

Förstudie Gävle-Sundsvall dubbelspår

Informationsmöte i Söderhamn den 7 oktober 2009

Frågor & Svar

Varför prioriteras sträckan från Gävle? Hastigheten var ju väldigt låg mellan Hudiksvall-Sundsvall. Hastighetsmässigt vinner vi på att bygga sträckan Hudiksvall-Sundsvall först. I Gävle är det dock många tåg som startar och stannar, att prioritera utfarten från Gävle ger mer kapacitetsvinst.

Botniabanan har provkört tåg med 280 km/tim.

Hastighetsprofilen förändras inte i och med utbyggnaden av mötesstationer, det är först när vi bygger nytt som vi kan höja banans tillåtna hastighet till minst 250 km/tim.

Utbyggnaden av Botniabanan har pågått i 10 år, varför har inte detta projekt påbörjats tidigare? Det verkar inte genomtänkt.

Det har inte funnits pengar anslagna för dubbelspår på Ostkustbanan tidigare.

Tankar om vad som händer längre än 10 år framåt måste ju finnas.

På 90-talet fanns det ingen större järnvägstrafik på Ostkustbanan och då trodde man inte trycket skulle bli så stort som det nu visat sig.

Kan ytterligare ett spår byggas i Norralatunneln?

I dag bygger vi med 4,5 m mellan spåren i ett dubbelspår, i en tunnel behöver avståndet större – kanske ungefär 10 m (beror mycket på bergets kvalitet).

Kommer befintlig tunnel att vidgas?

Nej, nya tunnlar kommer att byggas. Trafiken måste vara igång på det andra spåret under byggtiden. Två tunnlar byggs också med tanke på säkerheten.

Vad händer över Ljusnan?

Beror på vilket alternativ vi väljer söder om Ljusnan. Sträckningen norr om älven anser vi vara låst till befintlig.

Förbindelsespåret Söderhamn-Kilafors

Kommunens ambition är att ta tillvara på den logistiknod som uppstår när banan mot Kilafors rustas och ett förbindelsespår från Ostkustbanan byggs. Kring detta nya förbindelsespår och banan mot Kilafors kommer ett samrådsmöte att hållas i början på nästa år och där kommer man in på detaljer och enskilda frågor.

Vilken längd har mötesstationerna, blir det perronger?

Mötesstationerna byggs för att 750 m långa tåg ska kunna mötas (1 000 m långt mellan växlarna). Två fullastade godståg ska kunna mötas. Inga perronger byggs.

Man förlänger inte mötesstationerna och utnyttjar de som en del av dubbelspåret?

Där man prickar mötesstationerna med den nya sträckningen så blir de en del av det framtida dubbelspåret.

Vet man statistiskt sett hur mycket man förlorar i väntetid vid tågmöten?

Sårbarheten på enkelspår är mycket stor. Blir det stora störningar så fortplantar sig förseningarna och påverkar trafiken under hela dagen. I dag finns det ingen återhämtningsförmåga på Ostkustbanan. I och med de nya mötesstationerna blir det kortare tågmöten men sårbarheten är fortfarande stor.