

ÖVERSIKTLIG ANALYS SUNDSVALL – GÄVLE

DELSTRÅK 10



Trivector Traffic rapport

Rapportnr: 2020:139

Version: 1.1

Projektnr: 20157

Datum: 2021-09-13

Beställare: Olle Tiderman och Annika Garpefjäll, Norrtåg

Medverkande på Trivector: Mats Améen, Freddy Larsson och Frida Odbacke

BAKGRUND OCH SYFTE

- ▶ Detta är en delrapport i arbetet med att ta fram en långsiktig tågstrategi för Norrtåg och omfattar möjligheten att utveckla regionaltågstrafiken när Ostkustbanan Gävle – Sundsvall är fullt utbyggd med dubbelspår.
- ▶ Syftet med analysen är att översiktligt utreda möjligheten till utökad tågtrafik med bättre resstandard samt bedömning av potentialen för ett ökat tågresande i stråket.



RESTIDSJÄMFÖRELSER SUNDSVALL – GÄVLE (210 KM)

	<u>Restid</u>	<u>Medelhastighet*</u>	<u>Restidskvot</u> <u>koll/bil</u>
▶ Bil	2 h 20 min	90 km/h	
▶ Snabbtåg idag, 2 stopp	2 h 10 min	97 km/h	0,93
▶ Regionaltåg, idag, 5 stopp	2 h 20 min	90 km/h	1,00
▶ Snabbtåg 250 km/h, ny bana, 2 stopp	1 h 10 min	180 km/h	0,50
▶ Regionaltåg 250 km/h, ny bana, 7 stopp	1 h 35 min	133 km/h	0,68

Slutsats: Tåget har idag ganska konkurrenskraftiga restider jämfört med bil, men blir mycket konkurrenskraftigt med ny OKB.

* Avståndet i samtliga alternativ är räknat bilvägen Sundsvall - Gävle, som är ungefär samma som järnvägen



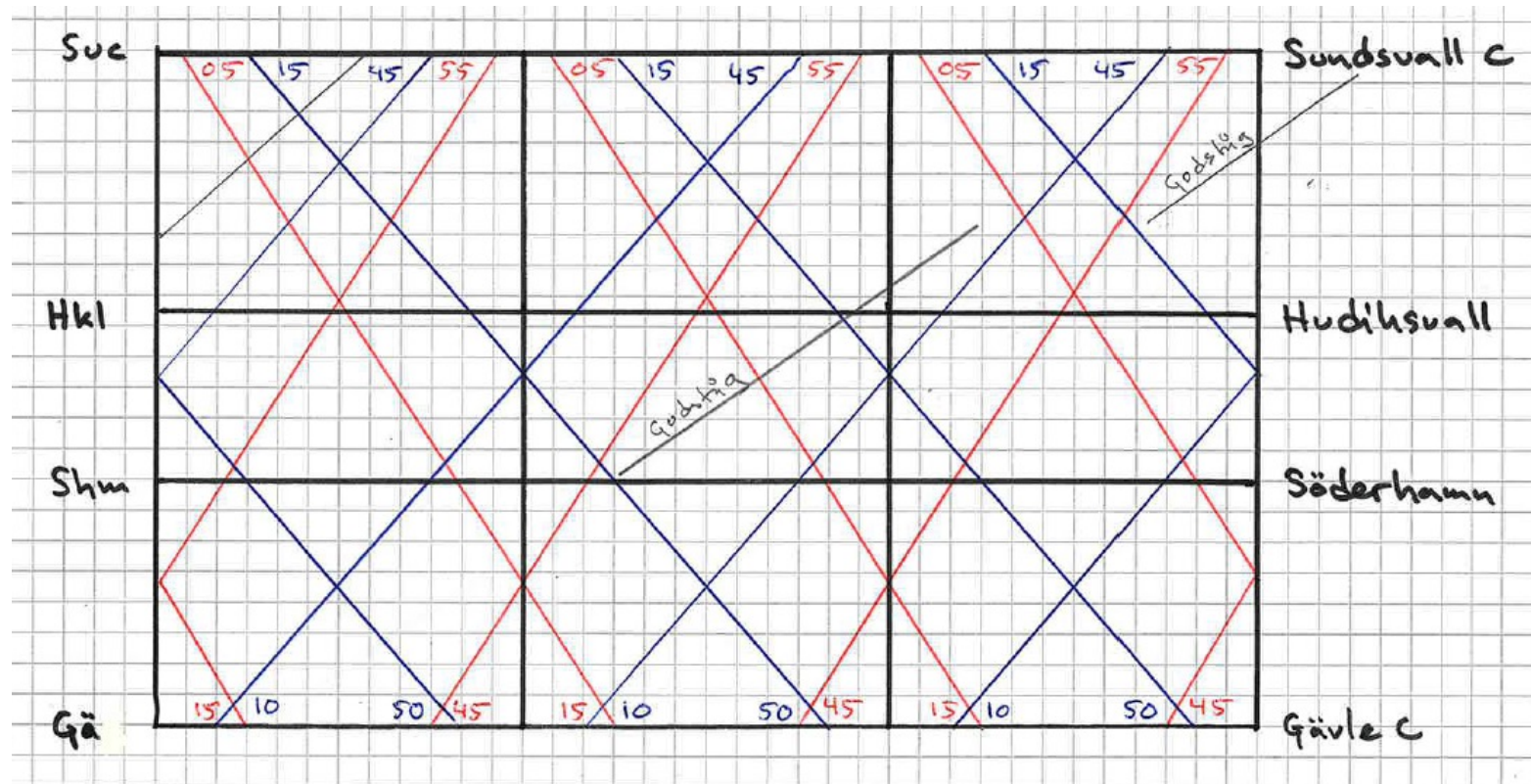
SUNDSVALL – GÄVLE

- ▶ Resandeunderlaget i stråket är starkt – jämförbart med Umeå – Sundsvall.
- ▶ Utöver dagens 5 stationsorter (Ljusne, Söderhamn, Iggesund, Hudiksvall och Gnarp) är ytterligare uppehåll intressanta; Gävle V och Njurunda/Kvissleby (8 800 inv), ev även Hagsta/Hamrångefjärden (1500 inv)
- ▶ Idag finns X-tågstrafik Sundsvall – Gävle med 6 dt m-f* (2 dimensionerande fordon). Utökning till timmestrafik binder ytterligare 2 fordon.
- ▶ Lämpligt att satsa på regionaltågsfordon för 250 km/h.
- ▶ Eventuellt kan enstaka insatståg i max-riktningen övervägas när de behövs för att slippa multar, på samma sätt som norr om Sundsvall.
- ▶ Taxesamverkan med snabbtågen Sundsvall – Gävle kan ge 2 resmöjligheter per timme mellan städerna utan att insatståg behöver sättas in.

Förslag: Regionaltåg i timmestrafik införs när OKB byggts ut till dubbelspår

* 4 dt lörd och 3 dt sönd

MÖJLIG PRINCIPTIDTABELL MED TIMMESTRAFIK FÖR REGIONALTÅG



Teckenförklaring

Röd linje = snabbtåg

Blå linje = Norrtåg

Svart linje = godståg

- ▶ Går att åstadkomma effektiv och attraktiv trafik med 4 dimensionerande fordon.
- ▶ Timmeskanaler för såväl snabb- som godståg finns det också bankapacitet för.

MÖJLIG PRINCIPTIDTABELL SUNDSVALL – GÄVLE

Sundsvall C	6.05	6.15	7.05	7.15	8.05	8.15						
Njurunda	I	6.25	I	7.25	I	8.25						
Gnarp	I	6.35	I	7.35	I	8.35		OSV				
Hudiksvall	6.32	6.52	7.32	7.52	8.32	8.52						
Iggesund	I	6.57	I	7.57	I	8.57						
Söderhamn	6.50	7.15	7.50	8.15	8.50	9.15						
Ljusne	I	7.22	I	8.22	I	9.22						
Gävle V	I	7.47	I	8.47	I	9.47						
Gävle C	7.15	7.50	8.15	8.50	9.15	9.50						

Gävle C	6.10	6.45	7.10	7.45	8.10	8.45						
Gävle V	6.13	I	7.13	I	8.13	I						
Ljusne	6.38	I	7.38	I	8.38	I		OSV				
Söderhamn	6.45	7.10	7.45	8.10	8.45	9.10						
Iggesund	7.03	I	8.03	I	9.03	I						
Hudiksvall	7.08	7.28	8.08	8.28	9.08	9.28						
Gnarp	7.25	I	8.25	I	9.25	I						
Njurunda	7.35	I	8.35	I	9.35	I						
Sundsvall C	7.45	7.55	8.45	8.55	9.45	9.55						

BEDÖMNING AV RESANDE OCH TRAFIKEKONOMI

- ▶ En grov bedömning är att resandeunderlaget är jämförbart med Sundsvall – Umeå. Där beräknas bli 1,6 milj resor/år (2040).
- ▶ Sundsvall – Umeå beräknas det blir 60 % kostnadstäckningsgrad (2040) med 250 km/h-fordon – samma ktg är rimlig här. Eftersom fordonsbehovet är 2/3 så stort (4 fordon i stället för 6) och trafikproduktionen också är 2/3 så stor, bedöms behovet av skattebidrag bli ca 80 mkr/år (120 mkr/år Suc – Uå i UA3)

SLUT

Version 1.1, 2021-09-13