

Förslag till utbyggnadsstrategi Gävle – Västeraspy

Strategi och sammanvägd utbyggnadsordning

Per Köhler
Hans-Olov Åström

Beslut i Nationell plan 2018-2029



- Utpekade bristanalyser

Trafikverket bör fortsätta att utreda de stråk, noder eller motsvarande som beskrivs nedan. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

d) Nedre Norrland, bristande kapacitet i järnvägssystemet – återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider, såsom Ostkustbanan inklusive Ådalsbanan, Gävle–Härnösand, Västeråsby

Bakgrund

- Sträckan har stor betydelse för både gods- och persontrafik längs kusten.
- Enkelspårig bana med omfattande blandad trafik som skapar stora och växande kapacitetsproblem
- Många delar med låg hastighetsstandard medför långa restider och risk för kraftiga förseningar
- Gjorda kapacitetsinvesteringar som nya mötesstationer är inte tillräckliga
- Möjligheten att utveckla tågtrafiken ytterligare är därmed mycket begränsad





Mål 2030

enligt åtgärdsval Kuststråket Gävle – Umeå

- Mål för restider med direkttåg utan stopp (varje stopp på sträckan ökar restiden):
 - Gävle-Sundsvall <1 timme
 - Sundsvall–Härnösand <30 min

Restidsmålen uppnår vi troligtvis inte till 2030, men varje etapp som byggs förkortar restiden.

- 30 % av långväga (>300 km) godstransporter på väg har överförts till järnväg och sjöfart
- Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter är 2030 70% lägre än 2010
- Kapaciteten i järnvägssystemet är väl dimensionerad för att hantera persontrafik och näringslivets transporter.

Urval av de 12 målen



6. Härnösand – Västeråsby

2. Timrå – Härnösand

3. Sundsvall – Timrå

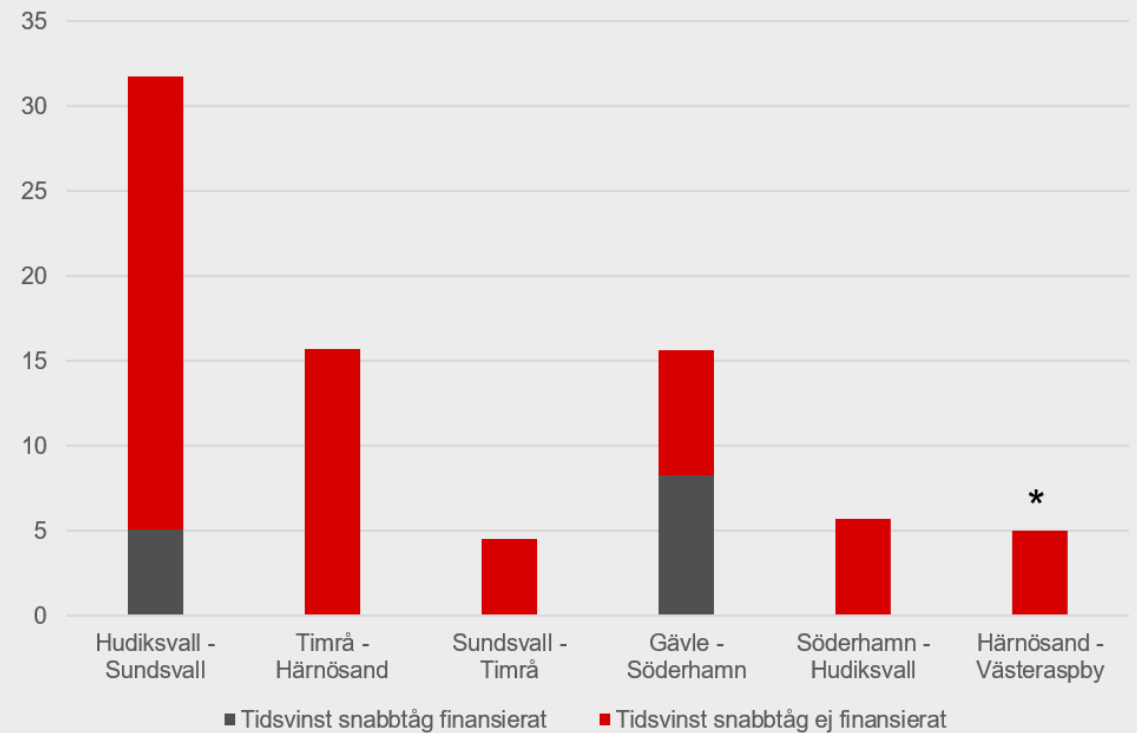
1. Hudiksvall – Sundsvall

5. Söderhamn – Hudiksvall

4. Gävle – Söderhamn

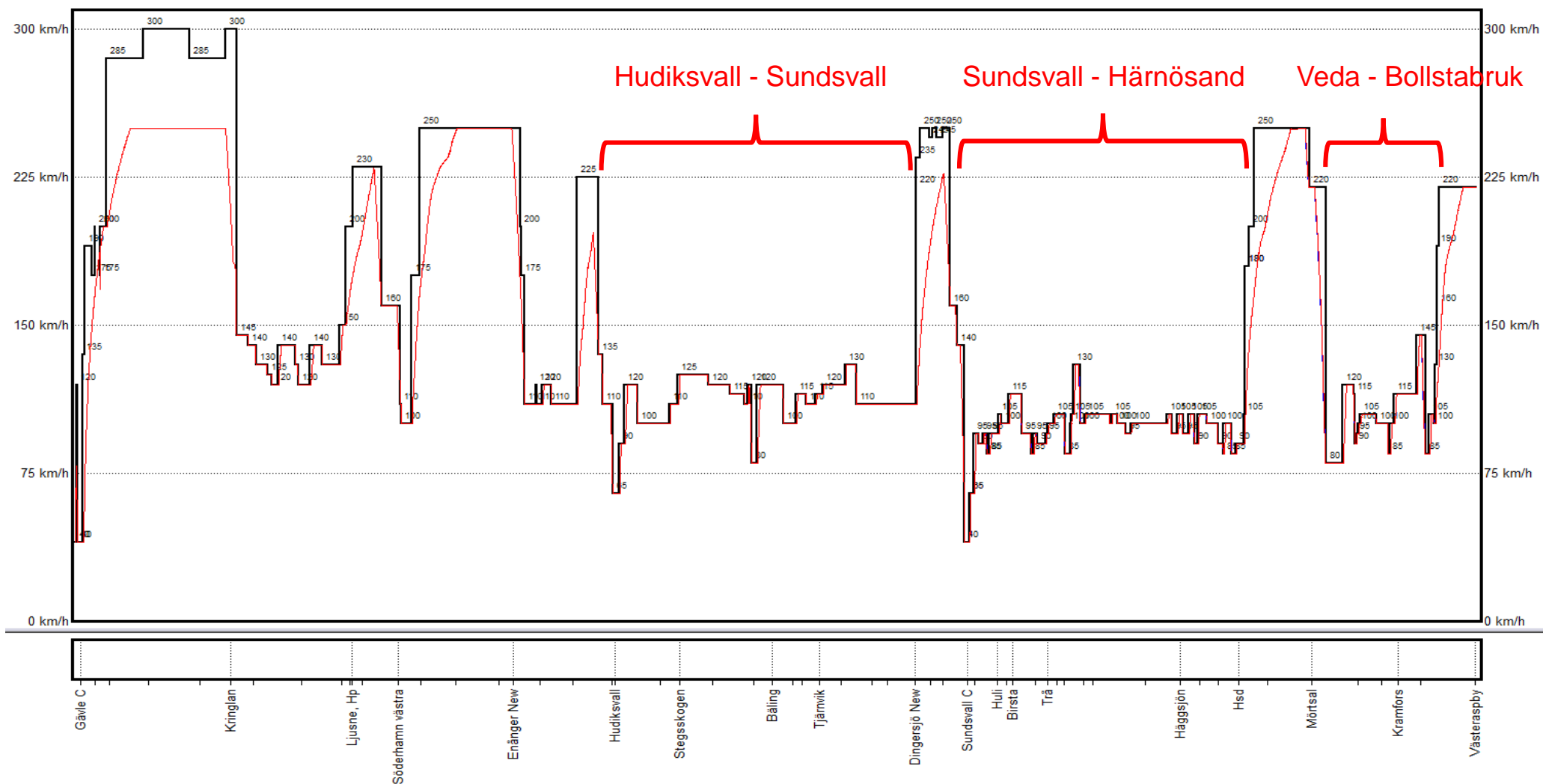
Utbyggnadsordning 6 funktionella etapper

Genomsnittlig tidsvinst snabbtåg 250 km/h (min)



*) Härnösand – Västeråsby kräver vidare utredning kring genomförbarhet och möjlig tidsvinst.

Hastighetsprofil Gävle - Västerasby



Inkluderar:

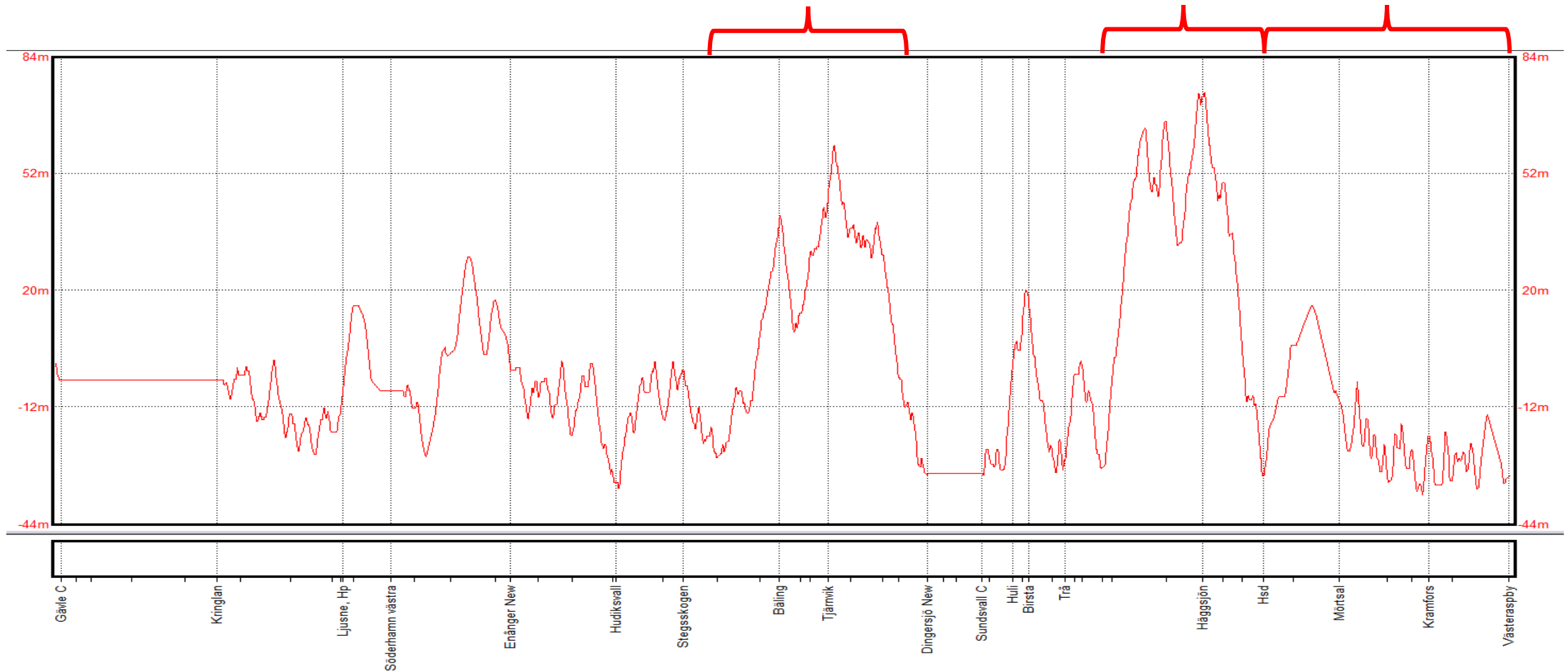
- Gävle – Kringlan
- Dingersjö – Sundsvall
- Åtgärder för 250 km/h

Höjdprofil Gävle - Västerasby

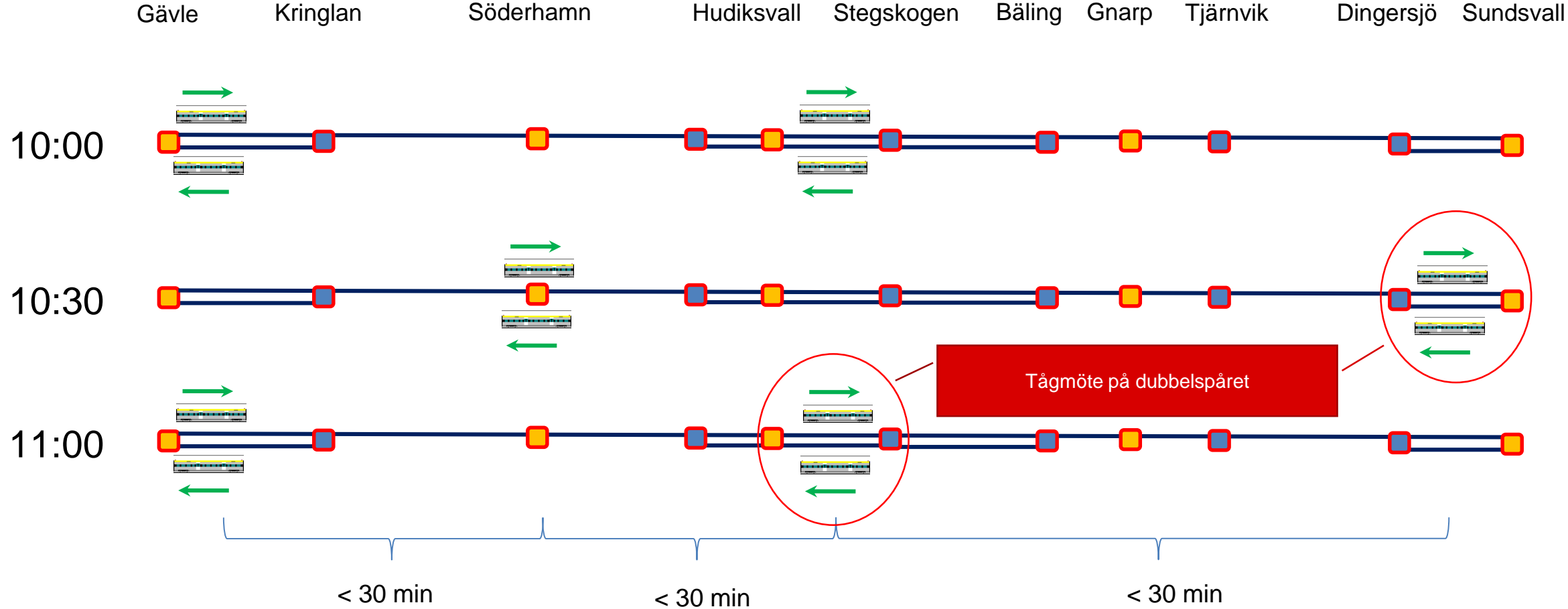
Harmånger –
Njurundabommen

Längst och brantast
lutningar Timrå –
Härnösand

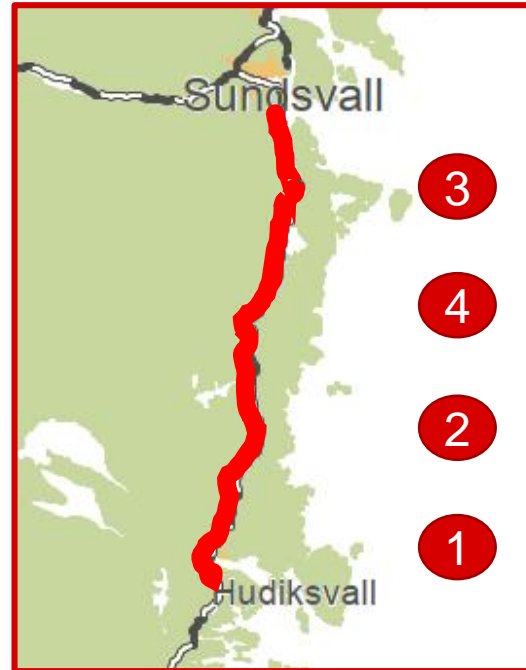
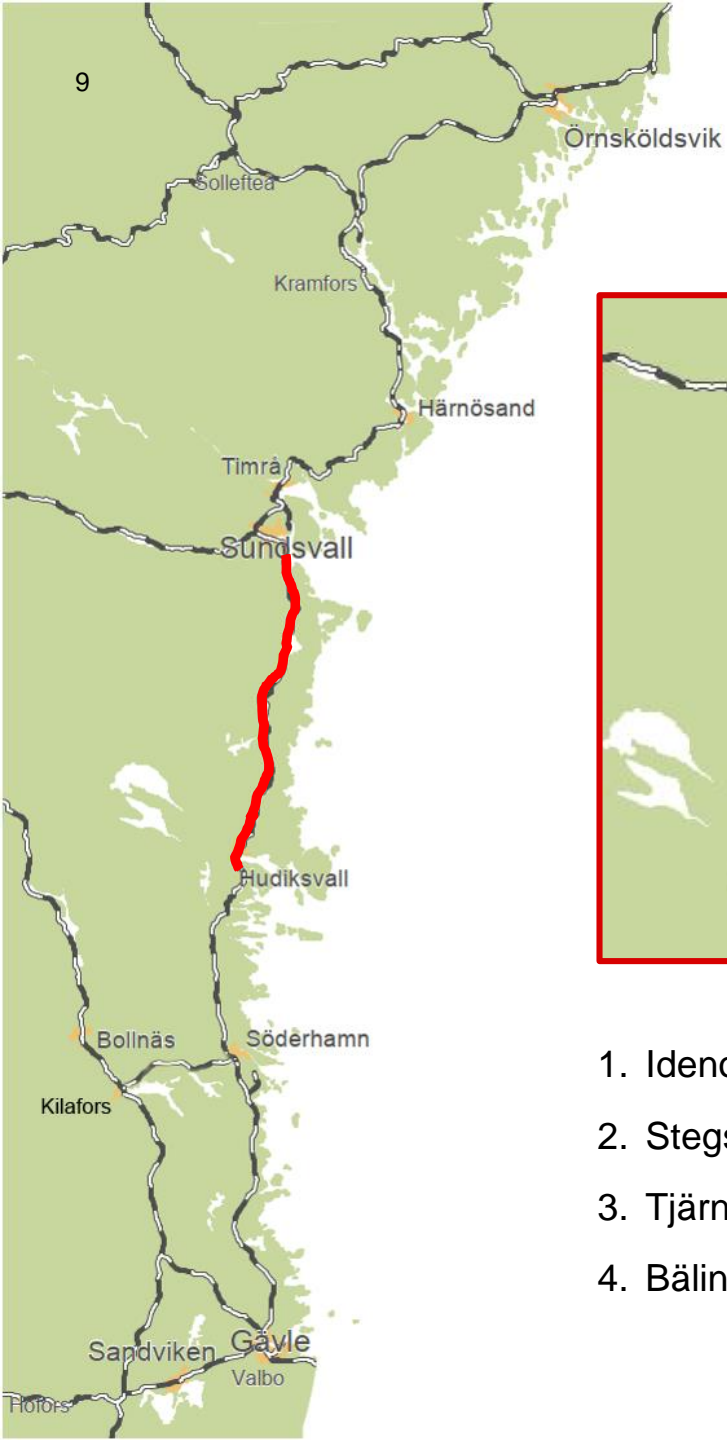
Korta branta lutningar
norr om Härnösand



Exempel tidtabellanalys för snabbtåg med två tillkommande etapper



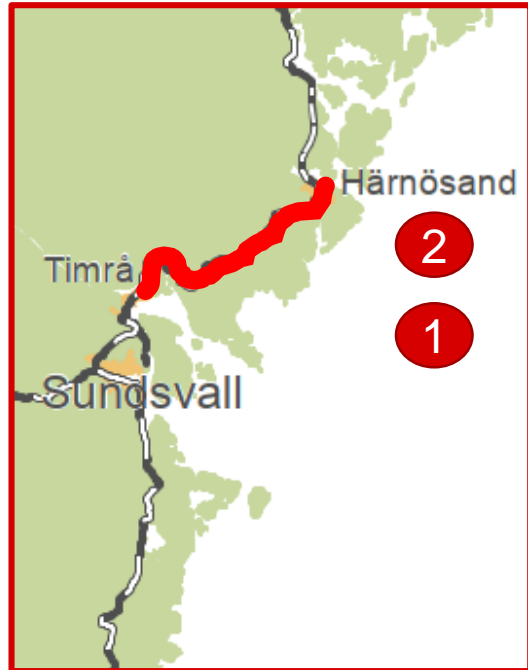
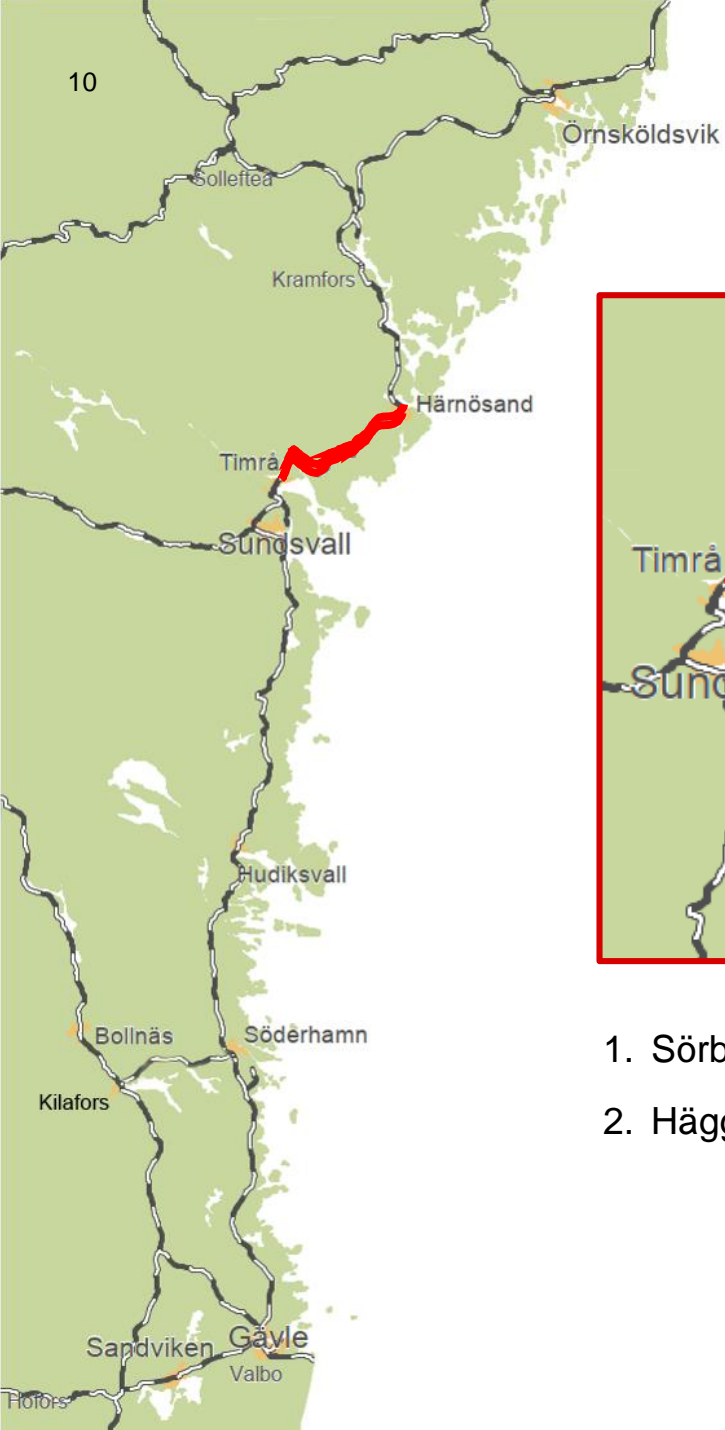
Restid 1:37 min med tåg i 250 km/h (idag 2:11)



1. Idenor – Hudiksvall – Stegskogen
2. Stegskogen – Bäling
3. Tjärnvik – Dingersjö
4. Bäling – Gnarp – Tjärnvik

Hudiksvall – Sundsvall

- Lägst medelhastighet på Ostkustbanan
- Mycket högt kapacitetsutnyttjande (92 %)
- Regelbundna persontågsmöten norr om Hudiksvall
- Mer godstrafik norr om Söderhamn (omledning till/från Norra stambanan via Söderhamn - Kilafors)
- Sammanhängande dubbelspår ger stora systemeffekter
- Fullfölj Sundsvall – Dingersjö som är finansierad i nationella planen

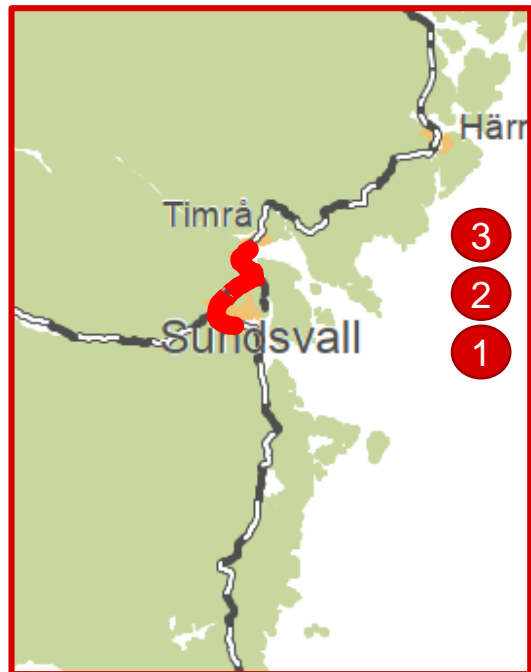
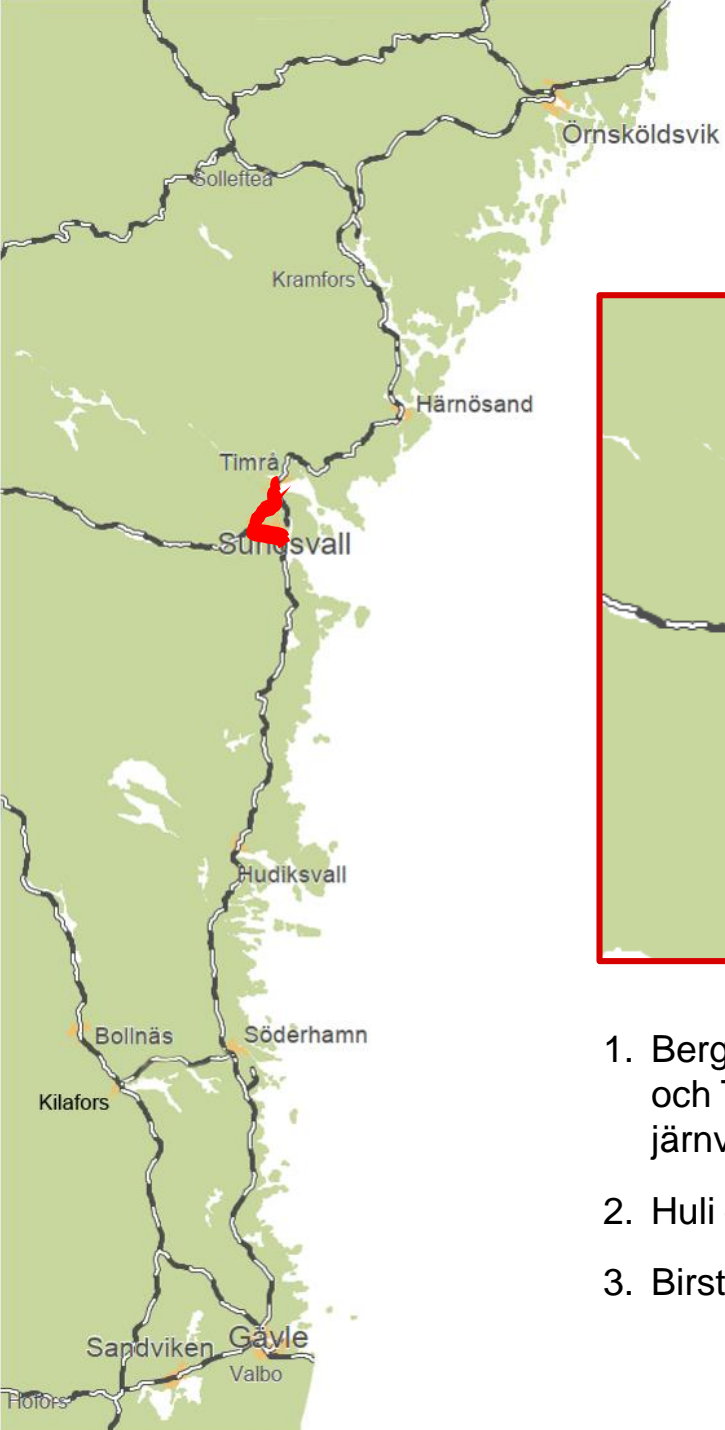


1. Sörberge – Hæggsjön
2. Hæggsjön – Härnösand

Timrå – Härnösand

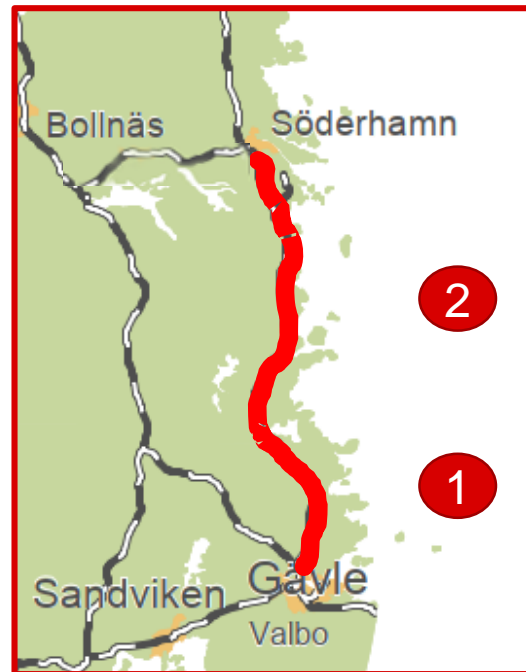
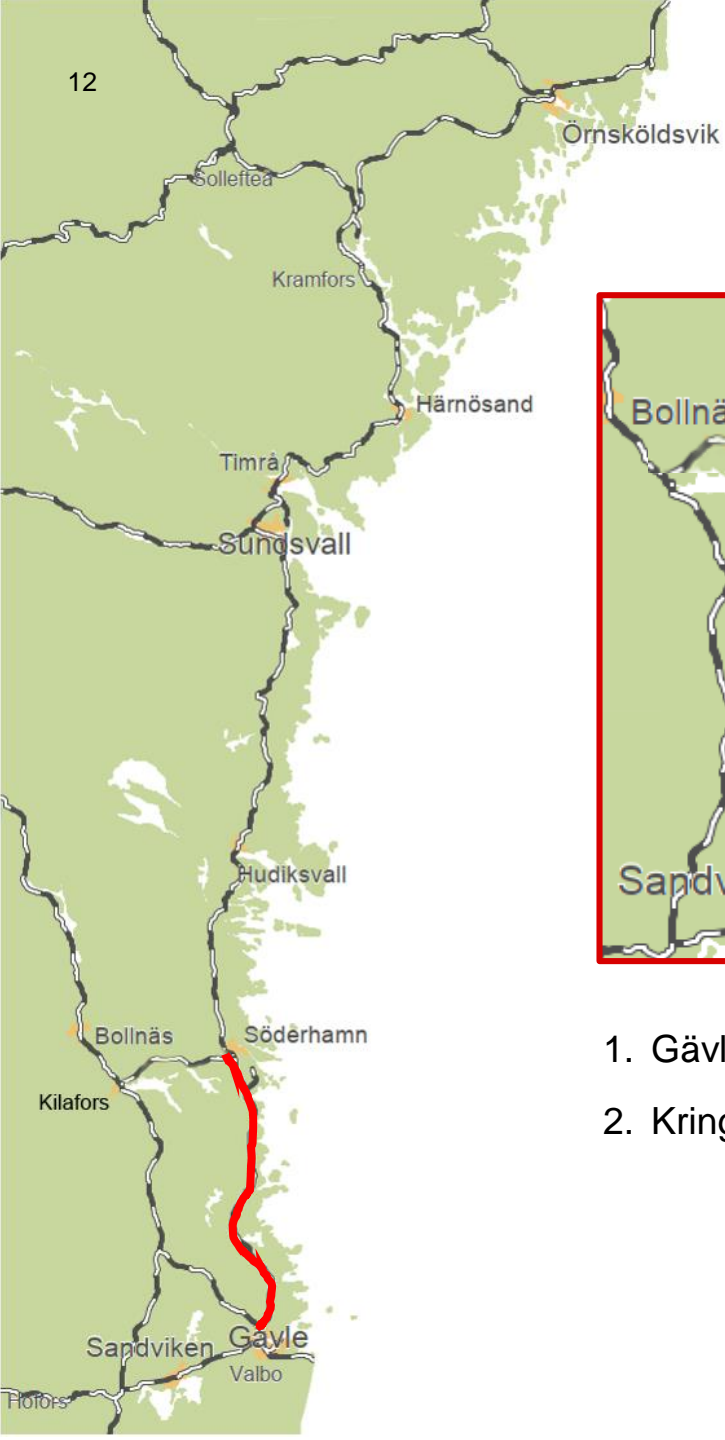
- Låg medelhastighet
- Stora tidsvinster
- Kraftiga lutningar ger tågviktsbegränsningar för godståg längs hela Norrlandskusten
- Mycket långa avstånd mellan vissa mötesstationer
- Etapp Sörberge – Hæggsjön ger störst effekt

Sundsvall – Timrå



1. Bergsåkertriangeln, Maland- och Tunadalsspåret, Birsta järnvägsutbyggnad
2. Huli – Birsta
3. Birsta – Timrå

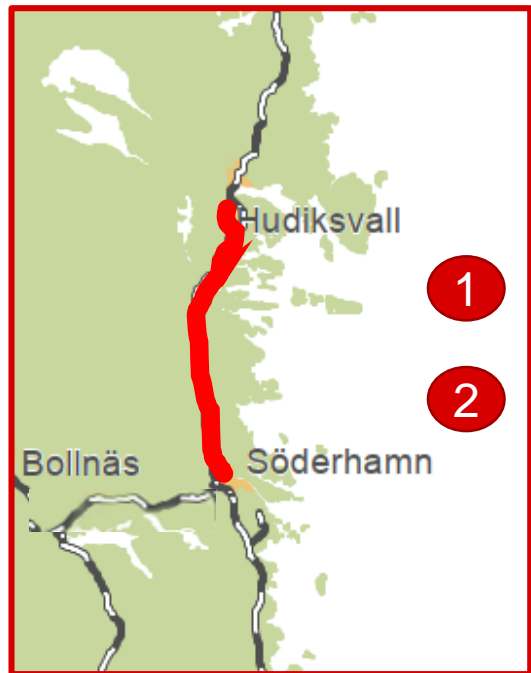
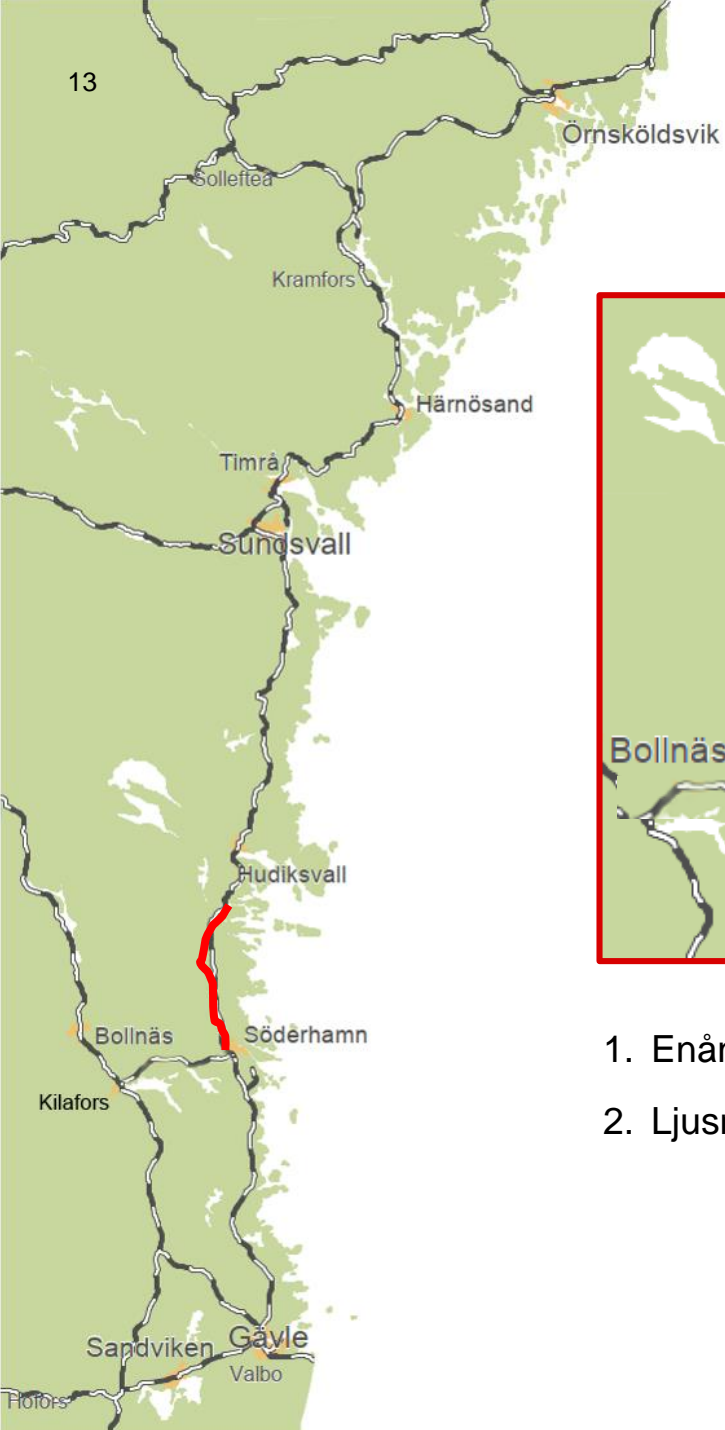
1. Fullfölj finansierade investeringar i nationella planen som bidrar till ökad kapacitet
 - Bergsåkertriangeln, Maland- och Tunadalsspåret, Birsta järnvägsutbyggnad
2. Huli – Birsta (3 km norr om Nacksta)
 - Tillkommande godstrafik Sundsvall – Tunadal
 - Bra kapacitetseffekt tillsammans med planerade åtgärder Birsta – Maland
 - Förhållandevis liten gångtidsvinst
 - Befintlig järnväg behålls Bergsåkertriangeln – Huli
3. Birsta – Timrå
 - Förkortad linje ger stora tidsvinster
 - Pågående kapacitetsinvesteringar Birsta – Maland kan inte nyttjas av genomgående tåg



1. Gävle – Kringlan
2. Kringlan – Ljusne

Gävle – Söderhamn

1. Fullfölj Gävle – Kringlan i nationella planen
2. Kringlan – Ljusne återstående etapp
 - Stor nytta i förhållande till kostnad
 - Risk att hela tidsvinsten inte kan nyttjas i tidtabellen för snabbtågen
 - Mindre godstrafik söder om Söderhamn i prognos

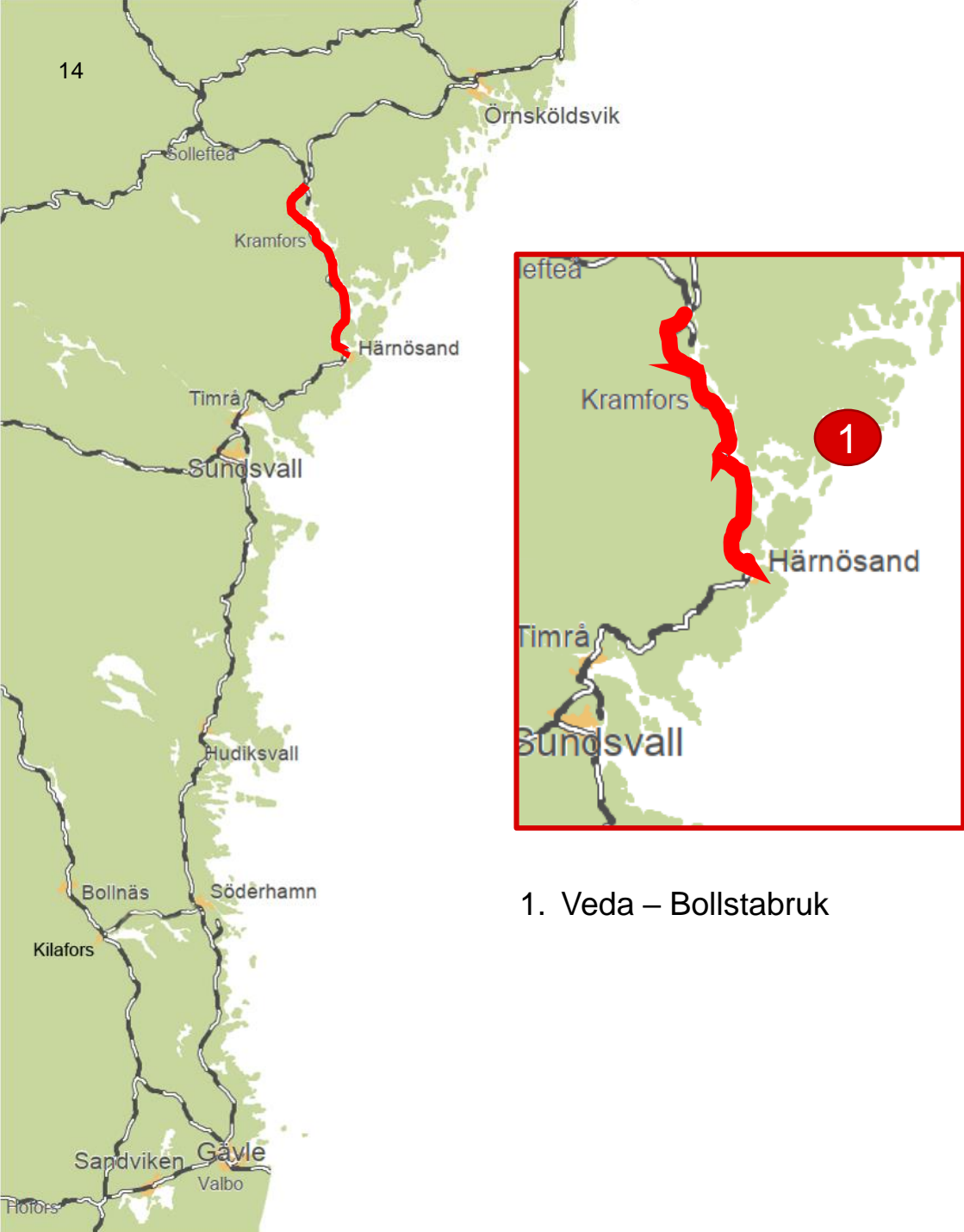


1. Enånger – Idenor
2. Ljusne – Enånger

Söderhamn – Hudiksvall

1. Enånger – Iggesund – Idenor
 - Kvarvarande sträcka med låg hastighet norr om Söderhamn
 - Ger längre sammanhängande dubbelspår tillsammans med etapper vid Hudiksvall
 - Mer godstrafik än söder om Söderhamn

2. Ljusne – Söderhamn – Enånger
 - Hög hastighetsstandard redan idag (ombyggd på 90-talet)
 - Acceptabelt kapacitetsutnyttjande



1. Veda – Bollstabruk

Härnösand–Västeraspyby

- Del av sträcka är linjerätad med hög hastighet
- Veda – Bollstabruk återstår med låg hastighetsstandard (75–80 km/h)
- Potential finns för kortad restid
- Kraftiga, men korta lutningar
 - Ger inga tågviktsbegränsningar för passerande godståg
 - Ger tågviktsbegränsningar framförallt vid start från vissa mötesstationer
- Vidare utredning krävs kring genomförbarhet och kostnad



6. Härnösand – Västeråsby

2. Timrå – Härnösand

3. Sundsvall – Timrå

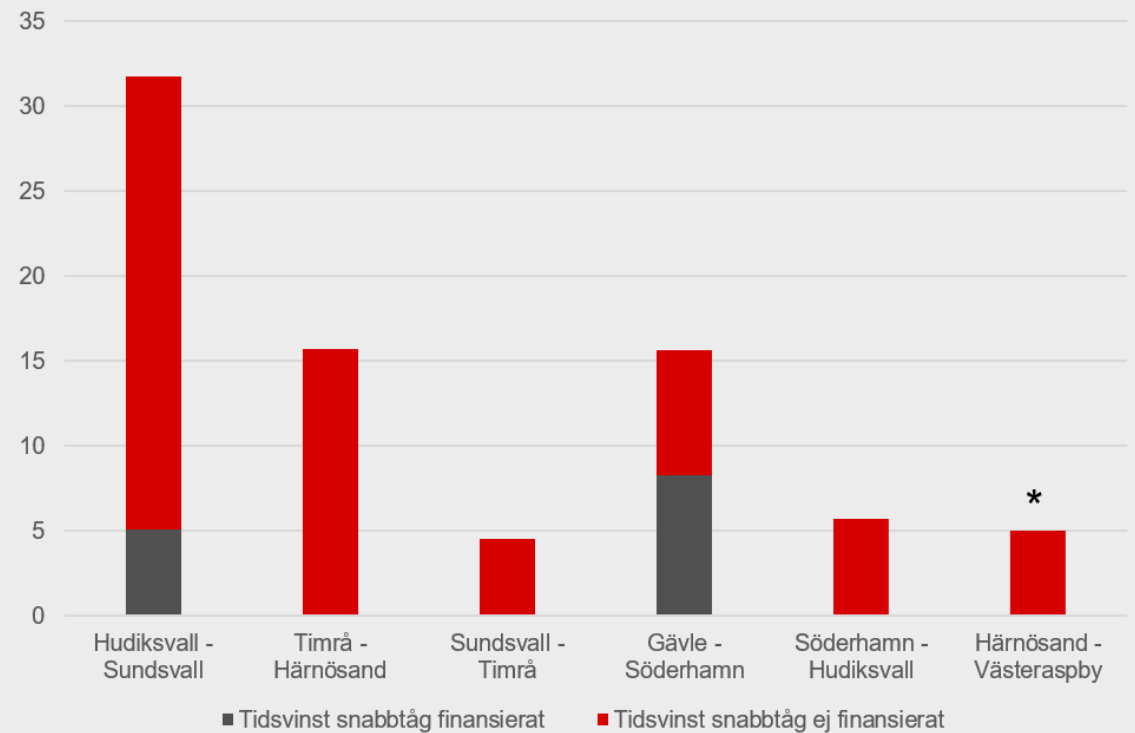
1. Hudiksvall – Sundsvall

5. Söderhamn – Hudiksvall

4. Gävle – Söderhamn

Utbyggnadsordning 6 funktionella etapper

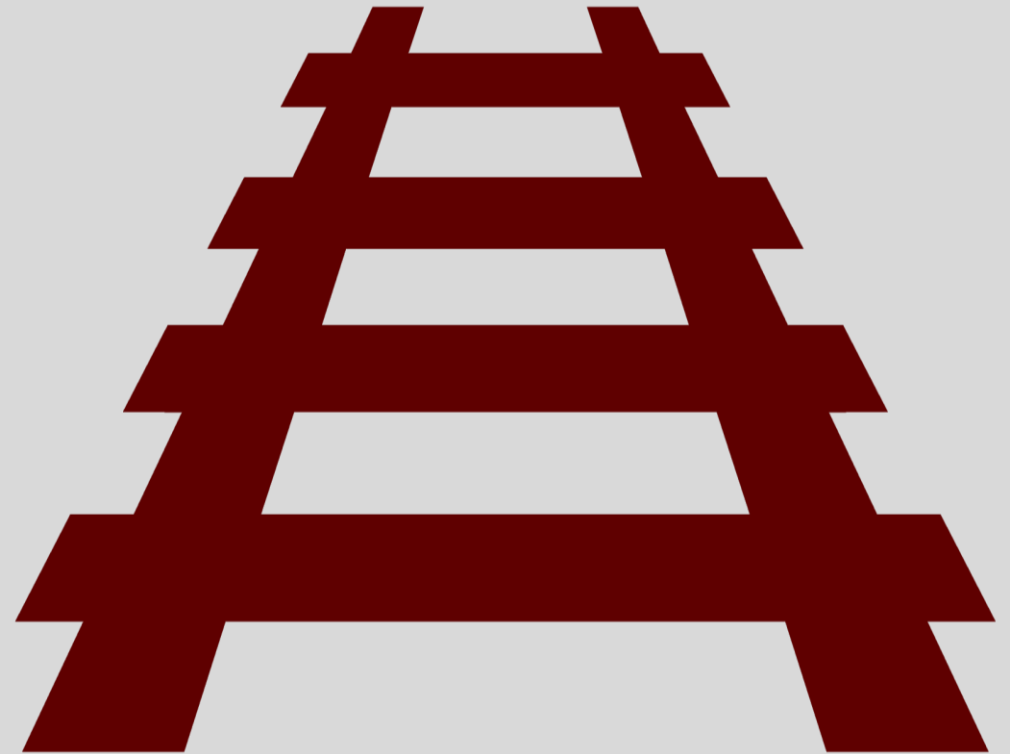
Genomsnittlig tidsvinst snabbtåg 250 km/h (min)



*) Härnösand – Västeråsby kräver vidare utredning kring genomförbarhet och möjlig tidsvinst.

Nästa steg

- Förslag till utbyggnadsstrategi presenteras på Nya OKB kunskapsseminarium 15 maj.
- Förslaget remissas 25 maj – 18 sep.
- Rapporten sammanställs och blir avrapportering till bristanalysen Nedre Norrland. Ej remiss.
- Slutrapporteras till Trafikverket nationellt 31 dec.
- Vi fortsätter med underlagen som grund tills uppdraget revidering av nationell plan kommer.





Tack för oss!

