

Persontrafik Umeå – Östersund via Sollefteå

Sollefteå, Ragunda, Bräcke, Kramfors kommuner samt Region Västernorrland och
Region Jämtland/Härjedalen





Mittbanan

*Stambanan genom Övre
Norrland*

Ådalsbanan

Botniabanan

Umeå C

Umeå Ö

Östersund

Bräcke

Ånge

Kälarne

Ragunda

Bispgården

Långsele

Sollefteå

Västeråsby

Kramfors

Härnösand

Sundsvall

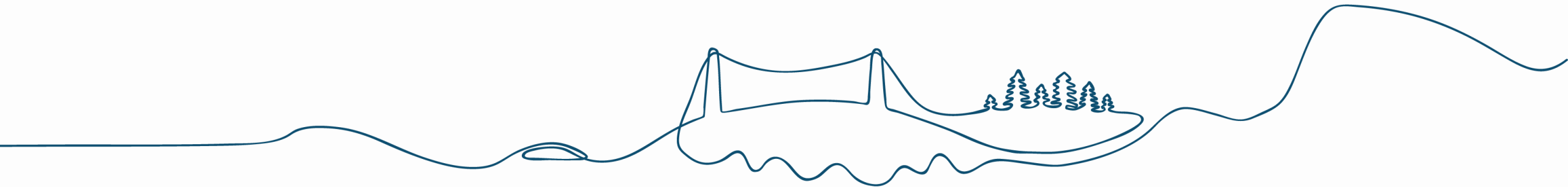
Örnsköldsvik

- Ådalsbanan upprustad för 1,1 mdr
- Banvall
- Kontaktledningar
- Räls
- Höjt hastigheten från 40 till 80km/h



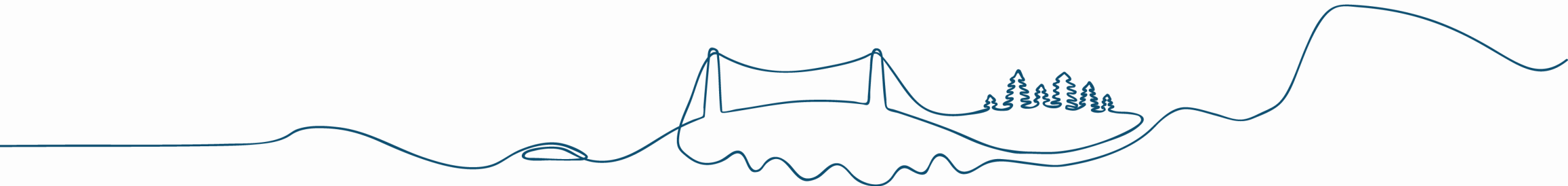
Samarbetets bakgrund

- 2023 = Övre Ådalsbanan åter ”i bruk”
- Målsättningar om förbättrad kollektivtrafik, hållbara transportsätt
- Restidskvoter mellan Umeå – Östersund under 1 med tåg via Sollefteå
- Viktigt för kommunerna med bra kommunikationer



Förstudiens innehåll

- *Två tidsperspektiv – kort och långt*
 1. Trafikeringsupplägg/tidtabell med tåg
 2. Sammanställning av nödvändiga infrastrukturbehov
 3. Förslag om förändringar i de busstidtabeller som berörs av den nya tåglinjen
 4. Analys och uppskattning av framtidens resande
 5. Beräkning av kostnader/intäkter fördelat per län, kommun med befintliga kostnadsfördelningssystem



Principitidtabell – Restid 4 timmar och 36 minuter

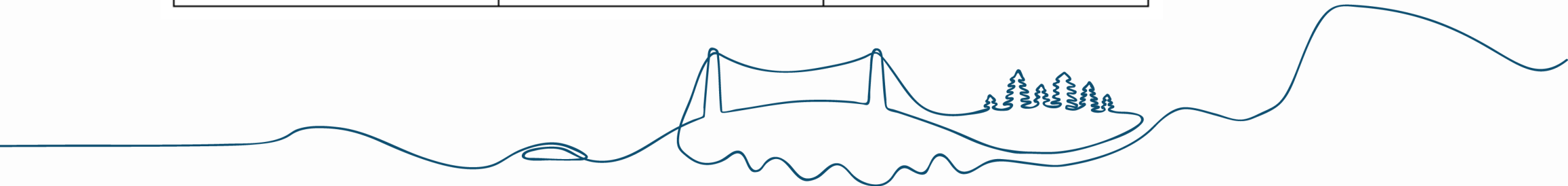
Duved	05:26						
Åre	05:33						
Undersåker	05:43						
Järpen	05:55						
Krokom	06:31						
Östersund	06:48	11:54	16:53	Umeå C	06:28	11:56	16:50
Bräcke	07:29	12:35	17:34	Umeå Ö	06:31	11:59	16:53
Bräcke	07:36	12:42	17:41	Örnsköldsvik	07:19	12:47	17:41
Kälarne	08:12	13:18	18:17	Västerasby	07:49	13:17	18:11
Ragunda	08:32	13:38	18:37	Västerasby	07:56	13:24	18:18
Bispgården	08:44	13:50	18:49	Sollefteå	08:26	13:54	18:48
Långsele	09:11	14:17	19:16	Långsele	08:41	14:09	19:03
Sollefteå	09:25	14:31	19:30	Bispgården	09:07	14:35	19:29
Västerasby	09:56	15:02	20:01	Ragunda	09:20	14:48	19:42
Västerasby	10:03	15:09	20:08	Kälarne	09:40	15:08	20:02
Örnsköldsvik	10:33	15:39	20:38	Bräcke	10:16	15:44	20:38
Umeå Ö	11:21	16:27	21:26	Bräcke	10:23	15:51	20:45
Umeå C	11:24	16:30	21:29	Östersund	11:04	16:32	21:26
				Krokom			21:42
				Järpen			22:18
				Undersåker			22:30
				Åre			22:40
				Duved			22:47

Figur 3. Principitidtabell kort sikt med tre dubbelturer Umeå – Östersund varav en är möjlig att förlänga till Duved.

Restider Umeå - Östersund

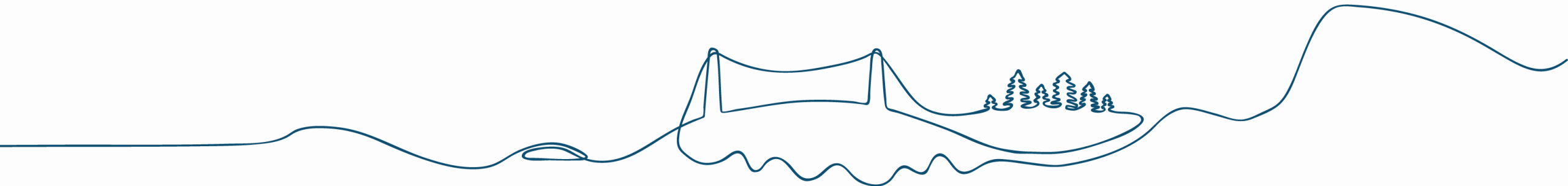
Principitidtabell – Restid 4:36 timmar

Färdmedel	Antal byten	Restid
Tåg	1 (Sundsvall)	6:01
Buss	1 (Dorotea)	6:15
Flyg + buss	1 (Umeå Airport)	4:44
Bil	0	4:48
Tåg + buss	1 (Örnsköldsvik)	5:48



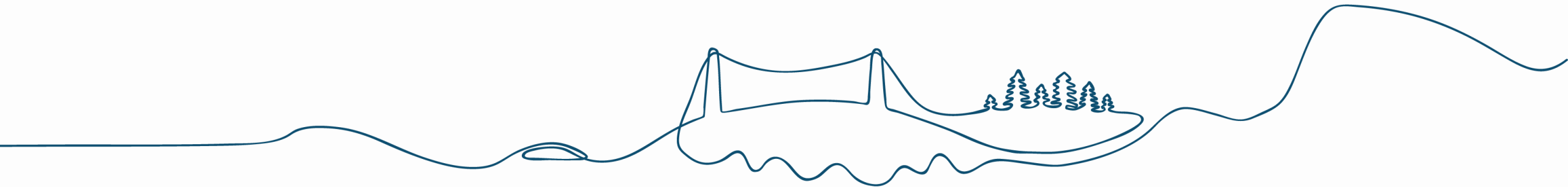
Förändring i restid för dagens kollektivtrafikutbud jämfört med en tåglinje, angivet i timmar och minuter.

	Umeå	Örnsköldsvik	Västerasby	Sollefteå	Långsele	Bispgården	Ragunda	Kälarne	Bräcke
Örnsköldsvik	00:08								
Västerasby	00:07	00:33							
Sollefteå	00:56	00:17	00:39						
Långsele	01:00	00:28	00:52	00:01					
Bispgården	01:09	00:27	00:46	00:01	00:03				
Ragunda	03:12	00:53	01:14	00:21	00:36	00:12			
Kälarne	03:17	00:59	01:20	00:26	00:50	00:18	00:05		
Bräcke	01:18	01:00	01:10	02:06	02:13	01:57	00:59	00:19	
Östersund	01:20	00:29	01:11	00:12	00:18	00:16	00:02	00:06	00:10



Restidskvoter med ny tågtrafik

	Umeå	Örnsköldsvik	Västerasby	Sollefteå	Långsele	Bispgården	Ragunda	Kälarne	Bräcke
Örnsköldsvik	0,65								
Västerasby	0,56	0,45							
Sollefteå	0,80	0,96	0,86						
Långsele	0,85	1,04	1,07	1,40					
Bispgården	0,87	1,05	1,06	1,14	0,96				
Ragunda	0,89	1,04	1,06	1,13	1,00	0,71			
Kälarne	0,91	1,07	1,08	1,14	1,07	0,97	1,18		
Bräcke	0,90	1,01	1,01	1,01	0,96	0,88	0,81	0,67	
Östersund	1,05	1,20	1,27	1,34	1,31	1,36	1,30	1,17	0,63



Infrastrukturbehov på kort sikt

- På grund av den låga standarden mellan Långsele och Västerasby är pågående spårupprustning en förutsättning för regionaltrafik på sträckan Umeå – Östersund. Upprustningen planeras vara slutförd 2023 och möjliggör en hastighet på 80 km/h.
- Nya, alternativt upprustade plattformar i Sollefteå, Långsele, Bispgården, Ragunda och Kälarne behövs för att möjliggöra resandeuppehåll (sidoplattform med ett plattformsspår per station). Plattformarna ska vara mellanhöga för att vara tillgänglighetsanpassade för aktuell fordonstyp. Kostnaden för dessa plattformsåtgärder har bedömts till totalt ca 20 Mkr.

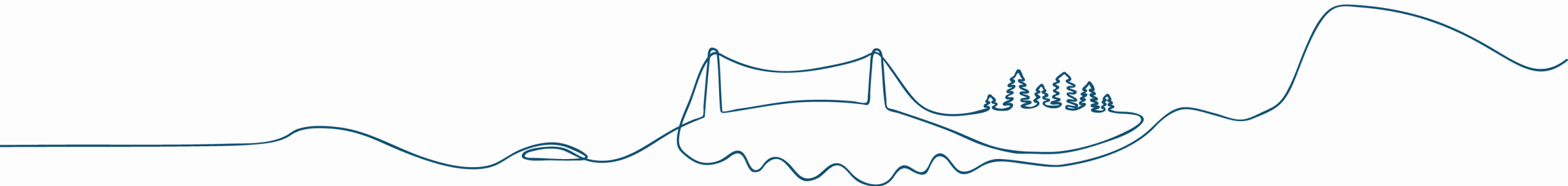


Figur 69: Tänkt läge för ny mittplattform i Sollefteå

Trafikkostnader

	Västerbotten	Västernorrland	Jämtland	Summa
Tåglinje nettokostnad	7 300 000	13 800 000	15 700 000	36 800 000
Buss Linje 40 försvinner		-4 800 000	-5 900 000	-10 700 000
Buss Bispgården-Graningebbruk-Sollefteå		400 000	200 000	600 000
Buss Östersund-Hammarstrand-Bispgården			2 100 000	2 100 000
Buss Sollefteå-Grillom-Örnsköldsvik		1 200 000		1 200 000
Summa	7 300 000	10 600 000	12 100 000	30 000 000

Tabell 6. Grov sammanställning av totala kostnader för respektive region.

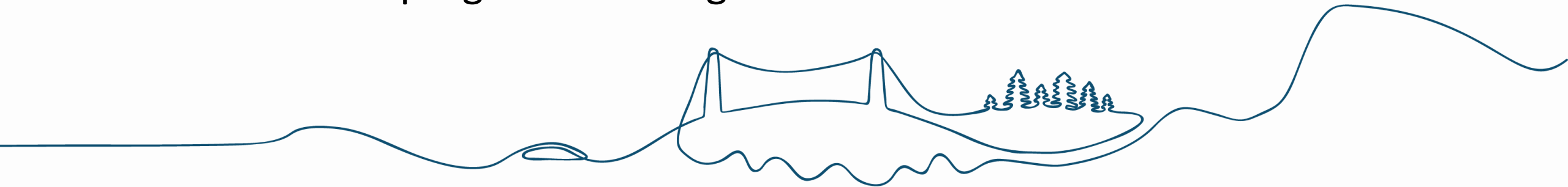


Resandeintäkter

WSP uppskattar resandet till ca 95 000 per år.

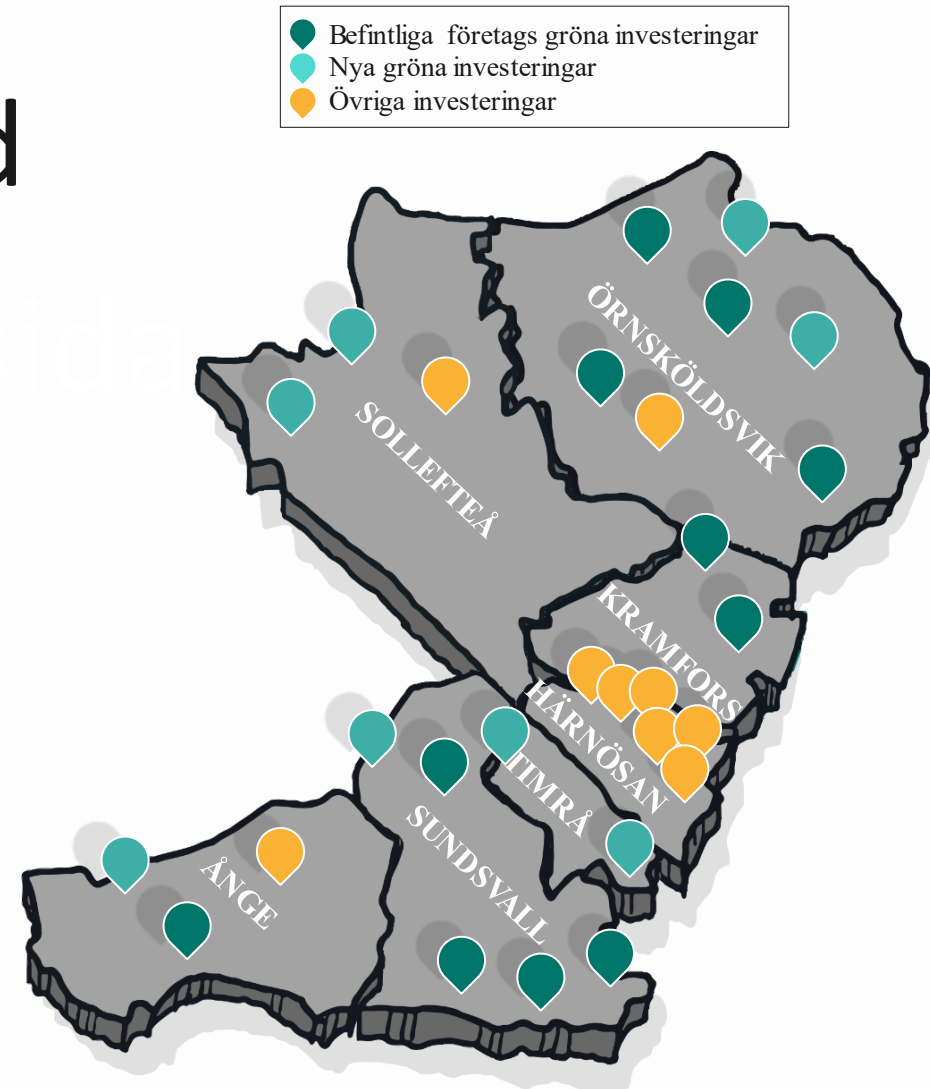
- Men – det finns många osäkra faktorer. Kan sjukresande i någon mån flyttas över till tåg?
- Hur påverkar försvarsetableringen i Sollefteå och Östersund resandet?
- Hur påverkar beslutade och planerade industrisatsningar resandet?

Trafikverkets basprognos 2040 säger 225 000 resor



Tillväxt i Västernorrland

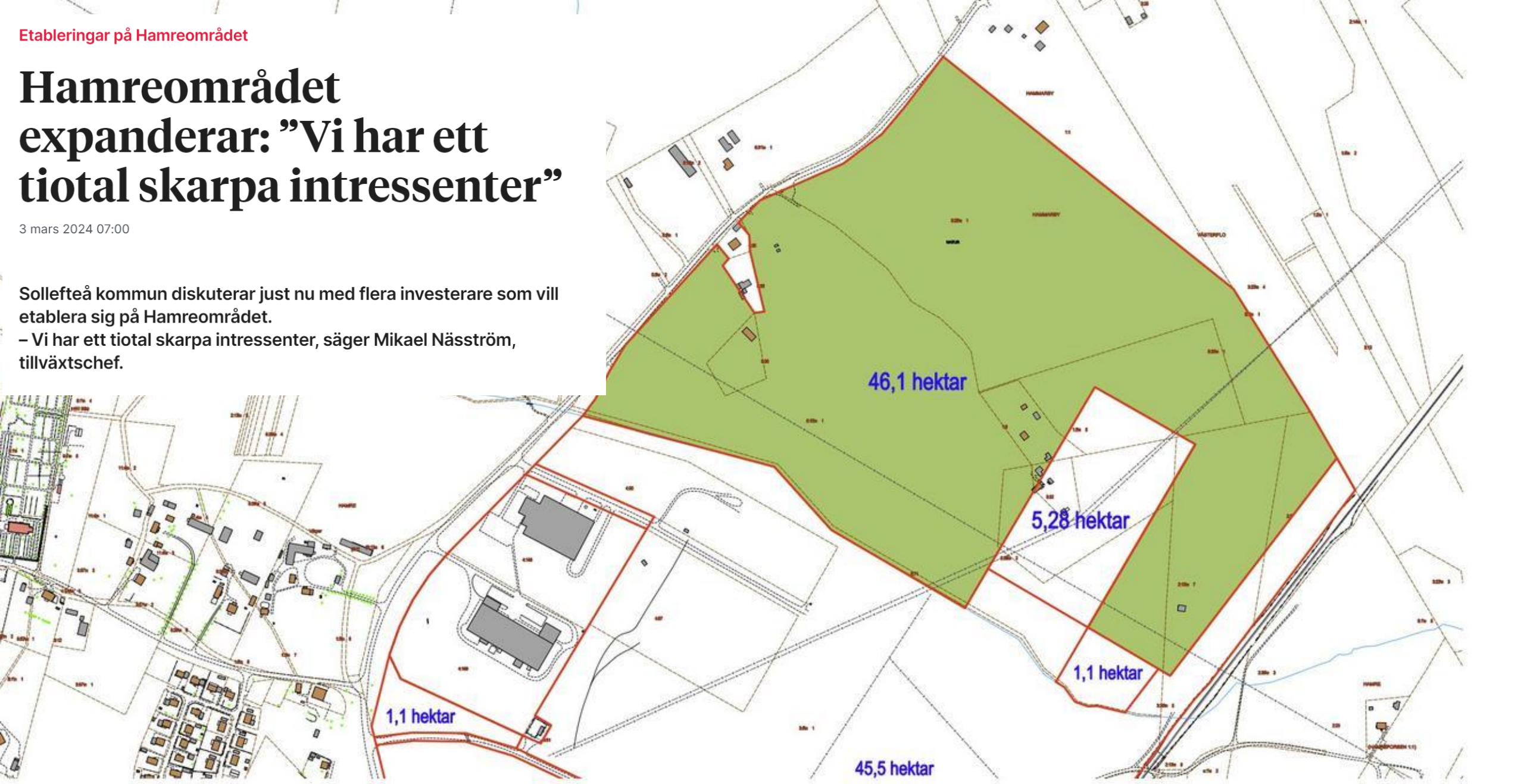
- 100-120 miljarder beräknad investeras i Västernorrland fram till 2030
- 15 000 nya arbetstillfällen och uppemot 40 000 inflyttare i Västernorrland

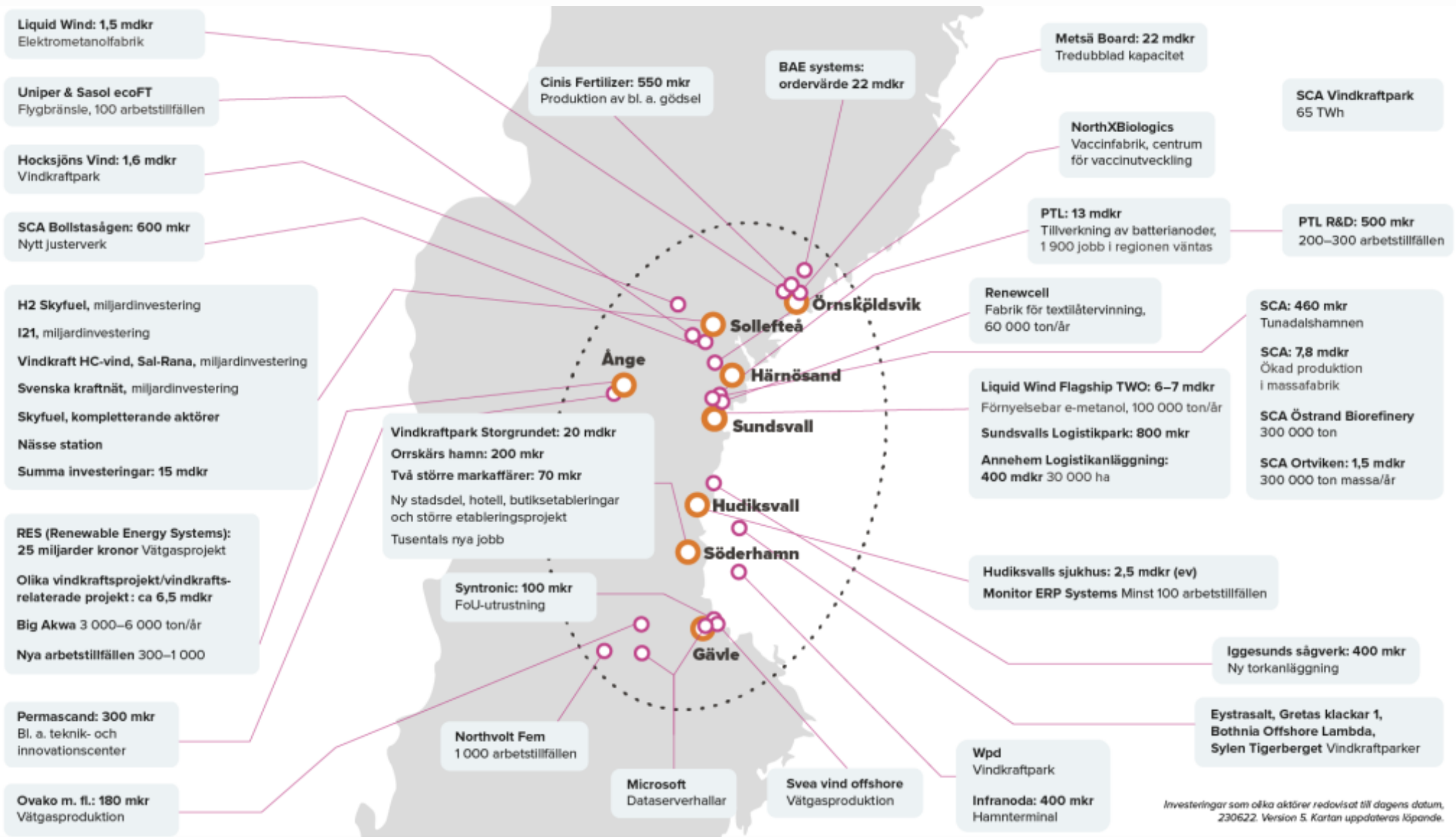


Hamreområdet expanderar: ”Vi har ett tiotal skarpa intressenter”

3 mars 2024 07:00

Sollefteå kommun diskuterar just nu med flera investerare som vill etablera sig på Hamreområdet.
– Vi har ett tiotal skarpa intressenter, säger Mikael Näsström, tillväxtschef.





- Utblick 2040 – en utökad tidtabell
- En utökning till totalt fyra tågset skapar möjlighet till arbetspendling

I Figur 6 nedan redovisas principitidtabell för utökad trafik år 2040. De fyra tillkommande dubbelturema är markerade med två nyanser i grått för att särskilja omloppen för de två tågseten.

Duved								05:26
Åre								05:33
Undersåker								05:43
Järpen								05:55
Krokom								06:31
Östersund			04:48	06:48	11:54	13:00	14:30	16:53
Bräcke			05:33	07:33	12:39	13:45	15:15	17:38
Bräcke	04:32	05:40	07:40	12:46	13:52	15:22		17:45
Kälarne	05:08	06:16	08:16	13:22	14:28	15:58		18:21
Ragunda	05:27	06:35	08:35	13:41	14:47	16:17		18:40
Bispgården	05:40	06:48	08:48	13:54	15:00	16:30		18:53
Långsele	06:07	07:15	09:15	14:21	15:27	16:57		19:20
Sollefteå	06:20	07:28	09:28	14:34	15:40	17:10		19:33
Västerasby	06:43	07:51	09:51	14:57	16:03	17:33		19:56
Västerasby	06:45	07:53	09:53	14:59	16:05	17:35		19:58
Örnsköldsvik	07:18	08:26	10:26	15:32	16:38	18:08		20:31
Umeå Ö				11:18	16:24			21:23
Umeå C				11:21	16:27			21:26
Umeå C	06:00			11:56		17:10		
Umeå Ö	06:03			11:59		17:13		
Örnsköldsvik	06:55	07:55	09:11	12:51	16:58	18:05	19:07	
Västerasby	07:29	08:29	09:45	13:25	17:32	18:39	19:41	
Västerasby	07:31	08:31	09:47	13:27	17:34	18:41	19:43	
Sollefteå	07:54	08:54	10:10	13:50	17:56	19:04	20:05	
Långsele	08:06	09:06	10:22	14:02	18:09	19:16	20:18	
Bispgården	08:34	09:34	10:50	14:30	18:37	19:44	20:46	
Ragunda	08:46	09:46	11:02	14:42	18:49	19:56	20:58	
Kälarne	09:06	10:06	11:22	15:02	19:09	20:16	21:18	
Bräcke	09:42	10:42	11:58	15:38	19:45	20:52	21:54	
Bräcke	09:49	10:49	12:05	15:45	19:52	20:59		
Östersund	10:34	11:34	12:50	16:30	20:37	21:44		
Krokom						22:00		
Järpen						22:36		
Undersåker						22:48		
Åre						22:58		
Duved						23:05		

Figur 6. Principitidtabell lång sikt med tre dubbelturer Umeå – Östersund, varav en är möjlig att förlänga till Duved, samt 4 dubbelturer Bräcke/Östersund-Örnsköldsvik.

Övriga infrastrukturåtgärder

ÅTGÄRD	KOSTNADSBEDÖMNING
Vändslinga Västeraspby	122 MKR
B-tågsanpassning Bräcke-Långsele / Införande av ERTMS	UPPGIFT SAKNAS
Hastighetshöjning Långsele – Västeraspby	150 MKR
Byte av växlar i Långsele och Västeraspby	LÅNGSELE (8 MKR), VÄSTERASBY (15 MKR)
Fjärrstyrning Västeraspby-Långsele	MINST 100 MKR
Mötesmöjlighet i Lökom (öster om Sollefteå)	42 MKR
Kompletterande plattformsåtgärder i Långsele	20 MKR
Kompletterande plattformsåtgärder i Sollefteå	31 MKR
Kompletterande plattformsåtgärder i Bispgården	UPPGIFT SAKNAS
Ev. behov av kapacitetshöjande åtgärder Långsele – Bräcke	UPPGIFT SAKNAS
Uppställningsspår i Bräcke	UPPGIFT SAKNAS
Totalt	CA 500-600 MSEK

Botniabanan, Ådalsbanan och vändslingan



Sammanfattning

- Stora restidsvinster för många orter
- Busstrafiken måste planeras om utefter sträckan
- Kostnaderna för infrastruktur beräknas till totalt 20mkr – men även kommunerna bör genomföra satsningar på omkringliggande infrastruktur
- Trafikkostnader är måttliga – möjlighet till överflytt av sjukresor och medfinansiering från staten
- **Genomförbart på kort sikt och utvecklingsbart på lång sikt**

