

ÖVERSIKTLIG ANALYS (ÖSTERSUND–) ÅNGE – LJUSDAL (– GÄVLE)

DELSTRÅK 8



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 bygga ut tågtrafiken Ånge – Ljusdal för att skapa bättre resmöjligheter till Mittbanan i norr och Gävle i söder
- ▶ Syftet med utredningen är att översiktligt utreda potentialen till resandeunderlag i stråket vid en utökad tågtrafik.



RESTIDSJÄMFÖRELSE ÅNGE – LJUSDAL (109 KM)

	<u>Restid</u>	<u>Medelhastighet*</u>	<u>Restidskvot koll/bil</u>
▶ Bil	1 h 30 min	73 km/h	
▶ Snabbtåg (SJ 2000)	59 min	111 km/h	0,66
▶ Regionaltåg, 3 uppehåll	1 h 08 min	96 km/h	0,76

Slutsats: Tåget har mycket konkurrenskraftiga restider jämfört med bil.

* Avståndet i samtliga alternativ är räknat bilvägen Ånge – Ljusdal, som är ungefär samma som järnvägen

RESTIDSJÄMFÖRELSE ÖSTERSUND – BOLLNÄS (284 KM)

	<u>Restid</u>	<u>Medelhastighet*</u>	<u>Restidskvot koll/bil</u>
▶ Bil	3 h 40 min	77 km/h	
▶ Snabbtåg (SJ 2000)	2 h 40 min	106 km/h	0,73
▶ Regionaltåg med byte i Ånge	3 h 10 min	90 km/h	0,86

Slutsats: Tåget har mycket konkurrenskraftiga restider jämfört med bil.

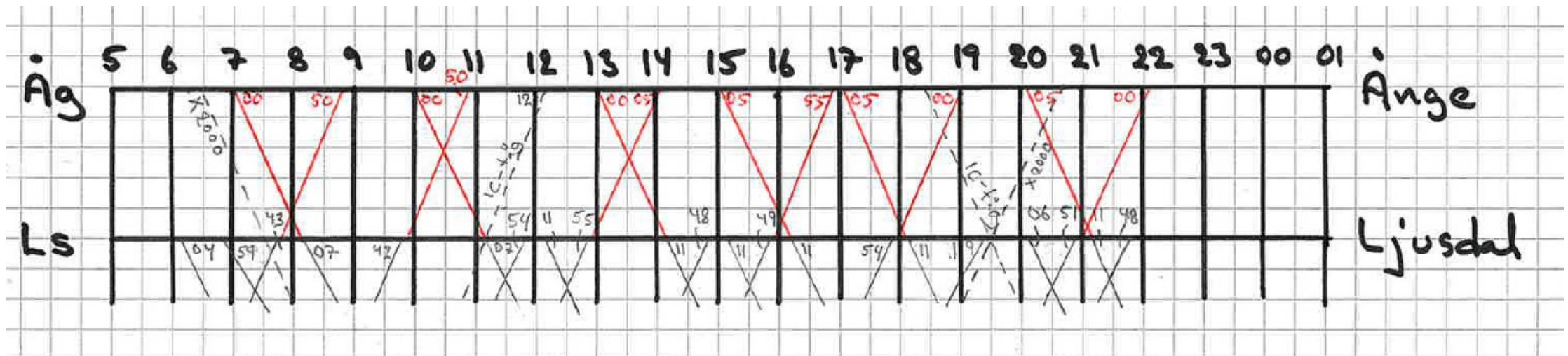
* Avståndet i samtliga alternativ är räknat bilvägen Östersund – Kårböle - Bollnäs, som är ungefär samma som järnvägen

ÅNGE – LJUSDAL (– GÄVLE)

- ▶ Resandeunderlaget i stråket är svagt. Ingen nämnvärd arbetspendling. Det resbehov som finns är främst mellan Östersund och Ljusdal/Bollnäs.
- ▶ Två tätorter finns mellan Ånge och Ljusdal; Alby (300 inv, 11 km fr Ånge) och Tallåsen (600 inv, 7 km fr Ljusdal), dessutom några f d tätorter (Östavall, Ramsjö och Hennan).
- ▶ För regionaltågstrafik är tveksamt med nya stationer på sträckan – inga föreslås.
- ▶ Idag finns X-tågstrafik Gävle – Ljusdal med ca 10 dt (3 dimensionerande fordon). Förlängning av 6 dt till Ånge kräver ytterligare 1 fordon. Om samtliga 10 dt förlängs till Ånge åtgår 2 fordon (knappast rimligt).

Förslag: UA som prövas är att 6 dt med X-tåg förlängs från Ljusdal till Ånge.

MÖJLIG PRINCIPTIDTABELL MED 1 YTTERLIGARE FORDON



- ▶ Går att åstadkomma ganska effektiv och attraktiv tidtabell med 1 fordon.

MÖJLIG PRINCIPTIDTABELL ÅNGE – LJUSDAL

ANSLUTNINGAR I ÅNGE TILL/FRÅN ÖSTERSUND

Tidtabell på Mittbanan utgår ifrån "UA 5 dimensionerande fordon" i utredningen för Mittbanan

<i>fr Östersund C</i>			5.39	8.39					15.39		18.39	
<i>t Ånge</i>			6.40	9.40					16.40		19.40	
Ånge			7.00	10.00		13.00		15.05	17.05		20.05	
Ljusdal	6.04	6.59	8.07	11.07	12.11	14.11	15.11	16.11	18.11	20.06	21.11	
Bollnäs	6.44	7.41	8.48	11.50	12.52	14.55	15.56	16.52	18.51	20.51	21.55	23.44
Gävle C	7.50	8.49	9.55	12.56	13.54	15.57	16.59	17.57	19.58	21.57	22.56	0.47

Gävle C	6.03	8.01	10.11	11.06	13.06	14.06	16.11	17.29	19.10	20.08	22.29
Bollnäs	7.03	9.03	11.13	12.07	14.08	15.08	17.13	18.35	20.12	21.09	23.34
Ljusdal	7.43	9.42	11.54	12.55	14.48	15.49	17.54	19.19	20.51	21.48	
Ånge	8.50	10.50	14.05		16.55	19.00	22.00				
<i>fr Ånge</i>	9.20	11.20				17.20	19.20				
<i>t Östersund C</i>	10.21	12.21				18.21	20.21				

Bytestiden i Ånge blir 20-30 min.

Vid utökning till timmestrafik på Mittbanan även i mellantrafiktid får ytterligare tre turer anslutningar.



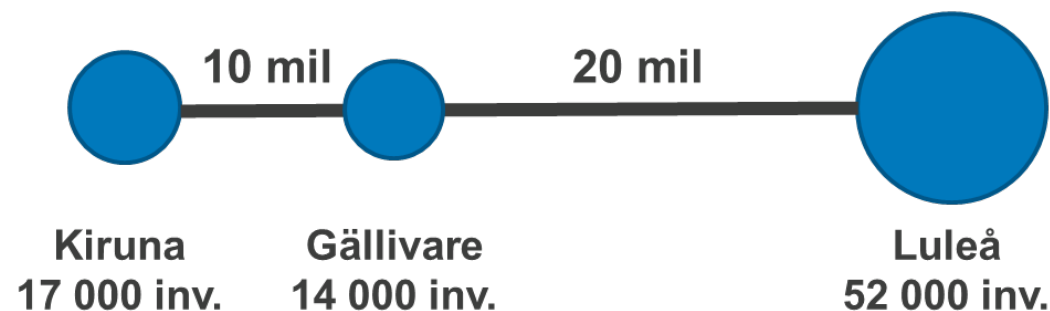
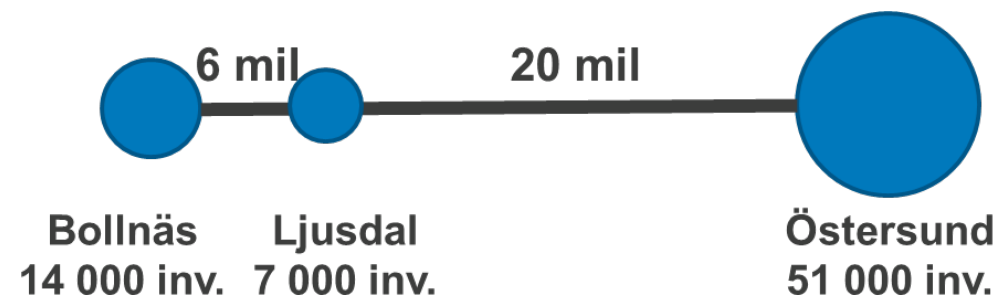
JÄMFÖRELSE MED MALMBANAN FÖR ATT BEDÖMA RESANDEUNDERLAGET ÖSTERSUND – LJUSDAL/BOLLNÄS

Stora likheter Malmbanan

- ▶ Likartade ortsstorlekar och avstånd
- ▶ Bra restidskvot tåg/bil
- ▶ Grundutbud av fjärrtåg (2-3 dt)

Men finns även skillnader:

- ▶ Bollnäs/Ljusdal har bara 2/3 så stor folkmängd som Kiruna/Gällivare
- ▶ Direktresor med regionaltåg på Malmbanan, men det blir bytesresor Östersund – Ljusdal/Bollnäs
- ▶ Luleå är regionalt centrum för Kiruna/Gällivare men Östersund är det inte för Bollnäs/Ljusdal, vilket dämpar resefterfrågan.



BEDÖMNING AV RESANDET

- ▶ Norrtågs reserelationer Kiruna – Luleå och Gällivare – Luleå har tillsammans drygt 40 000 resor/år (2019). Det motsvarar ca 140 resor vardag.
- ▶ Regionaltåg Bollnäs/Ljusdal – Östersund med byte i Ånge kan bedömas ge i storleksordningen hälften så många resor = ca 20 000 resor/år. Det motsvarar ca 70 resor vardag.
- ▶ Med 4 förbindelser per riktning och dag blir det 8-10 resor per förbindelse. Till det kommer resor Ånge – Ljusdal/Bollnäs, som troligen är färre.
- ▶ Uppräknat med 2 % per år till 2040 blir det 12-15 resor/förbindelse (ca 30 000 resor/år) plus ett fåtal resor Ånge – Ljusdal/Bollnäs.

Slutsats: Resandeunderlaget är relativt svagt för utbyggd tågtrafik

SLUT

Version 1.1, 2021-09-13