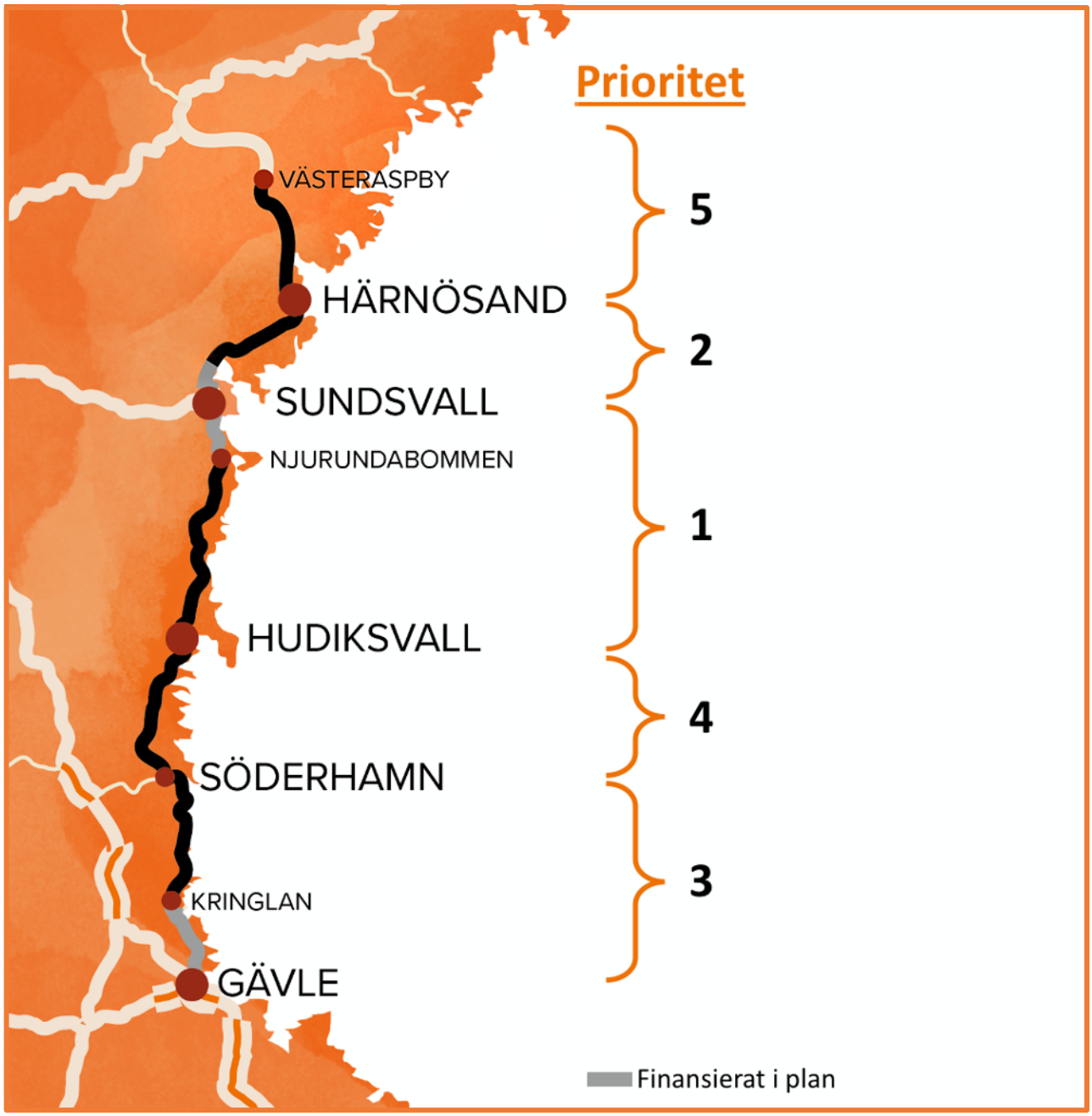

Utbyggnadsplan – vårt förslag till hur dubbelspårsutbyggnaden kan påskyndas

NYA OSTKUSTBANAN
Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand

Utbyggnadsplan för Nya Ostkustbanan

Bakgrund

Just nu pågår diskussioner på olika nivåer om vilka insatser som kan göras för att ”kickstarta” ekonomin efter Coronapandemin. Det är angeläget att de investeringar som nu läggs fram är i linje med den gröna omställning som Sverige och Europa behöver för att nå ett koldioxidneutralt Europa 2050.

Vi har under de senaste månaderna fokuserat på att ta fram en utbyggnadsplan för Nya Ostkustbanan. Arbetet utgår ifrån det förslag till utbyggnadsstrategi som Trafikverket kommer att presentera i närtid.

Det finns inga stora åsiktsskillnader mellan Trafikverket och Nya Ostkustbanan när det gäller i vilken ordning utbyggnaden ska göras. Den stora skillnaden handlar om i vilken takt utbyggnaden ska göras, där Nya Ostkustbanan föreslår en mycket högre takt.

Idag pågår stora investeringar i järnvägssystemet runt Sundsvall. Under de kommande åren kommer stora investeringar göras från Gävle och fyra mil norr ut. Både Gävle och Sundsvall är viktiga knutpunkter för järnvägen, och kopplar också samman järnvägen med sjöfarten. Hur ska den fortsatta dubbelspårsutbyggnaden göras så att vi får ut så stor nytta som möjligt för pengarna?

Vad innebär det? Vad kostar det?

Ett dubbelspår innebär i praktiken att en helt ny järnväg byggs. Den byggs för snabbare, tyngre och längre tåg. Restiderna halveras och kapaciteten fyrdubblas. Hela upprustningen av Nya Ostkustbanan till modern dubbelspårsstandard är kostnadsberäknad till närmare 40 miljarder kronor, varav regeringen avsatt 8,1 miljarder kronor för utbyggnaden av Nya Ostkustbanan i nationella transportplanen 2018–2029. Kustjärnvägen är dessutom en del av EU:s TEN-T-nätverk vilket möjliggör för medfinansiering om mellan 10–50 procent. Kvarvarande finansieringsbehov är därmed 31 miljarder kronor. Den potentiella EU-finansieringen minskar summan ytterligare.

ca. 39 miljarder kronor	total kostnad för Nya Ostkustbanan
ca. 8 miljarder kronor	finansierat i nationell plan 2018–2029
ca. 31 miljarder kronor	ännu inte finansierat i nationell plan
10–50 procent	möjlighet till EU-finansiering
15,5–27,9 miljarder kronor	statens investering i Nya Ostkustbanan

EU:s medfinansieringen till dubbelspårsutbyggnad kan uppgå till 3,1–15,5 miljarder kronor och att statens kostnader skulle kunna stanna mellan 15,5–27,9 miljarder kronor. Sträckan Gävle–Härnösand kan då vara färdig och tas i drift någon gång mellan 2030–2035.

Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan kan ske i tre steg och vara klar mellan 2030–2035

Vi föreslår att Trafikverket får i uppdrag att färdigställa hela sträckan Gävle–Härnösand senast 2030–2035 genom:

- att påskynda arbetet med de etapper som redan finns med i plan genom tidigareläggningar (Gävle–Söderhamn, Hudiksvall–Sundsvall samt Sundsvall–Härnösand),
- att påbörja arbetet med järnvägsplaner för hela sträckan (Bedömd kostnad: 1 mdr),
- besluta om att färdigställa hela sträckan i samband med nästa planbeslut.

Ytterligare satsning på förstärkt underhåll på sträckan Gävle–Härnösand

Mildra de negativa bieffekterna av spårbytet mellan Gävle och Söderhamn som enligt Trafikverkets nuvarande planering kommer att leda till ett totalt stopp i järnvägstrafiken på Ostkustbanan under 16 veckor hösten 2021.

Vi föreslår att Trafikverket får i uppdrag:

- att förlägga arbetet nattetid,
- att ökat tempot i spårbytet,
- att förlägga arbetet på sommarhalvåret.

Nya Ostkustbanans prioritering av i vilken ordning utbyggnaden ska göras

Självfallet måste pågående satsningar runt Sundsvall och Gävle fullföljas. Vi förordar också att Trafikverket ska tidigarelägga så mycket som möjligt av dessa investeringar, för att på så sätt påskynda dubbelspårsutbyggnaden. Därefter föreslår vi att utbyggnaden görs i denna ordning:

1. **Hudiksvall–Sundsvall (ca. 93 km.)**
   Längd: 93 km.
   Totalkostnad: 16,2 mdr.
   Finansiering i nationell plan: 3,4 mdr dvs. 21 %.
   Återstående finansiering: 12,8 mdr.

Motiv: Stora lutningar och många kurvor sätter idag ned hastigheten. Det ger långa restider och hög störningskänslighet. Tunga tåg kan inte trafikera sträckan. Persontågstrafiken är mycket omfattande söder om Sundsvall och sträckan har väldigt högt kapacitetsutnyttjande. Ny dragning genom Hudiksvall är en viktig åtgärd. I nuvarande nationell transportplan finns full finansiering av en ombyggnad av Sundsvalls bangård samt de första 15 kilometerna söder som Sundsvall till dubbelspår.

Följande byggtekniska etapper ingår i Nationella planen 2018–2029:

- Sundsvall C och bangård
- Dingersjö–Sundsvall
- Dingersjö mötesstation

2. **Sundsvall–Härnösand (ca. 50 km.)**
   Längd: 54 km.
   Totalkostnad: 7–8 mdr.
   Finansiering i nationell plan: 1,3 mdr, dvs >16 %.
   Återstående finansiering: <6,7 mdr.

Motiv: Stora lutningar och många kurvor sätter idag ned hastigheten. Det ger långa restider och hög störningskänslighet. Tunga tåg kan inte trafikera sträckan. Idag tar den nästan 1 timme med tåg, bil tar under 30 minuter. I framtiden tar tåget 23 minuter. Utmed sträckan ligger transportkrävande industrier som SCA Östrand, Ortviken och Tunadalssågen. 2023 står Sundsvalls nya logistikpark klar, den kopplar samman järnvägen och hamnen på ett effektivt sätt. I nuvarande nationell transportplan finns finansiering av Bergsåkerstriangeln samt Malandsprojektet (anslutningarna ner mot Sundsvalls hamn). Det finns även ett avtal mellan stat, region, Sundsvalls kommun och SCA om att starta upp ett järnvägsplanearbete för den tekniska deletappen Birsta–Timrå under 2019.

Följande byggtekniska etapper ingår i Nationella planen 2018–2029:

- Birsta mötesstation
- Malandstriangeln, inkl. Sundsvalls hamn
- Bergsåkertriangeln
- Sundsvall Västra-Birsta

3. **Gävle–Söderhamn (80 km.)**
   Längd: 80 km.
   Totalkostnad: 9,0 mdr.
   Finansiering i nationell plan: 3,6 Mdr dvs 40 %.
   Återstående finansiering: 5,4 mdr.

Motiv: Tågtrafiken mellan Gävle och Söderhamn är omfattande. Etappens norra del (norr om Ljusne) byggdes delvis om i modernare tappning under 1990-talet vilket gör det möjligt att köra förhållandevis höga hastigheter. Det är också lättare att bygga ut till dubbelspår där. De första fyra milen norr om Gävle finns dessutom med i nuvarande nationell plan. Detta innebär att etappen i nuläget är finansierad till närmare 40 procent.

Följande byggtekniska etapper ingår i Nationella planen 2018–2029:

- Gävle-Kringlan deletapp 1
- Gävle-Kringlan deletapp 2

4. **Söderhamn–Hudiksvall (ca. 48 km.)**
   Investeringskostnad: 4,8 mdkr.

Motiv: Stora lutningar och många kurvor sätter ned hastigheten utmed nuvarande enkelspår, framförallt på sträckan Enånger–Hudiksvall. Etappen har ett högt kapacitetsutnyttjande. Södra delen av etappen uppgraderades under 1990-talet vilket innebär att det går att köra jämförelsevis snabbt på denna del av Ostkustbanan. Det blir också enklare att bygga ut till dubbelspår, eftersom det nya spåret ofta kan läggas intill det befintliga. Etappen kopplar samman kustjärnvägen med Norra stambanan, via Kilaforsbanan. Det är viktigt, inte minst för godstrafiken som på så sätt kan ledas till godsstråket genom Bergslagen.

5. **Härnösand–Väseraspby/Botniabanan (30 km.)**
   Totalkostnad: Siffror saknas.

Motiv: Enkelspårsträckan från Härnösand till att Botniabanans ansluter vid Västeraspby är förvisso till viss del och relativt nyligen under 2000-talet uppgraderad (till Kramfors). Men vissa branta lutningar norr om Kramfors måste åtgärdas, eftersom de i princip hindrar tyngre och längre tåg att trafikera sträckan. Denna etapp måste alltså åtgärdas på sikt, inte minst utifrån gods- och hastighetsperspektiv.

Frågor? Kontakta oss!

Ingela Bendrot
VD Nya Ostkustbanan

ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

076-600 21 21

Christoffer Westerberg von Bothmer
Infrastrukturstrateg
Region Gävleborg

christoffer.westerberg.von.bothmer@regiongavleborg.se

072-718 87 30

Johan Klockar Öhrnell
Infrastrukturstrateg
Sundsvalls kommun

johan.ohrnell@sundsvall.se

070-257 16 82

Henric Fuchs
Samordnare för kollektivtrafik och infrastruktur Region Västernorrland

henric.fuchs@rvn.se

073-270 75 57