenummer  
LI2024/01680

Dokumentdatum  
2025-02-24

Konfidentialitetsnivå  
2 Intern

Mottagare  
Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
Regeringskansliet  
li.registrator@regeringskansliet.se

Kopia till  
Diariet  
Gd-sekreterare  
Verksgemensam styrning  
Webb- och projektstöd

## Svar på uppdrag gällande förnyat underlag

Den 2025-02-11 mottog Trafikverket regeringsbeslut där Trafikverket anmodades att ta fram förnyat underlag för nio objekt. Detta svar är en delredovisning för tre av objekten i uppdraget:

- SgöN Sävastklinten—Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår
- Katrineholm, förbigångsspår
- Sundsvall C—Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C—Kubikenborg

Uppdraget innebär att Trafikverket, med beaktande av samhällsekonomiska nyttor, ska identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder. I uppdraget ingår att Trafikverket ska redovisa en ny bedömning av objektens kostnader och eventuella förändringar av nyttor och måluppfyllelse samt förnyat förslag om lämplig byggstartperiod för respektive objekt.

Alla kostnadsuppgifter i redovisningen är i prisnivå 2021-02.

Ärendenummer  
TRV 2025/15831  
Motpartens ärendenummer  
LI2024/01680

Dokumentdatum  
2025-02-24

## SgöN Sävastklinten—Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på den hårt belastade enkelspårssträckan Boden–Luleå. I objektet ingår att bygga ett partiellt dubbelspår mellan Sävastklinten–Sävast samt en ny mötesstation på sträckan Sävast–Norra Sunderbyn. Projektet består av två järnvägsplaner där järnvägsplanen för det partiella dubbelspåret har vunnit laga kraft. Järnvägsplanen för mötesstationen är överklagad.

### Kostnadsreducerande åtgärder

Projektet har nu öppnat anbud och objektet har därför en uppdaterad totalkostnad på 342 mnkr baserat på en tidig värdering av inkomna anbud. Vidare har projektet fått in värdering av ersättning för marklösen, samt säkrare underlag för de kostnader som uppstår med ledningsflytt. Projektet har utifrån inkomna anbud även gjort en förnyad bedömning av störningskostnaden.

### Ny bedömning av objektets kostnader

Totalkostnaden för objektet enligt gällande nationella plan är 286 mnkr. Trafikverket redovisade i byggstartsrapporteringen i juni 2024 en ny totalkostnad för objektet på 382 mnkr, det vill säga +96 mnkr (+34 %). I och med ovan redovisade minskade kostnader på 40 mnkr är kostnaden nu 342 mnkr, det vill säga +56 mnkr mer än i den nationella planen (+20 %).

Kostnaden för det partiella dubbelspåret uppgår till 236 mnkr, vilket motsvarar 69 % av den totala objektskostnaden. Kostnaden för mötesstationen uppgår till 106 mnkr, vilket motsvarar 31 % av den totala objektskostnaden.

Nationell plan	Byggstartsrapport juni 2024			Ny bedömning		
	Total-kostnad	Kostnads-ökning	Kostnads-ökning	Ny total-kostnad	Ny kostnads-ökning	Ny kostnads-ökning
286 mnkr	382 mnkr	96 mnkr	34 %	342 mnkr	56 mnkr	20 %

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer  
TRV 2025/15831  
Motpartens ärendenummer  
LI2024/01680

Dokumentdatum  
2025-02-24

## Förändringar av nyttor och måluppfyllelse

Trafikverket föreslår att objektet delas upp och genomförs etappvis, med det partiella dubbelspåret i ett första steg och mötesstationen i ett andra.

Den tidtabellanalys som genomförts som underlag till SEB-arbetet pekar på att många tågmöten hamnar på det partiella dubbelspåret Sävast-Sävastklinten. Likaså kommer kapacitetsutnyttjandet på denna delsträcka att kunna sänkas från dagens 55 % till 20 %.

När Stegra startar sin trafik kommer de att behöva nyttja en del av det partiella dubbelspåret för att köra in och ut från sin anläggning. En lösning utan partiellt dubbelspår innebär att mycket kapacitet tas upp i onödan för rena väntetider, något som då påverkar övrig trafik eftersom tågmöten inte kan ske. Det norra triangelbenet i Sävastklinten är planerat att inkopplas samtidigt med det partiella dubbelspåret. Innan dess innebär det att Stegras tåg, när de körs till Piteå, måste utföra lokrundgång i Sävastklinten. Detta tar kapacitet på sträckan. Sävast mötesstation är dessutom för kort och kan inte nyttjas av några andra tåg än persontåg för tågmöten, vilket gör dess nytta begränsad. Med dubbelspåret avhjälpas detta.

Ett etappvis genomförande så att det partiella dubbelspåret, som medger möten med tre långa tåg med samtidig infart, anläggs först, innebär att Stegras anslutning och utbyggnad av triangelspåret inte kommer att behöva förskjutas i tid.

För att kunna öka trafiken på sträckan Luleå–Boden är det viktigt att även Sävastnäs mötesstationen byggs. En fortsatt utbyggnad av objektet med den etappen kommer att ge en ökad kapacitet på sträckan Luleå–Boden, vilket är nödvändigt när Stegras anläggning är i full drift.

Ett etappvis genomförande bedöms inte påverka nyttan med åtgärden.

## Förslag om lämplig byggstartsperiod

Trafikverket föreslår att objektet delas upp så att frågan om eventuellt byggstartsbeslut för mötesstationen hanteras i ett senare skede. Bland annat behöver regeringens beslut om den överklagade järnvägsplanen för mötesstationen inväntas.

Trafikverket ändrar därför härmed tidigare begäran om byggstartsbeslut till att nu endast avse delen partiellt dubbelspår mellan Sävastklinten och Sävast, till en kostnad på 236 mnkr. Trafikverkets tidigare förslag om byggstart för

Ärendenummer  
TRV 2025/15831  
Motpartens ärendenummer  
LI2024/01680

Dokumentdatum  
2025-02-24

denna deletapp under 2025–2027 (1–3) kvarstår. Trafikverket avser att återkomma i frågan om eventuellt byggstartsbeslut för mötesstationen i Sävastnäs.

## Övrigt

För att klara den mycket snäva tidplanen för berörda industriers utveckling har Trafikverket planerat åtgärder med tider i spår redan under sommaren 2025. Det innebär att det är angeläget med ett snabbt byggstartsbeslut och om möjligt under början av mars för att tidplanen ska kunna hållas och kostnadsökningar undvikas.

## Katrineholm, förbigångsspår

Förbigångsspåret skapar förutsättning för att öka kapaciteten för norr- och södergående godståg till och från Stockholm. Åtgärden innebär att två förbigångsspår byggs öster om Katrineholm C, totalt cirka 2200 m. Utöver detta anläggs ca 1 km serviceväg på ömse sidor.

## Kostnadsreducerande åtgärder

Trafikverket har med anledning av regeringsuppdraget identifierat följande kostnadsreducerande åtgärder.

- Ändrade masstabiliseringsmetoder för att minska uttaget av torv (-8 mnkr)
- Optimering av markförberedande arbeten gällande servicevägar, avverkning av skog och röjning för upplagsytor (-3 mnkr)
- Generella osäkerheter gällande zonschakter minskas (-2 mnkr)

## Ny bedömning av objektets kostnader

Totalkostnaden för objektet enligt gällande nationella plan är 256 mnkr. Trafikverket redovisade i byggstartsrapporteringen i juni 2024 en ny totalkostnad för objektet på 297 mnkr, det vill säga +41 mnkr (+16 %). I och med ovan redovisade kostnadsreducerande åtgärder på 13 mnkr är kostnaden nu 284 mnkr, det vill säga +28 mnkr (+11 %).

Ärendenummer  
TRV 2025/15831  
Motpartens ärendenummer  
LI2024/01680

Dokumentdatum  
2025-02-24

Som framgår av byggstartsrapporteringarna från september 2023 och juni 2024 beror den kvarvarande kostnadsökningen på 28 mnkr på att mer omfattande signalåtgärder behöver genomföras till följd av att utbyggnaden av delar av ERTMS sköts på framtiden i och med regeringens fastställelsebeslut i juni 2022. Det påverkar kostnaden för objektet, som nu alltså måste bekosta ett nytt ställverk i samband med utbyggnaden av förbigångsspåret. Denna kostnadsökning bedöms därför inte möjlig att påverka men kommer i förlängningen att innebära en motsvarande kostnadsminskning i kommande ERTMS-utrullning.

Nationell plan	Byggstartsrapport september 2023 och juni 2024			Ny bedömning		
	Total-kostnad	Kostnads-ökning	Kostnads-ökning	Ny total-kostnad	Ny kostnads-ökning	Ny kostnads-ökning
256 mnkr	297 mnkr	41 mnkr	16 %	284 mnkr	28 mnkr	11 %

## Förändringar av nyttor och måluppfyllelse

Syfte, innehåll och nyttor för objektet har inte ändrats utifrån föreslagna kostnadsreducerande åtgärder.

## Förslag om lämplig byggstartsperiod

Trafikverkets tidigare förslag, i byggstartsrapporteringen i juni 2024, att objektet ska få byggstarta 2025–2027 (1–3) kvarstår.

## Sundsvall C—Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C— Kubikenborg

Objektet syftar till att öka kapaciteten och förkorta restider på Ostkustbanan. Fler gods- och persontåg ska kunna trafikera sträckan och anslutningar till industrierna längs sträckan förbättras.

Ärendenummer  
TRV 2025/15831  
Motpartens ärendenummer  
LI2024/01680

Dokumentdatum  
2025-02-24

## Kostnadsreducerande åtgärder

Inga kostnadsreducerande åtgärder har identifierats däremot har projektets motnadsgrad ökat. Detta leder till följande kostnadsminskningar:

- Generella osäkerheter har minskat (-20 mnkr) eftersom järnvägsplanen har vunnit laga kraft samt att systemhandling, bygghandling och förfrågningsunderlag nu är färdigställda.
- Lägre utfall av projekteringskostnader än prognosticerat (-10 mnkr).

## Ny bedömning av objektets kostnader

Totalkostnaden för objektet Sundsvall C—Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad är enligt gällande nationella plan 2 744 mnkr, varav kostnaden för etappen Sundsvall C—Kubikenborg beräknats uppgå till 690 mnkr. Trafikverket redovisade i byggstartsrapporteringen i maj 2023 en ny totalkostnad för etappen på 780 mnkr (i samma rapport anges felaktigt 784 mnkr) det vill säga +90 mnkr (+13 %). I och med ovan redovisade kostnadsreducerande åtgärder på 30 mnkr är kostnaden nu 750 mnkr, det vill säga +60 mnkr mer än i nationella planen. Ny totalkostnad, efter kostnadsreducerande åtgärder, innebär en ökning med 9 % jämfört med gällande nationell plan.

Som framgår av byggstartsrapporteringen 2023 beror kostnadsökningen (+90 mnkr) på att tillkommande stödkonstruktioner av järnvägslinjen justerats. Den lagakraftvunna järnvägsplanen bygger på denna linjedragning. Denna kostnadsökning bedöms därför inte möjlig att påverka.

Nationell plan	Byggstartsrapport maj 2023			Ny bedömning		
	Total-kostnad	Kostnads-ökning	Kostnads-ökning	Ny total-kostnad	Ny kostnads-ökning	Ny kostnads-ökning
690 mnkr	780 mnkr	90 mnkr	13 %	750 mnkr	60 mnkr	9 %

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer  
TRV 2025/15831  
Motpartens ärendenummer  
LI2024/01680

Dokumentdatum  
2025-02-24

## Förändringar av nyttor och måluppfyllelse

Kostnadsreduceringen påverkar inte omfattningen eller nyttan med åtgärden.

## Förslag om lämplig byggstartsperiod

Trafikverkets tidigare förslag att objektet ska få byggstarta 2024–2026 (1–3) kvarstår.

## Övrigt

Regeringen beslutade den 6 februari 2025 om byggstart för objektet Sundsvall resecentrum tillgänglighet och plattformar m.m. Trafikverket vill i sammanhanget åter erinra om att byggstart för Sundsvall resecentrum inte kan genomföras som planerat om inte byggstart även medges för dubbelspåret Sundsvall C–Kubikenborg.

Ett fördröjt byggstartsbeslut innebär att tider i spår för längre avstängningar går förlorade och medför kostnadsökningar för åtgärden Sundsvall resecentrum tillgänglighet och plattformar m.m. Det innebär att det är angeläget med ett snabbt byggstartsbeslut och om möjligt under början av mars för att tidplanen ska kunna hållas och kostnadsökningar undvikas.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande i ärendet är avdelningschef Lennart Kalander. Inför beslut i ärendet har samråd skett med överdirektör Francisca Ramsberg, planeringsdirektör Ulrika Geeraedts och berörda verksamhetsområdeschefer, regiondirektörer samt verksgemensam styrning.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Ärendenummer  
TRV 2025/15831  
Motpartens ärendenummer  
LI2024/01680

Dokumentdatum  
2025-02-24

Jenny Trlicik  
Nationell planerare

jenny.trlicik@trafikverket.se  
Direkt: 10-1230031  
Mobil: 072-1414187

**Trafikverket**

Adress: Hamngatan 5  
Besöksadress: Hamntorget, Karlstad  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/15831, Motpartens ärendenummer LI2024/01680, Dokumentdatum 2025-02-24, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.2 Intern

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.