



Beslut om genomförande av spårbyte Västeraspy - Långsele

Alla beslut ska diarieföras och verksgemensamma beslut ska hanteras enligt rutin Hantering av verksgemensamma beslut (TDOK 2010:43).

– Verks-gemensamt beslut

Beslut

I enlighet med förslag till strategi framtagen i PM, *Beslutsunderlag – Spår- och växelbyte Västeraspy - Långsele 2022*, beslutar Trafikverket att inriktning för ett genomförande av spårbyte mellan Västeraspy och Långsele ska genomföras enligt utredningsalternativ Alt 1b.

Inriktningen är att Trafikverket ska genomföra spårbytet mellan driftplatserna Västeraspy - Långsele med förarbete på dagtidpass från maj-juli, helavstängt för spårbyte mellan augusti-oktober och efterarbete november-december på samma tider som förarbetena.

Då utredningen inte omfattar en strategi för tillkommande behov av trafikpåverkande arbeten längs Ådalsbanan och Norra stambanan bör också åtgärder kopplat till omledning i möjligaste mån samplaneras och förläggas så att det alltid går att nå Sundsvall och Ånge.

Bakgrund

Med bakgrund till punkt 16 i SERA-direktivets bilaga VII har Trafikverket genomfört en utredning om alternativa genomförandeanternativ på begäran av de sökande av järnvägskapacitet.

Bandelen 232 mellan Västeraspy och Långsele har idag en låg banstandard med nedsatt hastighet till STH 40. Om inte riktat underhåll görs under 2022 finns risken att banan blir oduglig och måste stänga.

Utredningen har i dialog med externa järnvägsföretag arbetat fram och utrett olika genomförandeanternativ för spår- och växelbytet. Av dessa har följande tre utretts vidare:

- Alt 1a, disparbete nattetid i 7 månader med 2 månader helavstängt
- Alt 1b, disparbete dagtid i 5 månader med 3 månader helavstängt
- Alt 1c, disparbete dagtid/nattetid i 5 månader med 3 månader helavstängt

Utredningen har belyst konsekvenser av de tre olika genomförandeanternativen. Ur ett övergripande perspektiv är utredningsalternativ 1b och 1c lika varandra men påverkar godstrafiken olika mycket utifrån trafikpåverkans tid på dygnet. I utredningen framkommer önskemål från de externa aktörerna att minska trafikpåverkan och upprätthålla viss framkomlighet under de mest trafikpåverkande månaderna som i Alt 1a. Ur ett utförarperspektiv finns fördelar i att genomföra åtgärden med längre helavstängningar som i Alt 1b och 1c. De avgörande skillnaderna mellan utredningsalternativet Alt 1a i förhållande till 1b och 1c är kortare helavstängning och disparbete nattetid men det får ett utfall kopplat till genomförandet, antal trafikavbrott, samplanering av maskinpark samt ökade samhällsekonomiska kostnader.

Ärendenummer
TRV 2019/7953
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendeID NY]

Sidor
2(2)

BESLUT

Beslutat av
Lennart Kalander,
PLnp
Dokumentdatum
2020-12-03



TRAFIKVERKET

Genomförandemetod 1b medför påverkan på dagtid därför har alternativet en lägre investeringskostnad och innebär färre risker under såväl genomförande som ur ett logistiskt perspektiv, där entreprenören slipper daglig transport och uppställning av maskinpark.

Alt 1b innebär stora utmaningar för de aktörer som transporterar gods på stråket på dagtid. Stråket mellan Västerasby - Långsele saknar korta omledningsvägar eller på andra sätt effektiva möjligheter att kompensera för uteblivna transporter på godssidan. Trafiken får problem med transporter till och från Västernorrlands produktionsindustri vid trafikpåverkan. Godstransporterna som trafikerar sträckan kan omledas och upprätthållas under den planerade trafikpåverkan men med merkostnader för operatörerna och med längre gångtider. Representanter för deltagande aktörer har i dialogen lämnat starka invändningar mot Alt 1b men är även införstådda i att banan måste rustas upp snabbt.

Sett till den mängd trafik som idag trafikerar banan mellan Västerasby - Långsele, banans standard och anläggningens prioritet om återställd banstandard, förordas ändå kortast möjliga trafikpåverkan och lägst samhällsekonomisk kostnad som val av genomförandemetod. Det innebär att inriktningen är att Trafikverket ska genomföra spår- och växelbytet mellan Västerasby - Långsele från maj till december månad med tre månaders helavstängning i 2022.

Mer information om bakgrund till projektet ges i PM, *Beslutsunderlag – Spår- och växelbyte Västerasby - Långsele 2022*.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Utredningen har genomförts av Trafikverkets avdelning Nationell planering (VO Planering) tillsammans med representanter från Trafikverkets Investeringsprojekt, kapacitetscenter (järnväg), avdelning Trafik, avdelning långsiktig Trafikplanering samt expertcenter (samhällsekonomi). Representanter från externa järnvägsföretag har medverkat genom att inkomma med synpunkter samt förslag på val av utredningsalternativ samt i ett senare skede konsekvensbeskrivningar av dessa.

Beslutet har fattats av en beslutsgrupp bestående av representanter för Trafikverkets verksamhetsområden Planering, Underhåll och Investering den 4 oktober 2020. Föredragande handläggare var Johan Engsfelt (Nationell planering). Representanter i beslutsgrupp var Lennart Kalander (avdelningschef Nationell planering), Catherine Kotake (avdelningschef Planering region mitt), Sven Ödeen (avdelningschef Underhåll), Jesper Klefsjö (distriktschef Investering region nord) och Tomas Lindroth (enhetschef Genomförandeplanering - Nationell planering).

Lennart Kalander, PLnp