



Ostkustbanan  
Dubbspår  
Gävle-Sundsvall

## Ostkustbanan Dubbspår

### Gävle-Sundsvall

#### Dagens Ostkustbana

Ostkustbanan sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall. Banan utgör en viktig länk mellan södra och norra Sverige samt utgör ett omfattande pendlingsstråk längs södra norrlandskusten. Ostkustbanan är en viktig förutsättning för industrin och näringslivet i hela Norrlands kustland.

#### Ostkustbanans problem och betydelsen för omvärlden

Den enkelspåriga järnvägen dras med stora och växande kapacitetsproblem. Trafiken är tät och det är långa avstånd mellan mötesstationerna. Under det senaste decenniet har tågtrafiken ökat kraftigt. När Botniabanan tas i bruk och Ådalsbanan är fullt utbyggd 2011 beräknas trafikeringen och problemen öka ytterligare.

Kapacitetsbristen leder till långa restider och risk för kraftiga förseningar. Om inte kapacitetsbristen åtgärdas kan det få till följd att samhällen och näringsliv längs Norrlandskusten inte kan utvecklas enligt den potential som finns i området. Bristen på transport- och pendlingsmöjligheter riskerar att hämma befintlig industri och arbetsmarknad samtidigt som den kan minska regionens attraktionskraft för nyetableringar.

#### Varför dubbelspår?

Ett komplett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall krävs för att kunna framföra det antal tåg som efterfrågas år 2020 och samtidigt uppnå korta restider och hög punktlighet. Dubbspåret medger en stor tidsbesparing i och med att tågen inte behöver stanna för möten med andra tåg vilket är särskilt betydelsefullt under högrafik då många tåg förekommer på banan samtidigt. Med en utbyggnad till dubbelspår kan restiden mellan Sundsvall och Gävle ta en timme för direktåg, dvs. en halvering av restiden jämfört med idag. Med regionala tåg, inklusive stopp vid flera hållplatser, kan restiden för motsvarande sträcka vara mindre än 90 minuter.



© Lantmäteriet 2001. Ur GSD-Sverige 1:10 miljoner, dnr: M2001/2502  
Ostkustbanan och anslutande järnvägsnät.

#### Varför bygger Trafikverket mötesstationer när det planeras för ett dubbelspår?

Eftersom det redan är ett så stort tryck på Ostkustbanan, behöver en utbyggnad av kapaciteten ske innan ett dubbelspår kan vara klart. Observera att mötesstationerna och dubbelspåret är två skilda projekt. Läs mer om projektet med mötesstationer.

#### Bra för miljön

Ett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall gör det möjligt att öka antalet godstågs- och persontågs transporter på Ostkustbanan. Dessutom skapar det förutsättningar för kortare restider, vilket gör det mer attraktivt att välja tåget. Satsningarna på ett dubbelspår skulle också gynna miljön. Varje transport av människor och gods som flyttas över från väg och flyg till järnväg bidrar till att minska klimatpåverkan och att uppfylla de svenska klimatmålen

## Med järnvägen mot framtiden

### Visste du att:

- Det som ett modernt tåg släpper ut i koldioxid på en kilometer, släpper en bil ut efter att ha åkt sju centimeter och ett flygplan efter bara fyra centimeter på landningsbanan.

- Järnvägen står för mindre än en procent av transportsektorns luftföroreningar.

- Ett godståg klarar lika mycket last som 30 långtradare.

- På ett tåg ryms lika många resenärer som på 6 bussar eller nästan 140 bilar.

- Ett pendeltåg kan ta lika många passagerare som 20 bussar eller 1000 personbilar.

### Vad är det som tar sådan tid?

Att planera och bygga järnväg är en omfattande process som går från översiktliga studier till detaljbekrivningar, men inte förrän vid byggstarten blir arbetet synligt för betraktaren.

Processen börjar ofta med ett idéskede. Trafikverket identifierar och analyserar olika möjligheter att tillgodose ett behov, som kan komma utifrån eller inifrån Trafikverket. Om det är lämpligt och rimligt att gå vidare med projektet utreder vi, i förstudien, vilka lösningar som är möjliga att genomföra.

I nästa skede, järnvägsutredningen, beskriver, värderar och prövar Trafikverket alternativen och föreslår den lösning som är bäst lämpad.

I järnvägsplanen detaljplanerar vi den slutliga sträckningen. Först nu kan vi se vilken mark och vilka fastigheter som berörs. När järnvägsplanen är beslutad (fastställd) finns det under en tid möjlighet att överklaga. Under projekteringen planerar Trafikverket mer i detalj hur arbetet ska utföras.

Sedan är det dags att börja bygga järnväg. När det är klart har vi löst det behov som processen började med.

#### Dialog med omvärlden

Under hela denna process för Trafikverket dialog med aktörer och intressenter i vår omvärld. På samrådsmöten med kommuner, närboende och andra som berörs träffar vi personer som kan ge oss värdefulla kunskaper, förslag och idéer till projektet.

#### Prövningar i många led

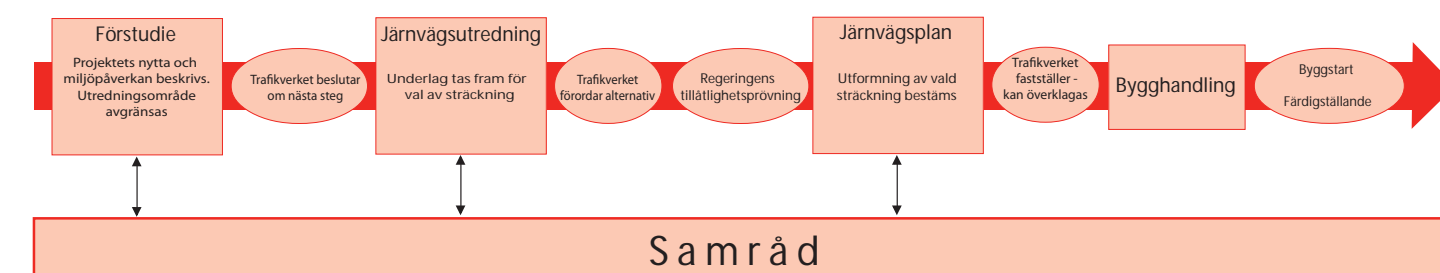
Både Trafikverket och övriga samhället medverkar i planeringsprocessen. Möjligheten att överklaga i olika skeden gör att processen i många fall kan bli väldigt lång. Enligt lagen ska järnväg planeras och byggas på ett sätt som påverkar både miljö, företag och boende så lite som möjligt. Men samtidigt måste vi hålla en rimlig budget och uppfylla kraven som ställs på ny järnväg.

Trafikverket verksamhet regleras i olika lagar. En del lagar bestämmer om själva planeringen och en del lagar skyddar de områden där järnvägen ska byggas. Lagen ombyggnad av järnväg reglerar hur Trafikverket måste bygga järnväg. Miljöbalken ska skydda människors hälsa och värdefull natur. Plan- och bygglagen bestämmer om kommuners planer för mark och vatten samt om byggande.

#### Regeringen beslutar och prioriterar

På uppdrag från regeringen tar Trafikverket fram en nationell plan för transportsystemet med förslag på vilka utredningar och byggprojekt som ska genomföras. Den nationella planen styr vad som kan utföras i projekten under tidsperioden.

Regeringen har fattat beslut och projektet Ostkustbanan, dubbelspår finns inte med i den nationella transportplanen(2010-2021). Det innebär dock inte att vi slutar utreda dubbelspår. Utredningsarbetet tar många år, och vi behöver vara förberedda på kommande omprioriteringar och ev. andra finansieringslösningar.

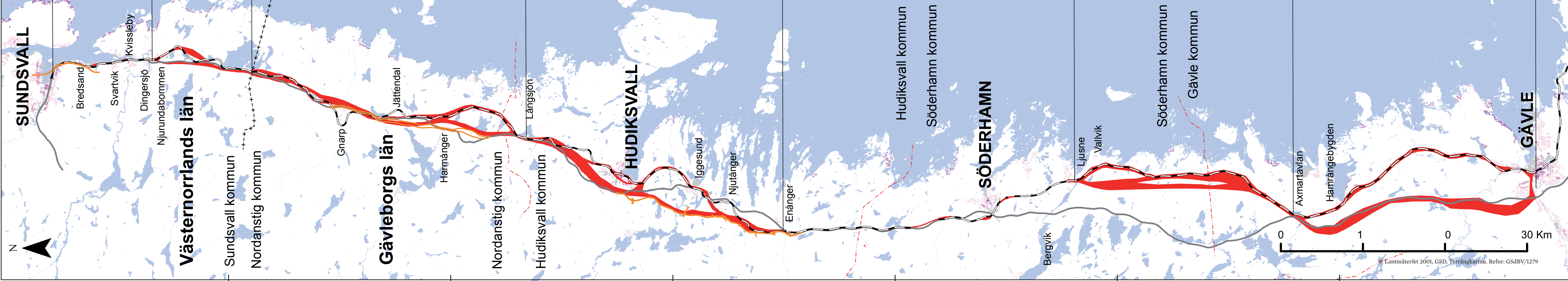


Synpunkter på förstudien ska lämnas skriftligen senast den 16 juni 2010 till:  
Trafikverket  
Box 417  
801 05 Gävle

eller via vårt synpunktsformulär på webben:  
www.trafikverket.se/okb

För mer information:  
Projektledare Harald Knutsen  
tel. 026-14 46 59  
mobil. 070-552 71 75  
harald.knutsen@trafikverket.se





## Etapper

Sundsvall

Dingersjö

Långsjön

Enånger

Ljusne

Axmartavlan

Gävle

### Alternativ

På sträckorna mellan Gävle och Ljusne (65 km) samt mellan Enånger och Dingersjö (87 km) finns generellt två huvudalternativ - antingen dubbelspår i nysträckning eller utbyggnad till dubbelspår i anslutning till befintlig järnväg. Alternativ i nysträckning ligger i samtliga fall längre västerut jämfört med befintlig järnväg.

Mellan Ljusne och Enånger (39 km) samt mellan Dingersjö och Sundsvall (12 km) finns bara ett alternativ och det är att bygga ett nytt spår på den västra sidan intill befintlig järnväg.

Båda huvudalternativen har flera möjligheter till anslutning mot befintlig bana. Det innebär att en utbyggnad av dubbelspåret kan ske i flera etapper.

Det slutliga dubbelspåret kan bestå av en kombination av de två huvudalternativen.

**Teckenförklaring**

- Ny E4
- Befintlig järnväg
- Befintlig E4/E14
- Ny järnvägskorridor