

Sammanställning etapper Nya Ostkustbanan

Korta beskrivningar, nyttor, längder, kostnader och restider för Nya Ostkustbanans etapper utifrån Trafikverkets utredningsmaterial - samrådshandlingar val av lokalisering och järnvägsutredningar med mera. Under varje etapp finns rubrikerna "Nytta" som är de specifika nyttorna för respektive etapp. Utöver dessa specifika nyttor finns gemensamma nyttor som är lika för alla etapper av att gå från dagens enkelspår till ett modernt dubbelspår.

Gemensamma nyttor för alla etapper

- Dubbelspår ger möjlighet till ett utökat turutbud, fler tåg kan trafikera banan.
- Järnvägens robusthet ökar vilket förbättrar möjligheten för tågen att hålla tidtabell.
- Projektet ger en ökad säkerhet och förbättrad närmiljö för boende.
- Med genare sträckning och höjd hastighet kan restiden minska, vilket kan bidra till en regionförstoring utmed Nya Ostkustbanan.

Se även trafikverket.se för fördjupningar i underlag, bland annat planlägningsbeskrivning som beskriver Trafikverkets process: www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Gavle-Sundsvall-dubbelspar

För ytterligare information kontakta: Ingela Bendrot, tfn 0766 00 21 21, ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

Etapp 1, Gävle-Kringlan	2
Etapp 2, Kringlan-Ljusne	3
Etapp 3, Ljusne-Söderhamn Västra	4
Etapp 4, Söderhamn Västra-Losesjön	4
Etapp 5, Losesjön-Enånger	5
Etapp 6, Enånger-Idenor	5
Etapp 7, Idenor-Stegskogen	6
Etapp 8, Stegskogen-Bäling	7
Etapp 9, Bäling-Tjärnvik	8
Etapp 10, Tjärnvik-Njurundabommen	8
Etapp 11, Njurundabommen-Dingersjö	9
Etapp 12, Dingersjö-Sundsvall	10
Delen, Sundsvall-Härnösand	10

Etapp 1, Gävle-Kringlan

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Alternativa korridorer. Samrådshandling val av lokalisering framtagen. Klar för beslut. Beslut tas under 2017.
Nationell plan 2014-2025: Nej

Västra korridoren

Den Västliga korridoren innebär en utbyggnad i ny sträckning västerut från Gävle Centralstation, intill Bergslagsbanan fram till läget för föreslagen ny regionalstågsstation, Gävle Västra. Västliga korridoralternativet fortsätter därefter vidare väster ut och korsar Hamnleden och E4:an innan korridoren viker av norrut och fortsätter längs med E4:an upp mot Hagsta och vidare mot en befintlig mötesstation utmed dagens järnväg benämnd Kringlan.

Längd: ca 38 kilometer

Kostnad: ca 4,5 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 18:20 minuter
- Ny beräknad restid – ca 11:20 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Möjliggör för en ny regionalstågsstation, Gävle Västra, som skulle ge förbättrad koppling mot bl.a. Gävle Sjukhus och Högskolan i Gävle. Regionalstågsstationen Gävle Västra skulle betjäna både Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan.
- Möjliggör för en framtida regionalstågsstation i Hagsta.
- Möjliggör en framtida flytt av Gävle godsbangård
- Ger bättre anslutningsmöjligheter mot Gävle Hamn

Östra korridoren

Det Östliga alternativet följer befintlig Ostkustbana norrut från Gävle Centralstation genom, Stigslund, Hille, Björke, Trödje och sedan vidare upp genom Hamrångefjärden, intill Bergby och vidare upp mot en befintlig mötesstation utmed dagens järnväg benämnd Kringlan.

Då befintlig bana är kurvig innebär det Östliga korridoralternativet en nybyggnation utmed mer än hälften av sträckan.

Längd: ca 33 kilometer

Kostnad: ca 3,2 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 18:20 minuter
- Ny beräknad restid – ca 11 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Möjliggör för en framtida regionalstågsstation i Bergby.

Etapp 2, Kringlan-Ljusne

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Alternativa korridorer. Järnvägsplan, samrådshandling val av korridor framtagen. Inhämtande av sammanvägdbedömning sker inom kort. Beslut om val av korridor tas under 2017.

Nationell plan 2014-2025: Nej

Västra korridoren

Den Västliga korridoren innebär en utbyggnad i ny sträckning som startar vid befintlig mötesstation utmed dagens järnväg benämnd Kringlan. I höjd med Axmarby går den Västliga korridoren rakt norrut genom obanad terräng förbi Sunnäsbruk och Odlingen. Norr om Aldersjön går den Västliga korridoren ihop med den Östliga korridoren och passerar Ljusnan. Etappen avslutas norr om Ljusne regionalstågsstation.

Längd: ca 26 kilometer

Kostnad: ca 2,8 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 13:20 minuter
- Ny beräknad restid – ca 6:30 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Befintlig regionalstågsstation i Ljusne behålls.

Östra korridoren

Den Östliga korridoren följer utmed befintlig järnväg och väg 583 norrut från befintlig mötesstation utmed dagens järnväg benämnd Kringlan. Korridoren passerar bl.a. genom Axmarby, Axmar bruk, Sunnäs och Maråker innan korridoren går ihop med den Västliga korridoren strax norr om Aldersjön och fortsätter över Ljusnan. Etappen avslutas norr om Ljusne regionalstågsstation.

Då befintlig bana är kurvig innebär det Östliga korridoralternativet en nybyggnation utmed mer än hälften av sträckan.

Längd: ca 27 kilometer

Kostnad: ca 2,5 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 13:20 minuter
- Ny beräknad restid – ca 7:15 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Befintlig regionalstågsstation i Ljusne behålls.

Kombinationsalternativ, Östra och Västra korridoren

Kombinationsalternativet följer till en början det Östliga korridoralternativet utmed befintlig järnväg och väg 583 norrut från befintlig mötesstation utmed dagens järnväg benämnd Kringlan. Vid befintlig mötesstation utmed dagens järnväg benämnd Sunnäsbruk viker kombinationsalternativet av västerut för att ansluta till

den Västliga korridoren. Kombinationsalternativet följer därefter den Västliga korridoren norrut och etappen avslutas norr om Ljusne regionalstågsstation.

Längd: ca 26 kilometer

Kostnad: ca 2,6 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 13:20 minuter
- Ny beräknad restid – ca 6:30 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Befintlig regionalstågsstation i Ljusne behålls.

Etapp 3, Ljusne-Söderhamn Västra

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Inga alternativa korridorer. Järnvägsplan, planförslag tas fram när finansiering är klar.

Nationell plan 2014-2025: Nej

Korridoren

Etappen Ljusne – Söderhamn Västra har endast en korridor och startar norr om regionalstågsstationen i Ljusne. Korridoren följer befintlig Ostkustbana och etappen slutar söder om befintlig järnvägsstation i Söderhamn.

Längd: ca 12 kilometer

Kostnad: ca 1,2 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 4 minuter
- Ny beräknad restid - ca 3:40 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Den gemensamma för alla etapper, se ovan.

Etapp 4, Söderhamn Västra-Losesjön

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Inga alternativa korridorer. Järnvägsplan, planförslag tas fram när finansiering är klar.

Nationell plan 2014-2025: Nej

Korridoren

Etappen Söderhamn Västra – Losesjön har endast en korridor och startar söder om befintlig järnvägsstation i Söderhamn. Korridoren följer befintlig Ostkustbana och etappen avslutas vid en befintlig mötesstation utmed dagens järnväg benämnd Losesjön.

Längd: ca 13 kilometer

Kostnad: ca 1,5 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 8:50 minuter

- Ny beräknad restid - ca 8:10 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Möjliggör för en framtida regionalstågsstation i Styvje.

Etapp 5, Losesjön-Enånger

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Inga alternativa korridorer. Järnvägsplan, planförslag tas fram när finansiering är klar.

Nationell plan 2014-2025: Nej

Korridoren

Etappen Losesjön - Enånger har endast en korridor och startar vid en befintlig mötesstation utmed dagens järnväg benämnd Losesjön. Korridoren följer befintlig Ostkustbana och etappen slutar vid Enånger.

Längd: ca 15 kilometer

Kostnad: ca 1 miljard kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 4:40 minuter
- Ny beräknad restid - ca 4:20 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Den gemensamma för alla etapper, se ovan.

Etapp 6, Enånger-Idenor

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Alternativa korridorer. Samrådshandling val av lokalisering framtagen. Klar för beslut. Beslut tas under 2017.

Nationell plan 2014-2025: Nej

Västra korridoren

Etappen har sin början vid Enånger i söder. Mellan Enånger och Njutånger är det endast en bred korridor som är samma för Västlig och Östligt alternativ. I höjd med Njutånger delar sig korridoren till två alternativ, det Västliga alternativet innebär en helt ny dragning norrut utmed och på den östra sidan om E4:an. Det Västliga alternativet är lokaliserat utanför Iggesund, vilket leder till att persontrafiken ej längre angör Iggesund. Den Västliga och Östliga korridoren sammanstrålar strax söder om Hudiksvall vid den norra etappgränsen Idenor.

Längd: ca 16 kilometer

Kostnad: ca 2,4 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 10 minuter
- Ny beräknad restid - ca 5:20 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Den gemensamma för alla etapper, se ovan.

Östra korridoren

Etappen har sin början i söder vid Enånger. Mellan Enånger och Njutånger är det endast en bred korridor som är samma för Västlig och Östligt alternativ. Det Östliga alternativet viker av från den gemensamma korridoren i höjd med Njutånger i en ny sträckning och ansluter till befintlig sträckning söder om Iggesund. Korridoren följer sedan den befintliga sträckningen norrut till etappgränsen vid Idenor.

Då befintlig bana är kurvig innebär det Östliga korridoralternativet en nybyggnation utmed knappt hälften av sträckan.

Längd: ca 19 kilometer

Kostnad: ca 2,3 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 10 minuter
- Ny beräknad restid - ca 5:30 minuter

Nytta, se även gemensamma nyttor ovan

- Befintlig regionalstågsstation i Iggesund behålls.
- Förenklar möjligheten att behålla och utveckla industrispåret till Iggesund Paperboard AB och övriga industrianläggningar i Iggesund

Etapp 7, Idenor-Stegskogen

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Alternativa korridorer. Järnvägsplan, samrådshandling val av lokaliseringalternativ tas fram. Fördjupade utredningar efter samråd pågår. Beslut om val av korridor tas under 2018?

Nationell plan 2014-2025: Nej

Västra korridoren

Den Västliga korridoren innebär en utbyggnad i ny sträckning från Idenor och vidare norrut på västra sidan av Hudiksvall relativt nära bebyggelsen och i anslutning till handelsområdet Furulund. Norr om Hudiksvall sammanstrålar korridorerna till en gemensam punkt väster om byn Hållsta strax söder om Hudiksvall, därefter löper en korridor fram till den befintliga mötesstationen utmed dagens järnväg benämnd Stegskogen.

Det Västliga korridoralternativet innebär en ny lokalisering av järnvägsstationen i Hudiksvall.

Längd: ca 14 kilometer

Kostnad: ca 3 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 14:50 minuter
- Ny beräknad restid - ca 8 minuter

Nytta, se även gemensamma nyttor ovan

- Den gemensamma för alla etapper, se ovan.

Östra korridoren

Den Östliga korridoren innebär en utbyggnad utmed befintligt spår från Idenor och vidare norrut genom Hudiksvall. Alternativet innebär utbyggnad till dubbelspår genom centrala Hudiksvall. Norr om Hudiksvall sammanstrålar korridorerna till en gemensam punkt väster om byn Hållsta strax söder om Hudiksvall, därefter löper en korridor fram till den befintliga mötesstationen utmed dagens järnväg benämnd Stegskogen.

Det Östliga korridoralternativet innebär att järnvägsstationen blir kvar i befintligt läge i Hudiksvall.

Då befintlig bana är kurvig innebär det Östliga korridoralternativet en nybyggnation utmed mer än hälften av sträckan.

Längd: ca 18 kilometer

Kostnad: ca 3,8 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 14:50 minuter
- Ny beräknad restid - ca 9:40 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Fortsatt centralt stationsläge i Hudiksvall.

Etapp 8, Stegskogen-Bäling

Aktuellt läge i planläggningsprocessen: Alternativa korridorer. Järnvägsplan, samrådshandling val av lokaliseringsalternativ framtagen. Inhämtande av sammanvägd bedömning pågår. Beslut om val av korridor tas under 2017. Nationell plan 2014-2025: Nej

Västra korridoren

Den Västliga korridoren innebär en utbyggnad i ny sträckning strax norr om Stegskogen. Korridoren går väster om Harsjön och Kyrksjön innan den når fram till Harmånger. Den Västliga korridoren passerar därefter nuvarande E4 och fortsätter norrut på den västra sidan av E4:an och Jättendal fram till etappgränsen i Bäling.

Längd: ca 21 kilometer

Kostnad: ca 2,4 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 9:10 minuter
- Ny beräknad restid - ca 5 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Alternativet möjliggör en samlokalisering med ny dragning av E4, beroende på val av korridor för vägen.

Östra korridoren

Den Östliga korridoren innebär utbyggnad längs befintlig järnväg via Harmånger till och med Jättendal, för att sedan gena rakt norrut utmed nuvarande E4

Då befintlig bana är kurvig innebär det Östliga korridoralternativet en nybyggnation utmed mer än hälften av sträckan.

Längd: ca 21 kilometer

Kostnad: ca 2,3 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid:

- Dagens restid – ca 9:10 minuter
- Ny beräknad restid - ca 5:40 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Den gemensamma för alla etapper, se ovan.

Etapp 9, Bäling-Tjärnvik

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Inga alternativa korridorer. Järnvägsplan, planförslag tas fram när finansiering är klar.

Nationell plan 2014-2025: Nej

Korridoren

Etappen Bäling – Tjärnvik innebär utbyggnad i ny sträckning på den östra sidan om Gnarp. Ny föreslagen regionalstågsstation i Gnarp placeras öster om E4:an. Befintlig regionalstågsstation utgår.

Längd: ca 7 kilometer

Kostnad: ca 1,5 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid:

- Dagens restid – ca 8:45 minuter
- Ny beräknad restid - ca 2:25 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Ny järnväg samlokaliseras med ny dragning av väg E4.

Etapp 10, Tjärnvik-Njurundabommen

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Alternativa korridorer. Järnvägsplan, samrådshandling val av lokaliseringsalternativ tas fram. Fördjupade utredningar efter samråd pågår. Beslut om val av korridor tas under 2017.

Nationell plan 2014-2025: Nej

Västra korridoren

Den Västliga korridoren innebär en utbyggnad i huvudsak i ny sträckning. Väster om Gryttjestjärnen följer korridoren den befintliga järnvägen innan korridorerna sammanstrålar norr om Gryttjestjärnen. Den gemensamma korridoren sträcker sig upp till i höjd med Grindbacksberget/Gårdssjön där korridorerna delar sig igen. Den Västliga korridoren fortsätter i ny sträckning genom bl.a. Maj, Gomaj och Myre innan den ansluter till den gemensamma korridoren in mot Njurundabommen där etappen slutar.

Längd: ca 22 kilometer

Kostnad: ca 3,8 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 11:20 minuter
- Ny beräknad restid - ca 5:30 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Den gemensamma för alla etapper, se ovan.

Östra korridoren

Den Östliga korridoren innebär en utbyggnad bitvis längs befintlig sträckning. Öster om Gryttjestjärnen går korridoren i ny sträckning fram till att korridorerna sammanstrålar norr om Gryttjestjärnen. Den gemensamma korridoren sträcker sig upp till i höjd med Grindbacksberget/Gårdssjön där korridorerna delar sig igen. Den Östliga korridoren viker därefter av öster ut i ny sträckning genom Böleberget innan den ansluter mot den befintliga järnvägen och följer den in mot Njurundabommen där etappen slutar.

Då befintlig bana är kurvig innebär det Östliga korridoralternativet en nybyggnation utmed mer än hälften av sträckan.

Längd: ca 21 kilometer

Kostnad: ca 3,1 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 11:20 minuter
- Ny beräknad restid - ca 6 minuter

Nytta, se även *gemensamma nyttor ovan*

- Den gemensamma för alla etapper, se ovan.

Etapp 11, Njurundabommen-Dingersjö

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Järnvägsplan, planförslag laga kraftvunnen 2016. Byggstart 2018. Färdig för trafik 2020.

Nationell plan 2014-2025: Ja, byggstart 2018.

Korridoren

Etappen Njurundabommen – Dingersjö innebär byggnation av en förlängd mötesstation mellan Njurundabommen och Nolby samt nya broar över Ljungan, Stångån och Mjösundsvägen.

Längd: ca 2,4 kilometer

Kostnad: ca 0,58 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid - ca 1 minut
- Ny beräknad restid - ca 50 sekunder

Nytta, se även gemensamma nyttor ovan

- I Njurundabommen anläggs en perrong för pendeltåg med möjlighet att börja pendla från år 2020.
- Befintliga järnvägsbroar uppgraderas för att klara passage av tyngre tåg.

Etapp 12, Dingersjö-Sundsvall

Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Järnvägsplan, planförslag tas fram 2015-2019. Byggstart 2023. Färdig för trafik 2027.
Nationell plan 2014-2025: Ja, byggstart 2023.

Korridoren

Etappen Dingersjö – Sundsvall innebär nybyggnation av dubbelspår, delvis i anslutning till befintlig järnväg.

Längd: ca 12 kilometer

Kostnad: ca 2,1 miljarder kronor (enligt GKI, Grov kostnadsindikation)

Restid

- Dagens restid – ca 8:55 minuter
- Ny beräknad restid - ca 6:50 minuter

Nytta, se även gemensamma nyttor ovan

- Den gemensamma för alla etapper, se ovan.

Delen, Sundsvall-Härnösand

Pågående arbete med etappindelning. Aktuellt läge i planlägningsprocessen: Järnvägsutredning klar 2013, där beslut om val av korridor Alternativ Blå öst fastställdes 2014-02-24. I Samordnad Planering 3 kommer den slutgiltiga korridorbredden för Alternativ Blå öst fastställas och dessutom tas förslag fram på lämpliga etappindelningar.
Nationell plan 2014-2025: Nej

Alternativ Blå Öst

Längd: ca 50 kilometer

Kostnad: Anläggningskostnad för Alternativ Blå öst finns redovisat i

Järnvägsutredningen 2013 och uppskattas till drygt 6 miljarder kronor.

Anläggningskostanden i utredningen baserades utifrån Trafikverkets successiva kalkylmetoder. För deletappen Birsta stn – Timrå C håller Trafikverket på att ta fram en reviderad succesiv kalkyl.

Restid

- Dagens restid – ca 50 minuter.
- Ny beräknad restid – ca 30-25 minuter.

Nytta, se även gemensamma nyttor ovan

- En ny bana genererar stora nyttor för näringslivet (till exempel kopplingen till Bergsåkerstriangeln och Tunadalsspåret).