



Ställningstagande avseende val av lokaliseringsalternativ för dubbelspår utmed Ostkustbanan, delen Gävle - Kringlan i Gävle kommun, Gävleborgs län

Ställningstagande

Trafikverket utreder olika alternativ för en utbyggnad av dubbelspår utmed Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall. Banan är indelad i 12 etapper och för sex av dessa etapper finns olika alternativ för en framtida lokalisering.

Trafikverket har utarbetat en järnvägsplan, samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ, inklusive en påbörjad miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för etappen Gävle – Kringlan. I samrådshandlingen har två alternativ utretts, Västlig korridor och Östlig korridor.

Efter remissen till Länsstyrelsen i Gävleborg och Gävle kommun, 2017-04-05, gällande begäran om sammanvägda ståndpunkter för val av lokalisering har två mindre revideringar i samrådshandlingen utförts.

- I den samlade bedömningen var aspekten ”Väl fungerande hamn- och industrianslutningar” felaktigt bedömd. Den har nu ändrats till att båda alternativen är värderade likvärdigt, detta eftersom båda alternativen förbättrar förutsättningarna för godstransporterna till hamn och industrianslutningar lika väl.
- En översyn av investeringskostnaden har gjorts för båda alternativen och därmed har investeringskostnaden uppdaterats till cirka 4,6 miljarder kronor för Östliga alternativet och cirka 5 miljarder kronor för Västliga alternativet.

I projektet rörande aktuell etapp ska samrådshandlingens alternativ Västlig korridor ligga till grund för den fortsatta planeringen. Ställningstagandet vilar på Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter, och i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål samt genomförda samråd.

Ändamålet med Ostkustbanan är att det ska vara det bästa transportalternativet genom att erbjuda god tillgänglighet för alla samt säkerställa snabba, hållbara och tillförlitliga transporter för att möjliggöra en positiv samhällsutveckling. Ser man till samrådshandlingens samlade bedömning och måloppfyllelse är det Västliga alternativet det alternativ som sammantaget ger störst nytta till de minst negativa konsekvenserna.

Det Västliga alternativet möjliggör en ny regional hållplats i Tolvfors, Gävle Västra, vilket bidrar till att stärka den regionala utvecklingen. Hållplatsen Gävle Västra möjliggörs även med det Östliga alternativet, detta dock utan trafikering från Ostkustbanan och Norra stambanan (Ockelbospåret) som berörs i detta projekt, utan enbart för trafikering från Bergslagsbanan. Västliga alternativet bedöms ge en mindre påverkan på miljön jämfört med det Östliga alternativet. För vissa aspekter bedöms positiva konsekvenser uppstå jämfört med nollalternativet då det Västliga alternativet passerar färre boende än befintlig bana. Gällande målet med snabba transporter är det Västliga alternativet att föredra då det ger bättre förutsättningar att nå teknisk målstandard avseende hastighet och därmed bidra till att nå uppsatta restidsmål. Det Västliga alternativet bedöms ge minimala störningar för tågtrafiken under byggtiden, till skillnad mot det Östliga alternativet som byggs ut i anslutning till befintlig järnväg och bedöms ge längre byggtid, stora störningar och lägre kapacitet under

Ärendenummer
TRV 2016/71867
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2019-01-28
2(2)



byggtiden. Sammantaget bedöms det Västliga alternativet uppfylla ändamålet med Ostkustbanan bäst.

2019-01-28

Stefan Engdahl
Planeringsdirektör
Trafikverket

Bilagor: PM Underlag för val av lokaliseringsalternativ, 2019-01-23