



6. Härnösand – Västeråsby

2. Timrå – Härnösand

3. Sundsvall – Timrå

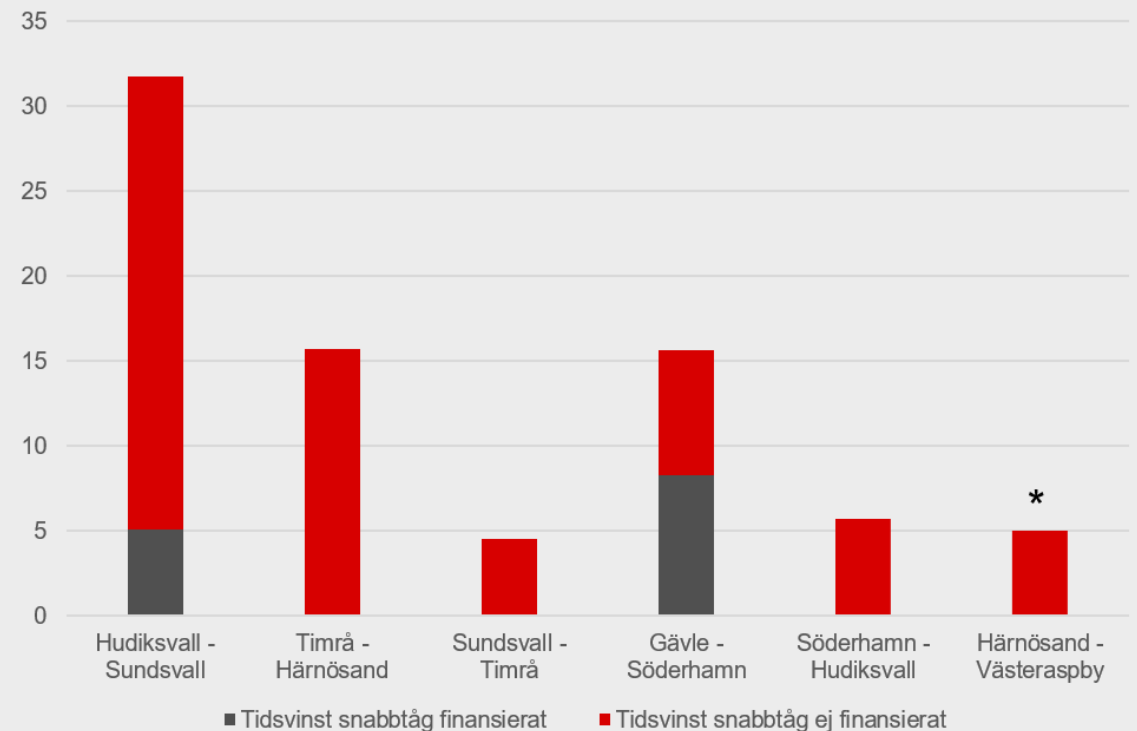
1. Hudiksvall – Sundsvall

5. Söderhamn – Hudiksvall

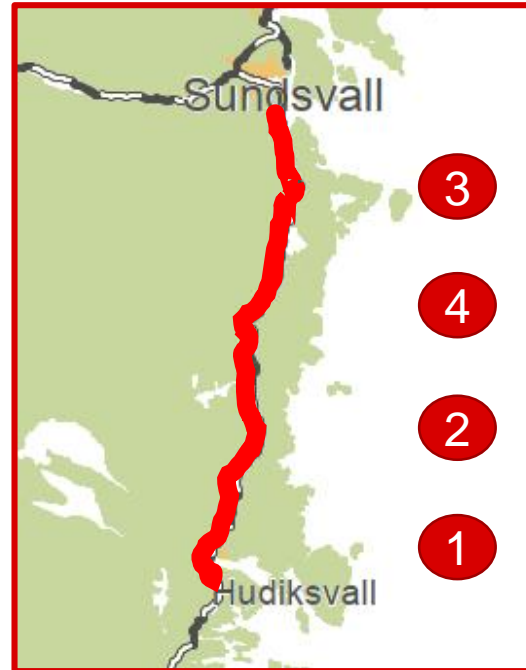
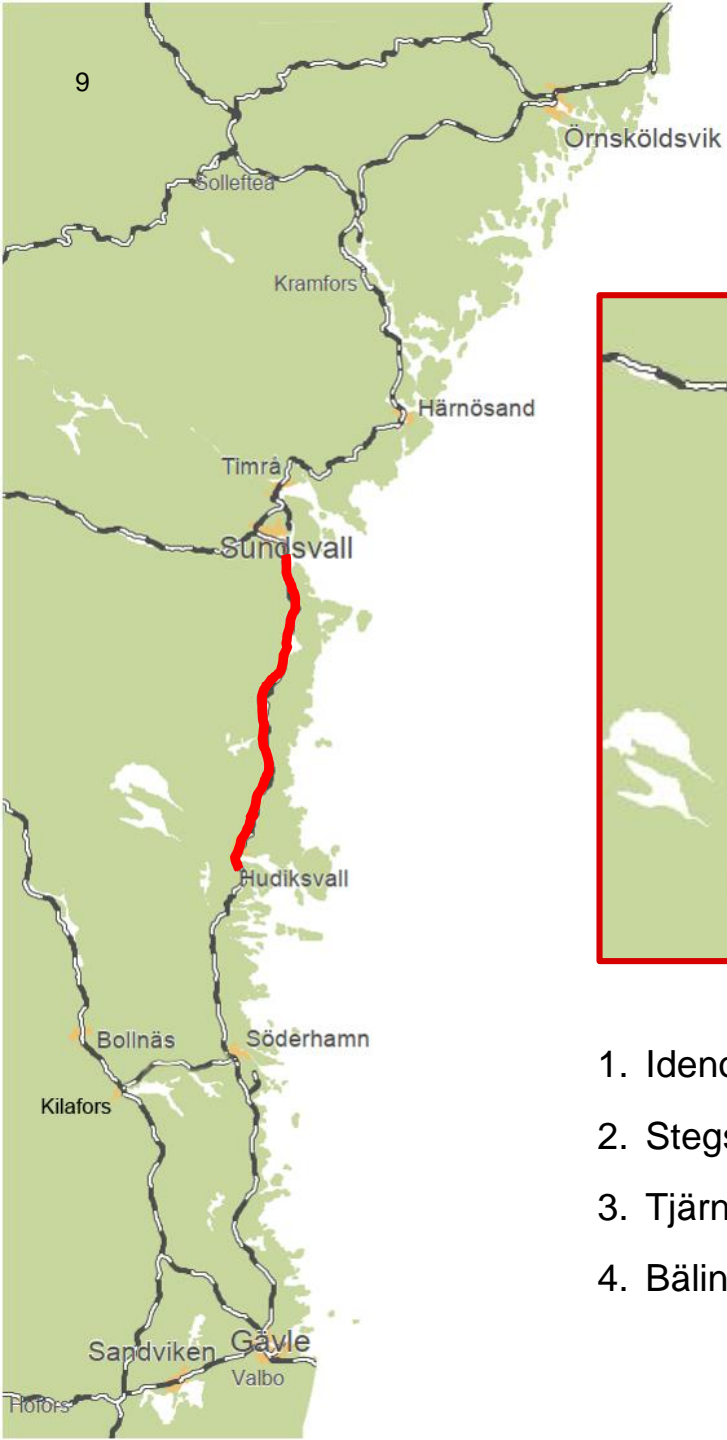
4. Gävle – Söderhamn

# Utbyggnadsordning 6 funktionella etapper

Genomsnittlig tidsvinst snabbtåg 250 km/h (min)



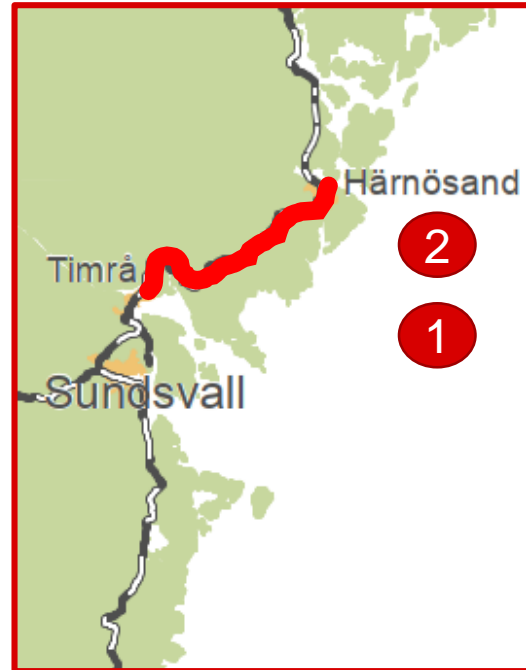
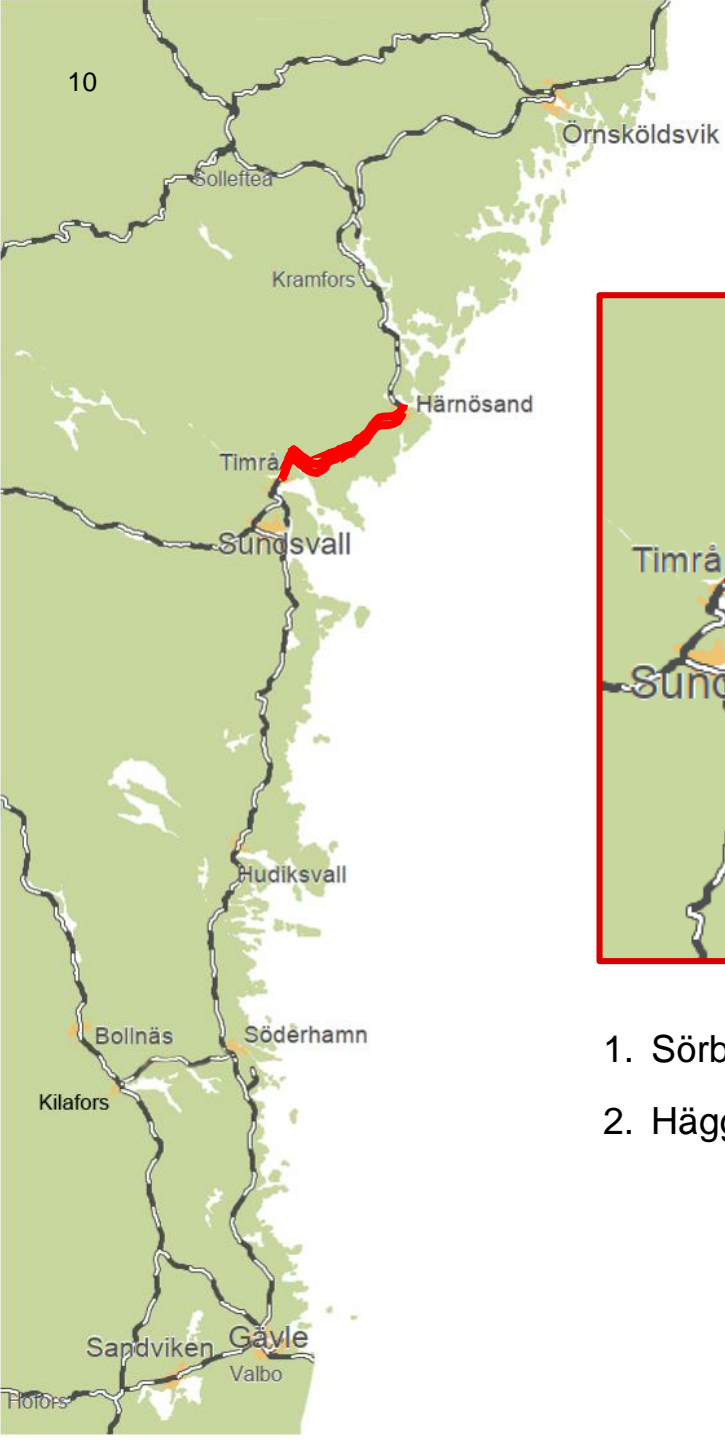
\*) Härnösand – Västeråsby kräver vidare utredning kring genomförbarhet och möjlig tidsvinst.



1. Idenor – Hudiksvall – Stegskogen
2. Stegskogen – Bäling
3. Tjärnvik – Dingersjö
4. Bäling – Gnarp – Tjärnvik

# Hudiksvall – Sundsvall

- Lägst medelhastighet på Ostkustbanan
- Mycket högt kapacitetsutnyttjande (92 %)
- Regelbundna persontågsmöten norr om Hudiksvall
- Mer godstrafik norr om Söderhamn (omledning till/från Norra stambanan via Söderhamn - Kilafors)
- Sammanhängande dubbelspår ger stora systemeffekter
- Fullfölj Sundsvall – Dingersjö som är finansierad i nationella planen

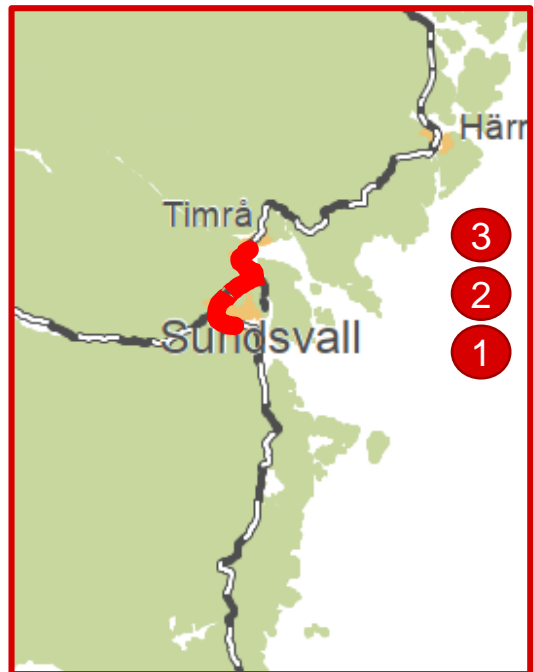
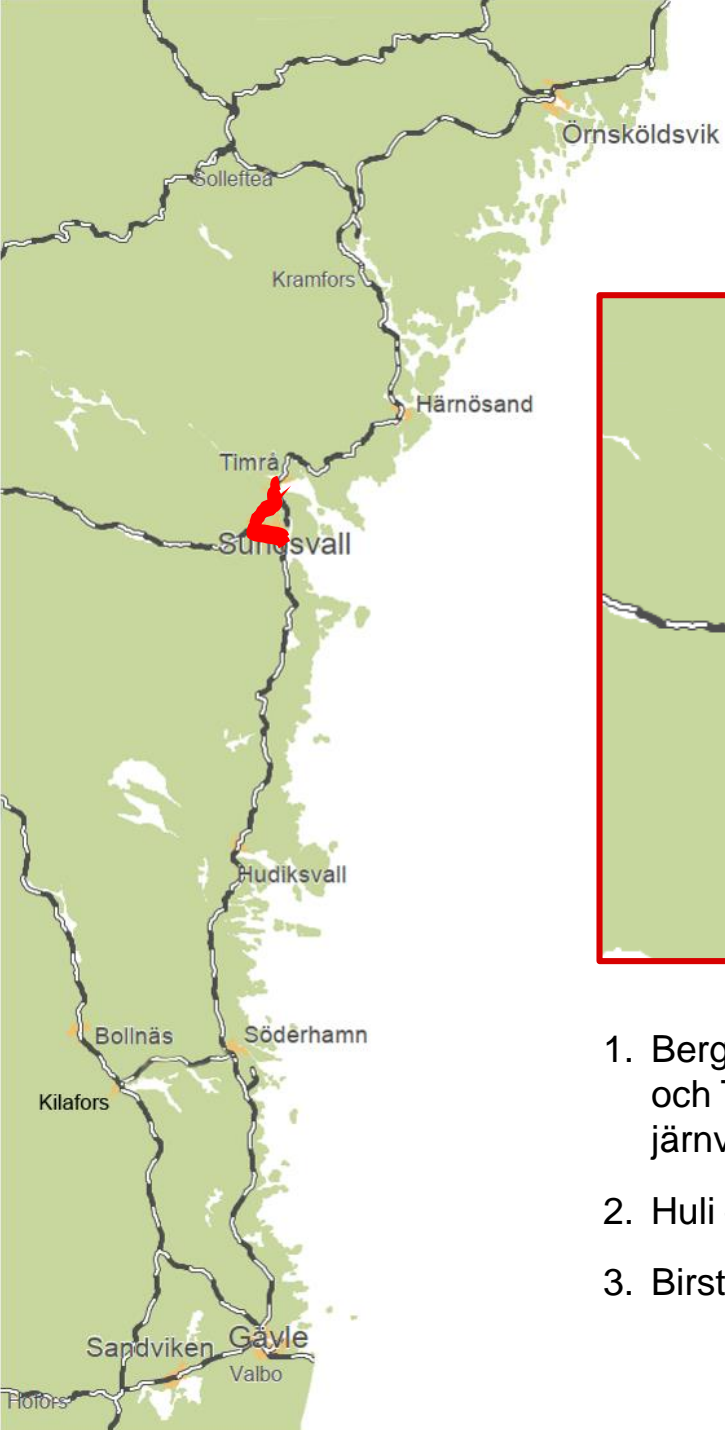


1. Sörberge – Haggsjön
2. Haggsjön – Härnösand

# Timrå – Härnösand

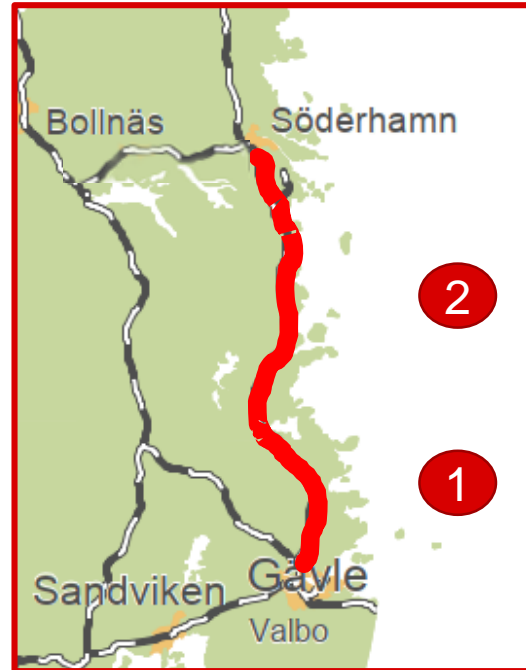
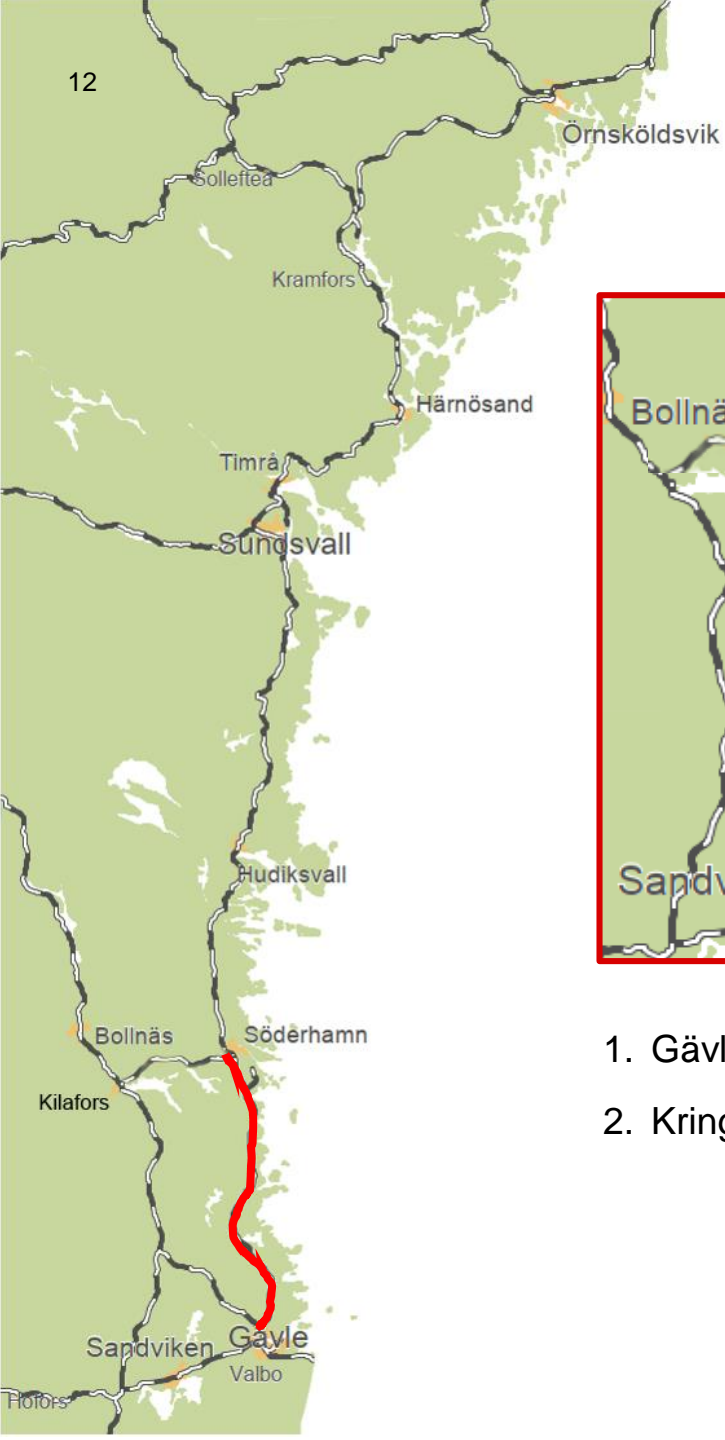
- Låg medelhastighet
- Stora tidsvinster
- Kraftiga lutningar ger tågviktsbegränsningar för godståg längs hela Norrlandskusten
- Mycket långa avstånd mellan vissa mötesstationer
- Etapp Sörberge – Haggsjön ger störst effekt

# Sundsvall – Timrå



1. Bergsåkertriangeln, Maland- och Tunadalsspåret, Birsta järnvägsutbyggnad
2. Huli – Birsta
3. Birsta – Timrå

1. Fullfölj finansierade investeringar i nationella planen som bidrar till ökad kapacitet
  - Bergsåkertriangeln, Maland- och Tunadalsspåret, Birsta järnvägsutbyggnad
2. Huli – Birsta (3 km norr om Nacksta)
  - Tillkommande godstrafik Sundsvall – Tunadal
  - Bra kapacitetseffekt tillsammans med planerade åtgärder Birsta – Maland
  - Förhållandevis liten gångtidsvinst
  - Befintlig järnväg behålls Bergsåkertriangeln – Huli
3. Birsta – Timrå
  - Förkortad linje ger stora tidsvinster
  - Pågående kapacitetsinvesteringar Birsta – Maland kan inte nyttjas av genomgående tåg

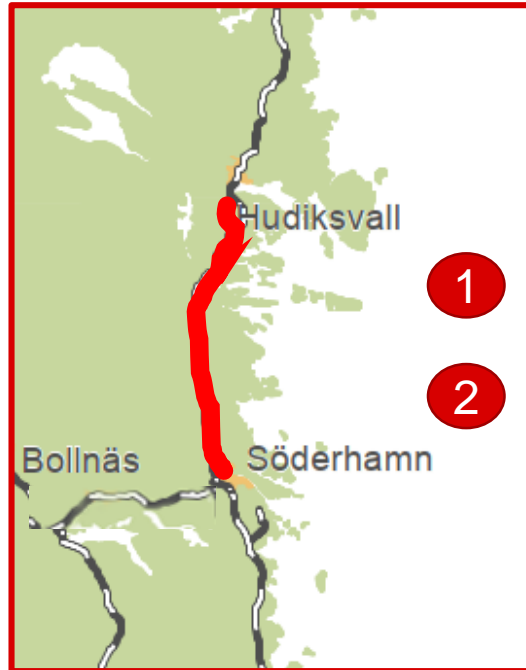
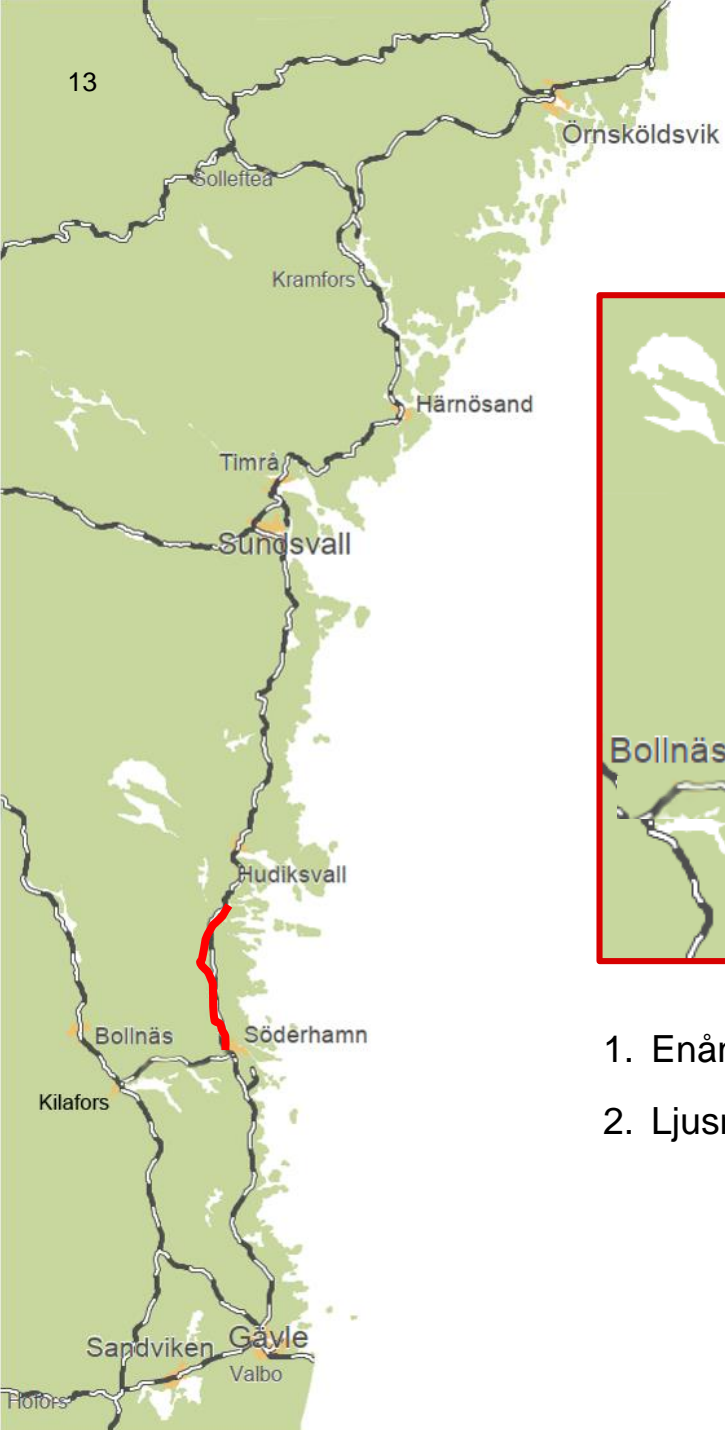


1. Gävle – Kringlan
2. Kringlan – Ljusne

# Gävle – Söderhamn

1. Fullfölj Gävle – Kringlan i nationella planen
2. Kringlan – Ljusne återstående etapp
  - Stor nytta i förhållande till kostnad
  - Risk att hela tidsvinsten inte kan nyttjas i tidtabellen för snabbtågen
  - Mindre godstrafik söder om Söderhamn i prognos

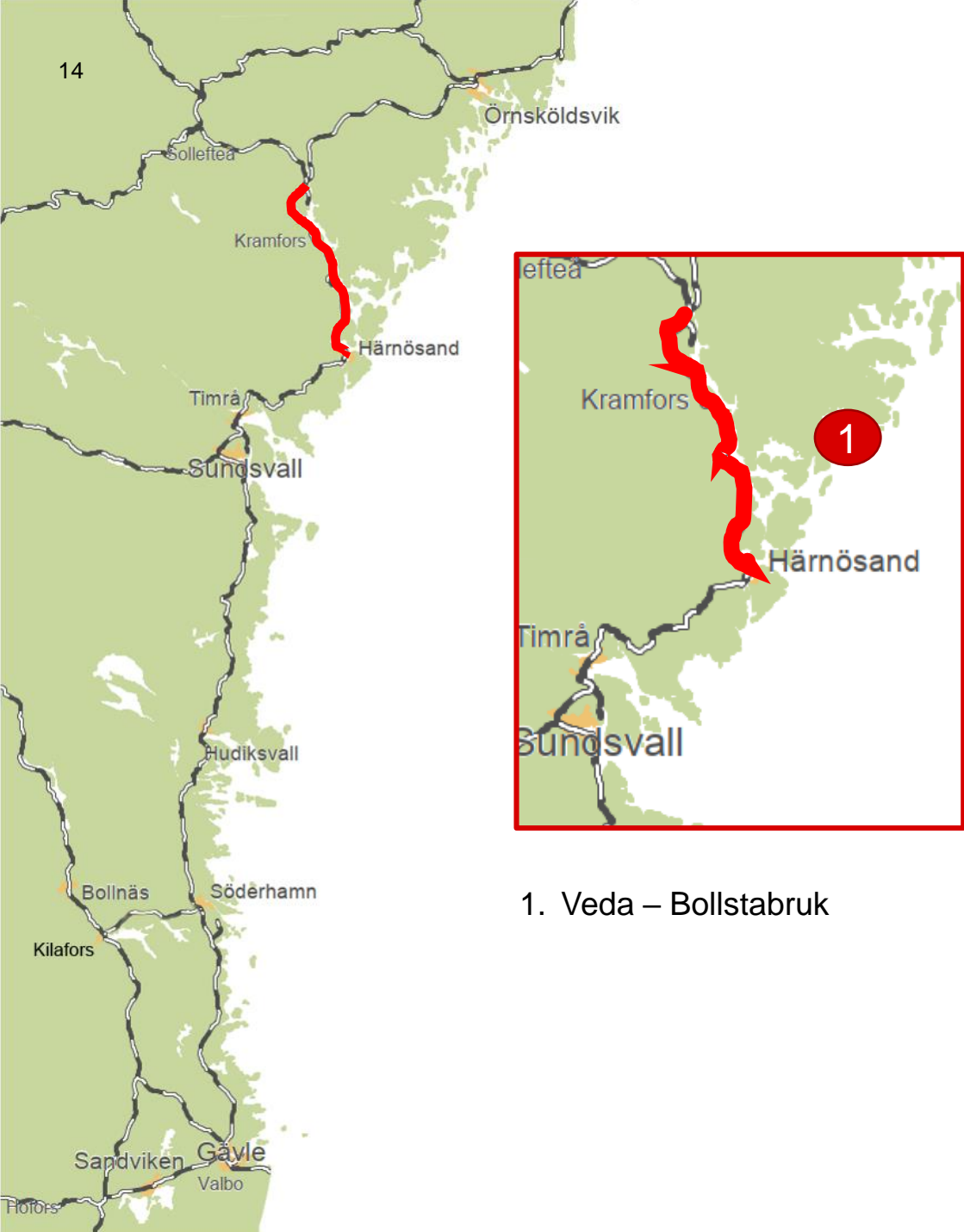




1. Enånger – Idenor
2. Ljusne – Enånger

# Söderhamn – Hudiksvall

1. Enånger – Iggesund – Idenor
  - Kvarvarande sträcka med låg hastighet norr om Söderhamn
  - Ger längre sammanhängande dubbelspår tillsammans med etapper vid Hudiksvall
  - Mer godstrafik än söder om Söderhamn
  
2. Ljusne – Söderhamn – Enånger
  - Hög hastighetsstandard redan idag (ombyggd på 90-talet)
  - Acceptabelt kapacitetsutnyttjande



1. Veda – Bollstabruk

# Härnösand–Västeraspy

- Del av sträcka är linjerätad med hög hastighet
- Veda – Bollstabruk återstår med låg hastighetsstandard (75–80 km/h)
- Potential finns för kortad restid
- Kraftiga, men korta lutningar
  - Ger inga tågviktsbegränsningar för passerande godståg
  - Ger tågviktsbegränsningar framförallt vid start från vissa mötesstationer
- Vidare utredning krävs kring genomförbarhet och kostnad



6. Härnösand – Västeråsby

2. Timrå – Härnösand

3. Sundsvall – Timrå

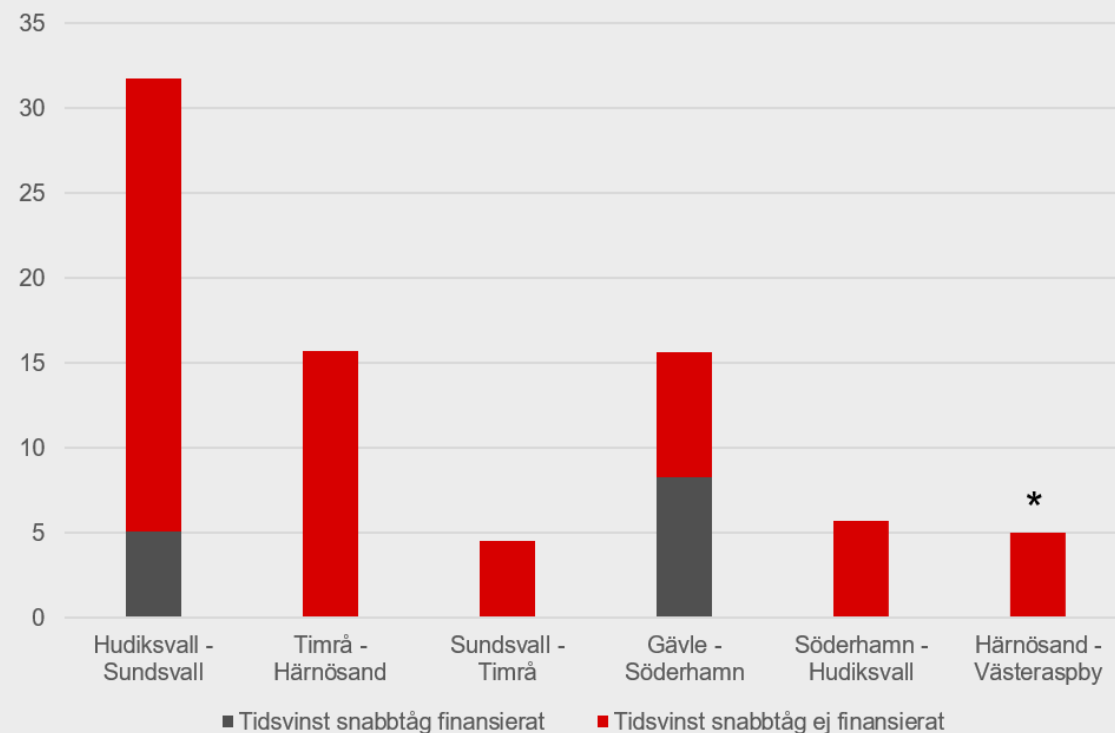
1. Hudiksvall – Sundsvall

5. Söderhamn – Hudiksvall

4. Gävle – Söderhamn

# Utbyggnadsordning 6 funktionella etapper

Genomsnittlig tidsvinst snabbtåg 250 km/h (min)



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