

Bristen Nedre Norrland

Utbyggnadsstrategi för Ostkustbanan och Ådalsbanan



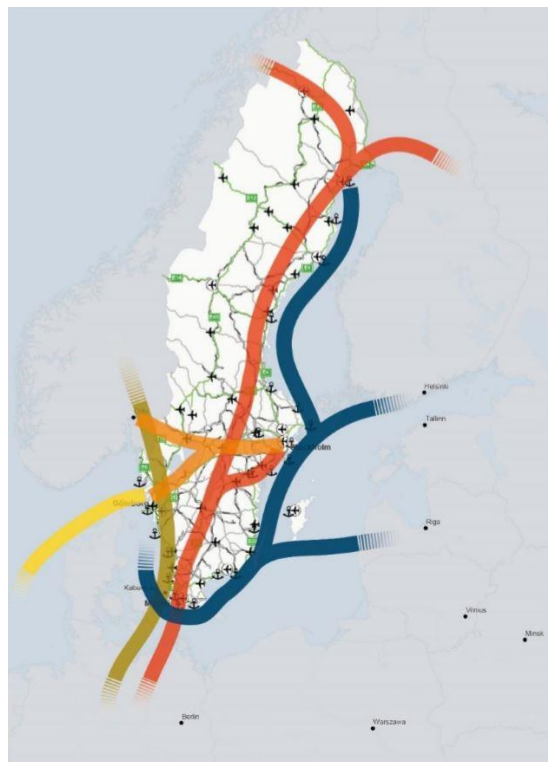
Brister

35 mil enkelspårig bana med blandad trafik och högt kapacitetsutnyttjande

Inte möjligt att utöka tågtrafiken utan förlängda restider, ökad störningskänslighet och punktighetproblem

Betydande brister i användbarheten för godstransporter pga stora lutningar och långa avstånd mellan mötesstationerna

Betydande brister för användbarheten för personresor med långa restider





5. Härnösand – Västeråsby

2. Sundsvall – Timrå – Härnösand

1. Hudiksvall – Sundsvall

4. Söderhamn – Hudiksvall

3. Gävle – Söderhamn

Utbyggnadsstrategi

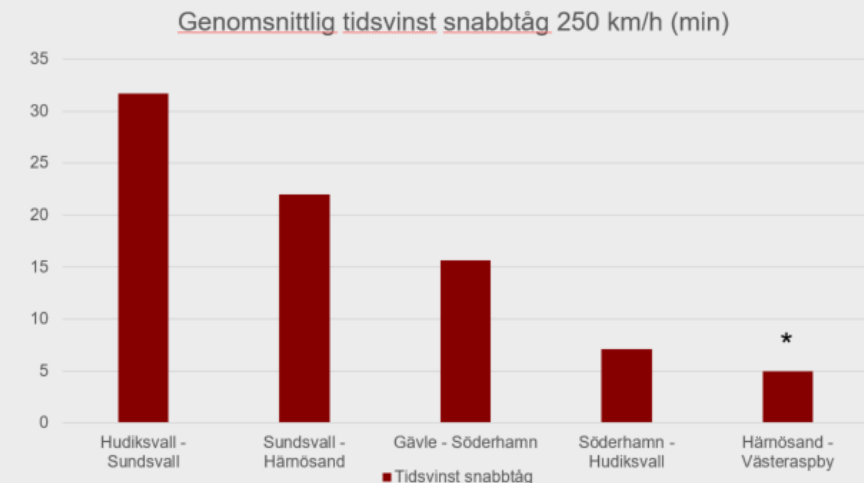
Systemet är trimmat med tidigare genomförda åtgärder

Återstår - rakare järnväg i ny sträckning för 250 km/h

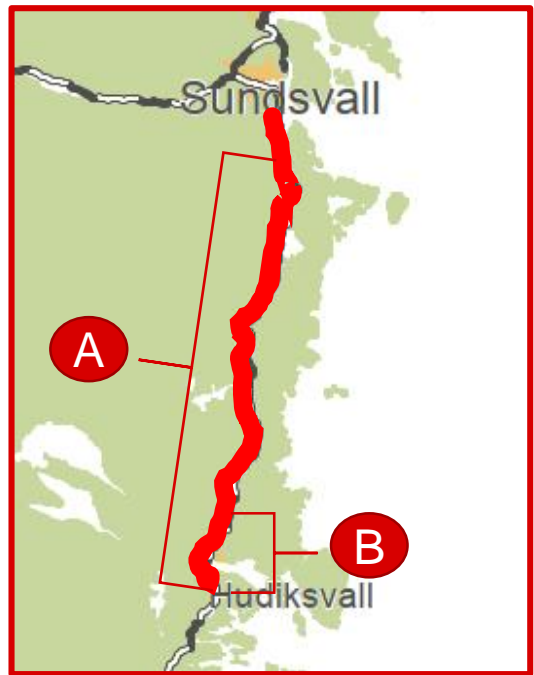
5 funktionella etapper, nytta direkt med smarta etapper

Kan delas upp i 16 tekniska deletapper

Rapporten är förankrad hos berörda kommuner och regioner



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



A. Hudiksvall - Dingersjö 18,1 mdkr

B. Idenor - Hudiksvall - Stegskogen 5,7 mdkr

Hudiksvall – Sundsvall

Lägst medelhastighet på Ostkustbanan ca 100 km/h

Mycket högt kapacitetsutnyttjande (92 %)

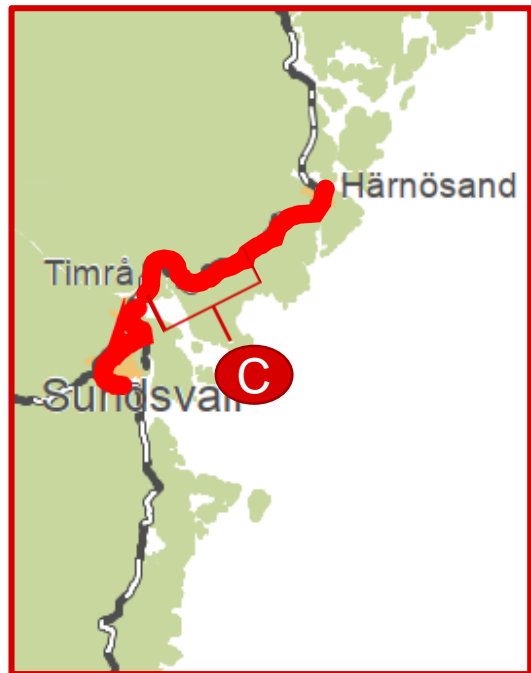
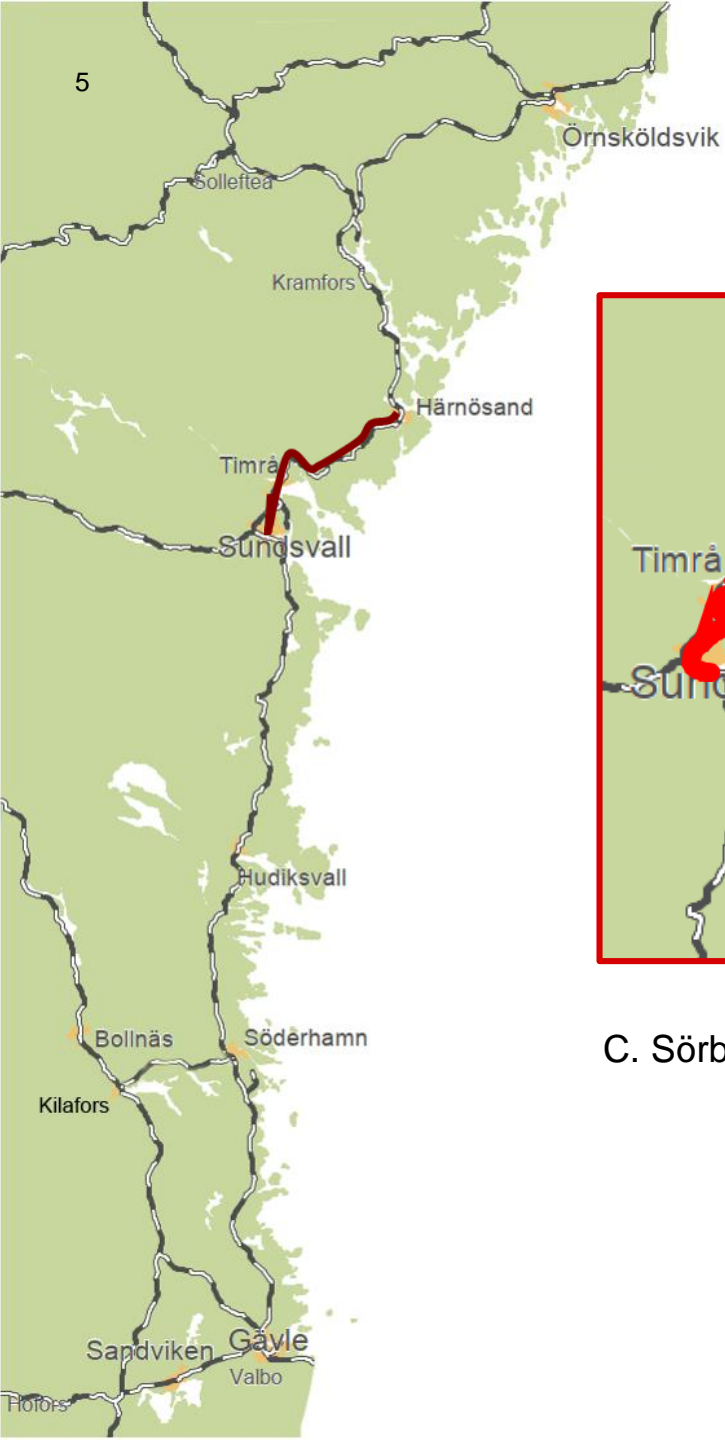
Regelbundna persontågsmöten norr om Hudiksvall

Tågviktsbegränsande lutningar för godstågen byggs bort

Sammanhängande dubbelspår ger stora systemeffekter

Funktionella etappen Hudiksvall - Dingersjö, ger mest effekt, kan delas upp i 4 tekniska deletapper

Tekniska deletappen Idenor - Hudiksvall - Stegskogen



C. Sörberge - Häggsjön 3,7 mdkr

Sundsvall – Timrå – Härnösand

Låg medelhastighet 80 -100 km/h

Stora tidsvinster

Kraftiga lutningar ger tågviktsbegränsningar för godståg längs hela Norrlandskusten

Mycket långa avstånd mellan vissa mötesstationer

Etappen Sörberge - Häggsjön ger störst effekt

3 tekniska deletapper som hålls samman