

Ostkustbanan, nytt dubbelspår Enånger-Idenor-Stegskogen

Vi har utrett var ett nytt dubbelspår för Ostkustbanan på etappen Enånger-Idenor-Stegskogen skulle kunna byggas. Ett av sex korridoralternativ ska väljas. Mellan 17 januari och 18 mars 2022 sker samråd för val av lokalisering. Här får du en kortfattad översikt av samrådshandlingen. Samrådet genomförs digitalt till följd av pågående pandemi.

Bakgrund

Ostkustbanan sträcker sig från Stockholm till Sundsvall och delsträckan Gävle-Sundsvall är cirka 22 mil lång. Banan är enkelspårig, kapacitetsproblemen är påtagliga och hastighetsstandarden är låg på långa sträckor.

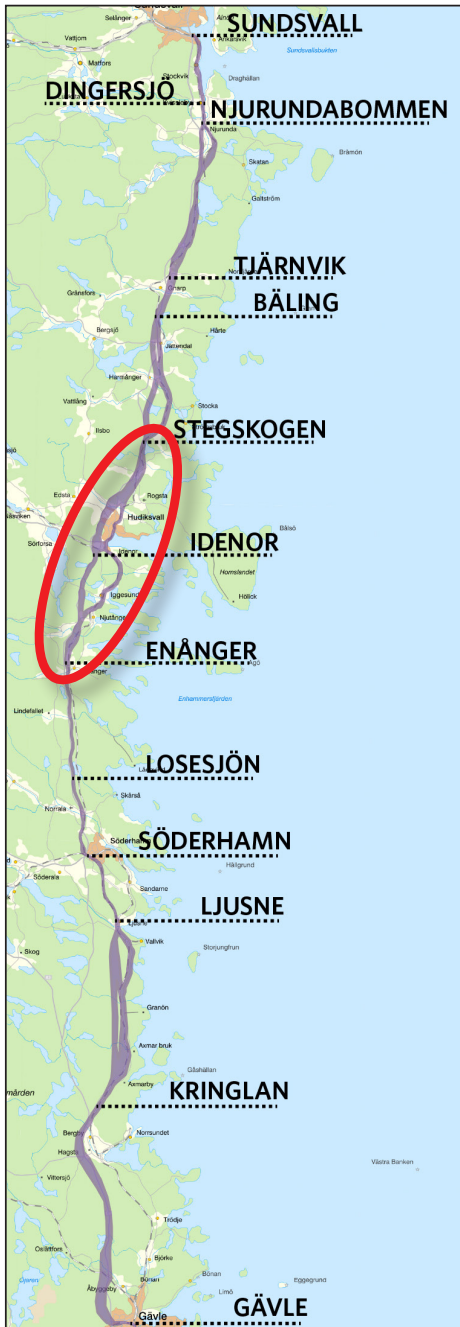
I nationell plan för transportsystemet 2018-2029 är Ostkustbanan (OKB) utpekad som en brist. Trafikverket har fått i uppdrag att utreda bristen med målsättning att etapper ska vara utredda till och med val av lokalisering av korridor, så att de kan övervägas att lyftas in i nästa revidering av den nationella planen för transportsystemet. Föreliggande Samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ avser Ostkustbanan, delen Enånger-Idenor-Stegskogen.

Utredet etapper för utbyggnad

Ostkustbanans sträckning mellan Gävle och Sundsvall har delats in i ett antal etapper. Aktuell etapp Enånger-Idenor-Stegskogen utgår från Enånger i söder och sträcker sig knappt 40 kilometer norrut via Hudiksvall till Stegskogen.

Utredningen av etappen omfattar nytt dubbelspår i ny linjesträckning, med en hastighetsstandard av 250 km/tim för snabbtåg och 100 km/tim för godståg.

Längs etappen planeras stationer för resandeutbyte i eller i anslutning till Iggesund och Hudiksvall. Iggesunds bruks anslutning till järnvägsnätet ska säkerställas.



Ostkustbanan, etapper för dubbelspårsutbyggnad.



Sex olika utredningsalternativ

I samrådshandlingen för val av lokalisering har sex så kallade utredningsalternativ (UA) definierats, se figurer nedan. Dessa benäms:

- UA Väst
- UA Öst
- UA Väst-Mitt
- UA Öst-Mitt
- UA Väst-Öst
- UA Öst-Väst

Standard och längder

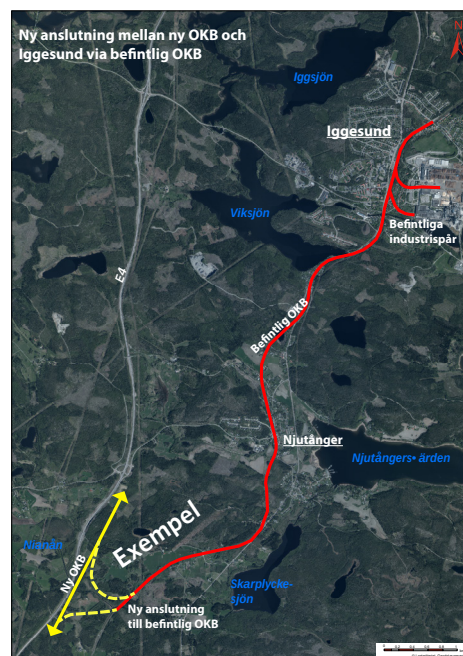
För att snabbtåg och godståg ska kunna hålla de hastigheter som satts som mål behöver dubbelspåret utformas utan snäva kurvor och med små lutningar. Följande alternativ tillgodoser det: UA Väst, UA Väst-Mitt, UA Öst-Mitt och UA Öst-Väst.

UA Öst och UA Väst-Öst tillgodoser inte standardkraven fullt ut då det krävs en snäv, hastighetsbegränsande kurva vid södra infarten till stationsläget i Hudiksvall.

Även alternativens längd har betydelse för restiderna: Ju kortare ett alternativ är ju kortare blir restiden. UA Väst och UA Väst-Öst är de kortaste utredningsalternativen med en längd av cirka 36,5 kilometer. UA Öst-Mitt är det längsta utredningsalternativet, cirka 38,4 kilometer. Övriga utredningsalternativ har en längd i intervallet 37,1-37,6 kilometer.

Anslutningen till Iggesunds bruk och sågverk

Samtliga alternativ förutsätter en industrispårsanslutning genom anläggande av ett triangelspår/anslutningsspår mellan ny och befintlig Ostkustbana i höjd med Nianån och att en cirka åtta kilometer lång delsträcka av befintlig Ostkustbana bibehålls fram till Iggesund.



Exempel på lokalisering och utformning av anslutning av industrispår mellan ny och befintlig Ostkustbana i höjd med Nianån.

Utredningsalternativ (UA) - Alternativa korridorer



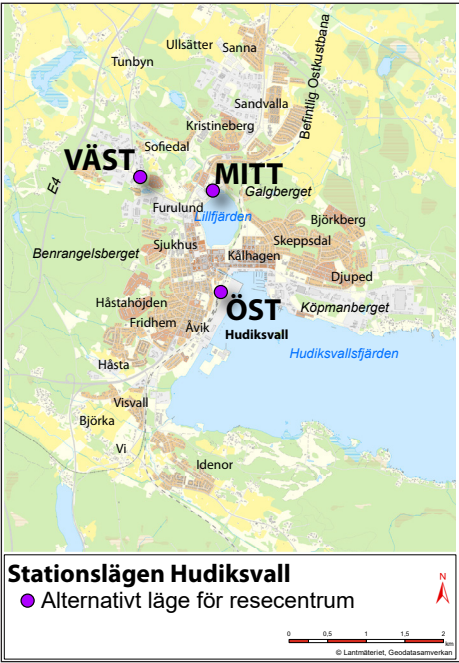
Stationslägen

I Hudiksvall har tre alternativa stationslägen översiktligt utvärderats avseende tillgänglighet; Väst vid Bergsjövägen, Mitt vid Glysis/Lillfjärden och Öst vid befintlig järnvägsstation, se figuren till höger.

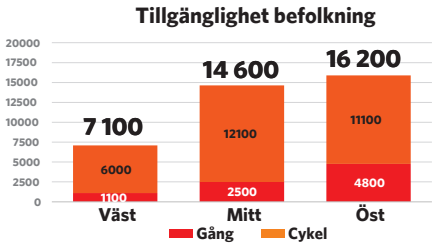
Som utgångspunkt gäller att bekvämt gångavstånd kan avgränsas genom tio minuters promenad i olika riktningar från respektive stationsläge och att bekvämt cykelavstånd kan avgränsas genom tolv minuters cykeltur i olika riktningar från respektive stationsläge.

De tre stationslägenas tillgänglighet till boende och arbetsplatser redovisas i diagrammen till höger. Av diagrammen kan utläsas att stationslägena Mitt och Öst ger bättre tillgänglighet för bosatta i Hudiksvall för anslutningsresor till fots eller med cykel jämfört med stationsläge Väst.

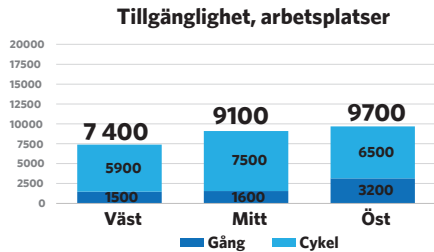
För Iggesund utvärderas två alternativa stationslägen, dels ett centralt läge på bro i tätortens centrala delar, dels ett läge mer i utkanten, cirka tre kilometer väster om Iggesund, längs Forsavägen invid E4.



Alternativa stationslägen i Hudiksvall.



Tillgänglighetsanalys avseende bosatta i Hudiksvall, i dag och i framtiden (antaget befolkningsutveckling enligt förslag till översiktsplan).



Tillgänglighetsanalys avseende dagens sysselsättningsstruktur i Hudiksvall.



Bedömning av måluppfyllelse

I utredningsarbetet för utbyggnad till nytt dubbelspår har sex ändamål och sexton projektmål definierats. För att skapa överblickbarhet har målen renodlats till nio kriterier, se tabellen nedan. Kriterierna ligger till grund för utvärderingen av de olika alternativen där graden av måluppfyllelse har bedömts.

Samlad bedömning måluppfyllelse.

Kriterie	Väst	Väst-Mitt	Väst-Öst	Öst	Öst-Mitt	Öst-Väst
1 OKB ska vara en trafiksäker och driftsäker järnväg						
2 OKB ska medge konkurrenskraftiga restider						
3 OKB bör utformas med attraktiva stationslägen						
4 OKB ska ge förutsättningar för hög transportkvalitet och god tillgänglighet för godstrafiken						
5 OKB ska utformas med hänsyn till skyddade och värdefulla natur- och kulturmiljöer						
6 OKB ska anpassas efter omgivande landskap, stadsmiljö, boendemiljö och hälsa						
7 Utbyggnaden/standardhöjningen bör kunna ske med goda förutsättningar för små störningar för järnvägstrafiken under byggtiden						
8 Utbyggnaden/standardhöjningen av OKB bör ske med goda förutsättningar avseende byggbarhet						
9 Genomförande av projektet ska kunna ske med god måluppfyllelse och samtidigt utan att det belastas av en oskäligt hög kostnad						

Färgkodning måluppfyllelse.

Värdering	Förklaring
	Uppfylls
	Uppfylls delvis
	Uppfylls inte

Kontakt-
person

Kontaktperson

Peter Nyberg, projektledare
010-123 29 59
peter.nyberg@trafikverket.se

Vad händer nu?

Underlag för Trafikverkets ställningstagande

Efter genomfört samråd kommer inkomna synpunkter på samrådshandlingen att sammanställas och bemötas i en samrådsredogörelse. Trafikverket kommer därefter, under vintern 2022/2023, att ta fram ett underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ. Underlaget för ställningstagande kommer bland annat att grundas på:

- De konsekvensbedömningar som framgår av samrådshandlingen, inklusive bedömningar av måluppfyllelse, samlad miljöbedömning, byggnadskostnader och en samhällsekonomisk bedömning.
- Inkomna synpunkter från genomförda samråd.
- Kommunernas och länsstyrelsernas sammanvägda ståndpunkter.

Trafikverket förväntas år 2023 att avge ett ställningstagande om vilken av korridorerna som ska ligga till grund för fortsatt planering.

Utformning av planförslag

Efter vald lokalisering och om åtgärden kommer med i nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2022-2033 och därigenom får en finansiering, kan Trafikverket gå vidare med att ta fram en järnvägsplan. I det skedet studeras alternativa linjesträckningar och utformningar inom vald korridor för att klarlägga slutlig utformning, tekniska lösningar och markbehov samt de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs. I samband med att ett planförslag tas fram fortsätter miljöbedömningen av projektet, resultatet redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som inlämnas till berörd länsstyrelse för godkännande.

