

## Motiv och bakgrund till förstudiebeslut

### Motiv

#### Ändamål med projektet

Det har under de senaste åren gjorts stora investeringar i Botniabanan och Ådalsbanan. Dessa banor öppnar för trafik i december 2011. Ändamålet med dessa projekt är dels att binda ihop de orter som ligger längs Norrlandskusten med snabbare förbindelser (regionförstoring), men inte enbart norr om Sundsvall utan minst lika viktig är förbindelsen vidare söderut mot Stockholm. Det andra viktiga ändamålet är att skapa bättre godsförbindelse mellan norra och södra Sverige, både genom bättre kapacitet, möjlighet till tyngre transporter och en kortare transportväg.

Ändamålet med dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall kan beskrivas på samma sätt – det handlar om att förverkliga ändamålet med Botniabanan och Ådalsbanan. Dessutom finns det ett ändamål knutet till regional tillväxt inom området Gävle-Sundsvall.

För ytterligare beskrivning av projektets ändamål hänvisas till slutrapporten kapitel 1.6.

På en övergripande nivå bidrar också projektet till effektivare godstransporter med långa och tunga godståg, och en betydande överföring kan ske från långväga godstransporter på lastbil. Järnvägsutbyggnaden medverkar till ökad flexibilitet och långsiktig utveckling av rationella transporter vilka i sin tur påverkar transportmiljön positivt genom t.ex. minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp, minskade kostnader för vägunderhåll i det allmänna vägnätet genom Sverige och därmed minska de totala transportkostnaderna.

#### Projektmål

Enligt projektbeställningen ska förstudien beskriva en långsiktig lösning för ett dubbelspår på hela sträckan Gävle-Sundsvall, med en geometri som möjliggör hastigheter för persontåg med 250 km/tim.

Enligt tekniska riktlinjer för projektet har detta ytterligare preciserats till att gälla kategori A-tåg (ej lutande vagnskorg som finns t.ex. på X2000), och 300 km/tim för kategori B-tåg och S-tåg. Uttryckt i spårradier innebär detta att vi för nysträckningar har använt 3200 meter som mål, men där så har varit möjligt eftersträvat radier på 5000 meter.

Inom projektet har sedan restidsmål definierats ut ifrån vad som är geometriskt möjligt. Detta innebär att det ska gå att åka med snabbtåg Sundsvall- Gävle (direktåg) på 1 timme. Med regionalståg ska sträckan Gävle-Sundsvall gå att åka på mindre än 90 min.

För ytterligare beskrivning av projektmål hänvisas till slutrapporten kapitel 1.7.

## Bakgrund

Utgångspunkt för förstudien har varit den idéstudie (november 2008) som togs fram med bakgrund i de kapacitetsproblem som hade börjat uppstå på sträckan. Idéstudien drog bl.a. följande slutsatser:

- Det krävs dubbelspår på hela sträckan Gävle-Sundsvall för att efterfrågat antal tåg år 2020 ska kunna framföras.
- För att möta trafikbehoven vid en etapputbyggnad behövs en kombination av nya mötesstationer och dubbelspår.
- Ur restids- och kapacitetssynpunkt är det mer fördelaktigt med ett fåtal långa dubbelspårsetapper än med flera korta.
- För att åstadkomma en kortare restid för snabbtåg behövs dubbelspår i ny sträckning.
- Dubbelspår i sig ger kortare restider för godståg och regionaltåg.
- En dubbelspårutbyggnad ut från Gävle respektive Sundsvall är ur trafik- och kapacitetssynpunkt högst prioriterad.

I förstudien har trafikprognosen som togs fram i idéstudien använts. Dagens trafik varierar mellan 47 och 65 tåg (minst Sundsvall-Hudiksvall, mest Söderhamn-Gävle). Med tillkomst av de sju första mötesstationerna 2014 kan trafiken öka med några tåg. Prognosen för år 2020 är att det ska gå 90-101 tåg (minst Söderhamn-Gävle, mest Hudiksvall-Söderhamn). Detta är omöjligt med ett enkelspår.

Det pågår för närvarande utbyggnad av sju nya mötesstationer på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall. Samtidigt pågår också en teknisk upprustning på ett antal befintliga mötesstationer. Allt detta görs för att öka kapaciteten på banan. Det finns idag en efterfråga om att köra mer tåg än vad banans kapacitet tillåter. Det finns risk att efterfrågan 2014 när de nya mötesstationerna är klara också överstiger banans kapacitet.

Sedan snabbtågstrafik introducerades 1996 mellan Stockholm och Sundsvall har restiden ökat med 20 min p.g.a. ökad trafikmängd på banan. Med ännu fler tåg på den enkelspåriga banan kommer troligen restiden att öka med ytterligare ca 20 min. Detta är givetvis inte bra för järnvägens konkurrenskraft. Med fler tåg som ska samsas på banan blir dessutom systemet ytterst sårbart för störningar. Med tanke på allt snävare omloppstider för tågen kan större förseningar också få återverkningar på tågtrafiken i andra delar av järnvägssystemet.

Ostkustbanan byggdes på 1920-talet. Detta återspeglas bl.a. i banans geometri. Även banans grundläggning visar att behoven var annorlunda för snart 100 år sedan. Nu pågår det en översyn av banans grundläggning och behoven av förstärkningar. Preliminärt visar detta på delvis stora behov för att kunna möjliggöra tyngre transporter, något som bygget av Botniabanan/Ådalsbanan har förutsatt. Bl.a. finns ett antal broar som behöver bytas ut för att klara dessa krav. Frågan blir då när man kommer till den brytpunkt då det inte längre är ekonomiskt försvarbart att investera i den gamla anläggningen.

## Etapper

Redan i projektbeställningen fanns en tydlig inriktning att föreslå en etapputbyggnad av dubbelspåret. Under arbetet med förstudien har olika etapplösningar studerats och landat på nuvarande indelning i sju etapper. Dessa etapper är mellan 12 och 39 km långa och etapperna beräknas ha en anläggningskostnad mellan 2 och 5 mdkr.

I förstudien har det skett en prioritering mellan dessa sju etapper. Eftersom det är svårt att överblicka en så pass lång tidshorisont som det här blir frågan om, får prioriteringen primärt ses som en prioritering för nästkommande skede. Det är därför nödvändigt att se över denna prioritering framöver.

1. Gävle - Axmartavlan (Kringlan)
2. Enånger – Långsjön (Stegsskogen) – förbi Hudiksvall
3. Dingersjö-Sundsvall
4. Långsjön (Stegsskogen) – Länsgränsen
5. Axmartavlan (Kringlan) – Ljusne
6. Länsgränsen – Dingersjö
7. Ljusne – Enånger

Ett exempel på faktorer som skulle kunna påverka prioriteringen gäller etappen Långsjön (Stegsskogen) – Länsgränsen. Ett av utredningsalternativen följer på delar av denna sträcka intill den vägkorridor för ny E4 (Kongberget – Gnarps) som i Nationell Transportplan ligger för utbyggnad 2016-2018. En samordnad utbyggnad av väg och järnväg på denna sträcka skulle t.ex. kunna leda till en omprioritering mellan etapperna.

## Ny sträckning

Under arbetet med förstudien har det tydligt framträtt att det blir svårt att uppnå målen med ett kommande dubbelspår i befintlig sträckning. Fördelarna med befintlig sträckning skulle vara att använda delar av befintlig bana i det kommande dubbelspåret. I praktiken blir detta svårt att åstadkomma p.g.a. alla kurvor på befintlig bana. Utbyggnad i befintlig sträckning innebär också stora risker för störningar i tågtrafiken under en lång utbyggnadsperiod.

För delsträckorna Ljusne-Söderhamn-Enånger och Dingersjö - Sundsvall finns enbart alternativet att bygga ett nytt spår intill befintligt. På delsträckan Ljusne-Söderhamn-Enånger innebär detta 200 km/tim på en större del av sträckan. Huvudprincipen är också att lägga det nya spåret på västra sidan om befintligt. Undantag från detta kan bl.a. bli aktuellt i samband med passagen av Norraladalen och vidare med ny Norralatunnel. För delsträckan Dingersjö - Sundsvall har det i förstudien varit en ambition att hitta en geometri som möjliggör 200 km/tim från Dingersjö till Vapelnäs (strax söder om Stockvik/Aczo Nobel). För delen Vapelnäs - Sundsvall är principen att befintligt spår ligger kvar och att ett nytt spår läggs väster om befintligt.

För de övriga fem delsträckorna finns i huvudsak två utredningsalternativ – dels i helt ny sträckning och dels i anslutning till eller i närheten av befintlig bana. Även i den senare lösningen blir det nödvändigt att till stor del bygga två nya spår, då geometri och standard på befintlig bana inte klarar de mål som är satta för ett modernt dubbelspår. Flera remissinstanser har antingen förordat eller förespråkade val av alternativ för vissa delsträckor redan nu i förstudien. Vi anser inte att det finns tillräckligt underlag på någon av delsträckorna för att göra ett sådant val med förstudien som grund. Däremot har vi plockat bort korridorer och snävat in de kvarvarande korridorerna i vissa partier där vi redan nu i förstudien sett att det inte kan bidra till bättre lösningar i kommande skeden. Detta finns närmare beskrivet i slutrapportens kapitel 4.3.

## Studerade alternativ

När det gäller studerade alternativ hänvisas till slutrapportens kapitel 4.2.

Några kommentarer vill vi dock knyta till tre specifika delar av förstudieområdet:

### 1. Fördjupad studie Hudiksvall

Under arbetet med förstudien har det funnits tre principiella lösningar för järnvägen genom eller förbi Hudiksvall. För att förtydliga detta och bistå i kommunens hantering av frågan tog vi inom projektet fram en fördjupningsstudie. Tanken med detta var att påbörja det arbete som sedan skulle fortsätta i en kommande järnvägsutredning med konsekvensbeskrivning av de olika alternativen.

Med förstudien som grund och kompletterad med fördjupningsstudien valde kommunen i samband med remissen av förstudien att avfärda den principiella lösning som handlade om någon form av tunnel under centrala Hudiksvall. Detta beslut togs av kommunstyrelsen i Hudiksvall. Vi har därför valt att plocka bort tunnelalternativet i förstudien. Efter valet har Hudiksvalls kommun fått en ny politisk majoritet. Kommunen har i november 2010 fattat ett nytt beslut om att tunnelloseringar ska utredas vidare. Hanteringen av detta nya beslut får definieras närmare när det blir aktuellt att starta utredning för Hudiksvall.

### 2. Gävle västra

Många remissinstanser har tryckt på betydelsen av att koppla Ostkustbanan till en ny regional hållplats Gävle västra vid Gävle sjukhus. Även andra aspekter har framförts till fördel för en västlig dragning. Sammantaget kan det därför se ut som att mycket pekar mot detta alternativ.

Med tanke på konsekvenserna av beslutet om val av alternativ, och den omfattande kostnaden för genomförande, tycker vi det är rimligt att behålla både alternativen i en kommande järnvägsutredning. Med järnvägsutredningens konsekvensbeskrivning som grund kan Trafikverket sedan ta beslut om val av alternativ med stor trygghet och sedan skicka järnvägsutredningen till regeringen för tillåtelseprövning.

### 3. Njurundabommen

Efter att vi gjort en noggrann bedömning av alternativa lösningar har vi i förstudien kommit fram till att det endast finns ett alternativ för passage av Njurundabommen – nämligen långs befintlig sträckning. Söderut från Njurundabommen finns det två alternativ – antingen långs befintlig sträckning öster om Skrängstasjön eller väster om Njurunda kyrka och på västra sidan om E4 söderut. Hela denna passage av Njurundabommen kommer att kräva stor omsorg om detaljer. Det blir därför viktigt för det fortsatta arbetet att göra en tydlig och realistisk beskrivning av det nya dubbelspåret genom Njurundabommen inklusive konsekvenser för omgivningen.

## Planer och bestämmelser som berör utredningskorridorerna

På en så här lång sträcka är det oundvikligt att många verksamheter kommer att påverkas och många kommunala planer behöver revideras. Trots detta har det funnits stor överensstämmelse mellan de föreslagna korridorerna och kommunala planer som sedan tidigare delvis har manifesterats i redovisade järnvägskorridorer i kommunala översiktsplaner.

De delar som tydligast påverkar kommunal planering är framför allt föreslagna järnvägslösningar kring Hudiksvall. Val av lösning kommer att påverka den planerade utvecklingen kring den centralt belägna Kattvikskajen. Om det blir en lösning utanför centrala Hudiksvall blir det dessutom ett nytt stationsläge/resecentrum, vilket också kommer att påverka framtida markexploatering i ett nytt

område. Nya vägsystem och nya busslösningar kommer också att behövas. Frågan om persontåg ska fortsätta trafikera Iggesund kommer också ha påverkan på orten Iggesund.

I Nordanstigs kommun är placeringen av den framtida hållplatsen viktig för kommande markanvändning. Med de nya restider som blir möjliga med ett dubbelspår, kommer mark i anslutning till den framtida hållplatsen bli attraktiv för exploatering.

Många vägar kommer också att påverkas. Även större vägar, och kanske även E4 kan behöva byggas om på några ställen.

Fyra Natura 2000-områden kommer att beröras. Detta är oundvikligt eftersom det är vattendrag som sträcker ut sig i öst-västlig riktning. Genom samråd med länsstyrelsen bedömer vi dock att det är fullt möjligt att hitta lösningar på dessa passager. Det kommer dock krävas omsorg kring utformning av järnvägsanläggningen, och det blir viktigt att uppmärksamma tillståndprocesserna i det fortsatta arbetet. Ett stort antal riksintressen för natur, kultur eller friluftsliv (24 st) kan beröras i något av alternativen. Även detta kräver särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet. Ett antal områden för vindkraft ligger i anslutning till eller i vissa fall inom förstudieområdet för dubbelspår. Fortsatt vindkraftsutbyggnad måste bevakas av Trafikverket, men bedömningen är dock att fortsatt utveckling av vindkraft kan ske utan att framtida dubbelspårutbyggnad försvåras.

Totalt sätt kommer en utbyggnad av dubbelspår medföra betydande påverkan på miljön. Det är för tidigt att göra någon jämförelse mellan alternativen, men generellt kan ändå sägas att färre boende kommer att beröras av alternativen som går i ny sträckning. För närmare beskrivning av miljöpåverkan hänvisas till slutrapportens kapitel 6-8.

Under det fortsatta arbetet med dubbelspåret kommer sannolikt en ny planeringslagstiftning att träda i kraft. Detta innebär att det fortsatta utredningsarbetet då behöver planeras om.

## Anläggningskostnader

En osäkerhetsanalys (som omfattar den totala projektkostnaden) enligt successiva kalkylmodellen har genomförts i två omgångar. Den första övningen gjordes i slutet av 2008 och omfattade sträckorna Gävle - Axmartavlan (Kringlan) samt Dingersjö - Sundsvall. I början av 2010 gjordes en osäkerhetsanalys för mellanliggande sträcka Axmartavlan (Kringlan) – Dingersjö.

För båda tillfällena valdes en tänkt linje i ett av alternativen för kalkylberäkningen. Med tanke på detta och den allmänna osäkerhet som råder kring kostnadsuppskattningar i en förstudie, har vi valt att redovisa endast en siffra för totalkostnaden av hela dubbelspårsprojektet.

Totalt beräknas dubbelspåret Gävle-Sundsvall kosta 25 mdkr (prisnivå 2009-06).

## Samhällsekonomi

Projektet har enligt gällande beräkningsmetodik en nettonuvärdeskvot – NNK= -0,03 (motsvarar 400 mnkr). Med tanke på osäkerheten kring anläggningskostnaden kan man grovt säga att investeringen ”går jämnt upp”. Samtidigt finns det många faktorer och argument som inte ryms i den samhällsekonomiska beräkningsmodellen, och en samlad bedömning gör att projektet bedöms få en mycket stor samhällsekonomisk nytta. För ytterligare beskrivning se slutrapportens kapitel 10.3.

## **Risker**

Arbete med en riskanalys för projektet är påbörjad, med fokus i detta skede på riskidentifiering. En förutsättning är att detta riskarbete ska följa projektet vidare och utvecklas i takt med att projektets innehåll konkretiseras.

## **Fortsatt arbete**

Hur arbetet ska bedrivas för resterande etapper kommer framför allt att avgöras i kommande ekonomisk planering för järnvägsinvesteringar. Innan dess är det också troligt att vi fått en ny planeringslagstiftning. En samlad plan för det fortsatta arbetet bör tas fram när dessa förutsättningar är klarlagda.