

## PM

Ärendenr: [Ärendenummer]  
Projektnr: [Projektnummer]

Till: Niklas Hermansson

Från: Mona Dalstål

2012-05-09



# TRAFIKVERKET

**Trafikverket**  
Box 417  
803 20 GÄVLE  
Besöksadress: N Kungsgatan 1  
mona.dalstal@trafikverket.se

**Mona Dalstål**  
Kapacitetscenter  
Direkt: 010-123 1423  
Mobil: 070-341 97 72

## Trafikstudie avseende timmerterminal i Ljusdal

### Bakgrund

Mitt i centrala Ljusdal invid järnvägsstationen ligger idag timmerterminalen för hantering och omlastning av skogsråvaror. Det är ingen optimal lösning ur stadsplanering och miljösynpunkt. Terminalen uppfyller heller inte verksamhetsutövarnas önskemål på en rationell och effektiv hantering av produkterna. Terminalen är utpekad som riksintresse och ett alternativ måste erbjudas om nuvarande terminal ska stängas. Önskan från kommunen är att ersätta befintlig terminal med en allsidig, attraktiv och expansiv skogsproduktsterminal med järnvägsanslutning i Ljusdals närhet.

Trafikverket har genomfört en förstudie i frågan och fyra alternativ har tagits fram. I förstudien har alternativet Tegeltjär rekommenderats. Planerna har dock stannat av då ingen part är villig att finansiera en ny större godsterminal i området.

Vid fortsatt arbete har Trätåg AB tillsammans med sin entreprenör, Jofab Åkeri, i Ljusdal identifierat ytterligare ett område som man anser skulle vara lämpligt att flytta omlastningsverksamheten till. Området benämns i studien som Kläppa,



Nytt föreslaget område Kläppa

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

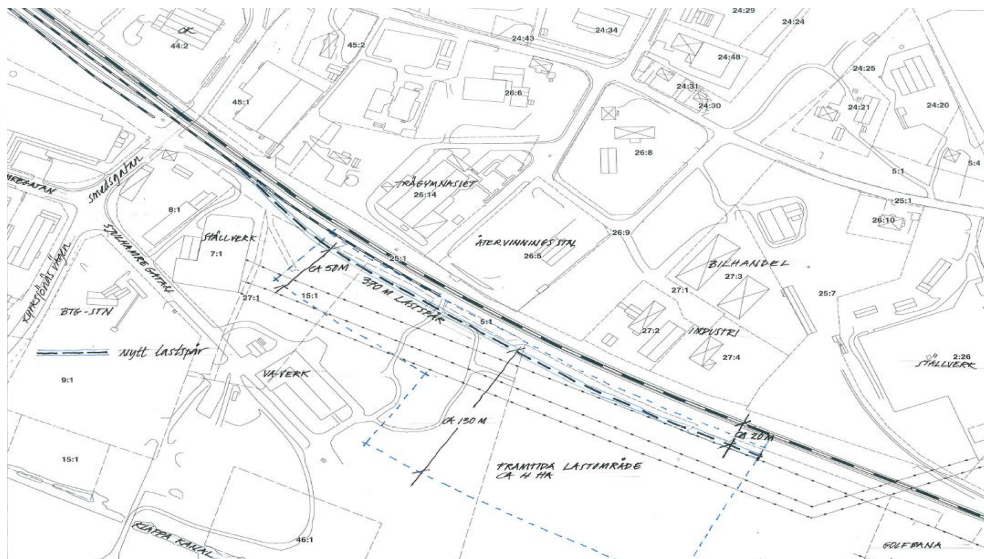
## Geografisk omfattning

Ljusdals bangård

## Syfte

Studien ska beskriva vilka konsekvenserna blir ur ett trafikalt perspektiv om Trätåg AB:s omlastningsverksamhet vid spår 7 på Ljusdals bangård flyttas till nytt föreslaget läge benämnt Kläppa. Studien ska beskriva om det ur kapacitetshänseende finns möjlighet till en ökad verksamhet/järnvägstrafik om omlastningsverksamheten flyttas. Hänsyn tas till rådande och förväntad kapacitetssituation i området.

I förekommande fall föreslås åtgärder för att förbättra tillgängligheten till och från en timmerterminal placerad i läge kallat Kläppa.



## Befintliga förhållanden

Trätåg AB omlastningsverksamhet är i dag beläget vid spår 7 på Ljusdals bangård. Spåret ägs av Trafikverket. Även det intilliggande markområdet som används för timmerupplag tillhör Trafikverket, men markområdet arrenderas idag av Trätåg AB, vilket innebär att Trätåg AB har full rådighet över timmerterminalen.

Verksamheten innebär stöningar i Ljusdals centrum. Den ger upphov till buller, damm, vibrationer och störande ljuskällor. Området är oftast skräpigt med mycket bark och trärester. Störningarna förekommer inte bara intill omlastningsområdet utan även längs transportvägarna för lastbilstransporterna.

Trafikverket har en av sina lastplatser (vilken är öppen för alla aktörer att använda) relativt centralt belägen i Ljusdal. Spåret på lastplatsen tillhör en av de 62 lastplatser i landet som har kategoriserats som A och på vilken det från och med Tågplan 2013 kommer att gå att ansöka om "kapacitet på lastplats".

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

## Trafik idag

Dagens virkesomlastning är lokaliserad till järnvägsområdet i Ljusdals centrum. Området hanterar årligen ca 550 000 ton skogsråvara. Trätåg AB som är den största aktören kör ca 400 000 ton om året, Holmen Skog AB ca 100 000 och Weda 50 000 ton. Allt kommer in med bil och lämnar med järnväg. Från Ljusdal avgår ca 14 lastade tåg i veckan måndag-lördag, där det jämnaste flödet är Trätåg AB två dagliga avgångar.

Trätåg AB lastar och kör tågen från timmerterminalen i centrum. Varje vagnsätt är längdbegränsat på grund av det korta spåret man lastar på. Lagerområdet är mycket litet. Trätåg AB vill i dagsläget bygga och äga en egen terminal då volymerna är stora.

Holmen Skog AB använder sig av Trafikverkets lastplats, i stationsområdets sydöstra område. Trafikverkets lastplats är öppen för alla aktörer att ansöka om kapacitet på. Holmen Skog AB söker genom sin tågoperatör adhoclägen på det spåret.

## Framtida trafik

Prognoser för godstrafik är alltid svårbedömda men bland annat miljöskäl talar för ökade järnvägstransporter. Basindustrins konjunktursvängningar påverkar även antalet järnvägstransporter och är svåra att förutse. Från Ljusdal finns det totalt en potential att transportera 3-6 tåg om dagen under vintersäsongen och drygt hälften under resterande del av året.

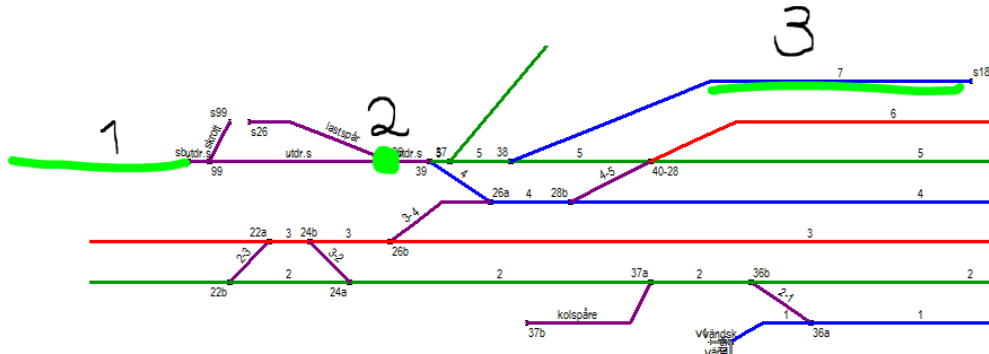
Eftersom dagens virkesterminal inte kan växa skulle eventuell framtida trafik till och från den vara oförändrad. Öppnas en ny terminal och nya etableringar läggs till denna kommer möjlighet för trafiken att öka från nuvarande nivå.

## Trafikering av timmerterminal

Idag trafikeras Trätåg AB Ljusdals bangård genom att tågen från Gävle körs in till spår 5 eller 6 för att där göra ett riktningssbyte med loket. Tåget växlas sedan ut via utdragsspåret och backas in till spår 7 för lastning. Växlingsrörelserna möjliggörs utifrån ett lokalfrigivningsområde från spår 5 och uppåt. Under denna lokalfrigivningstid påverkas inte trafikeringen av Stambanan.

Om fler aktörer opererar samtidigt på bangården kan konflikter uppstå genom att det så kallade lastspåret (2 i skissen nedan) som nyttjas är kort och vagnar kan befinna sig i ute i växlingsområdet och genom detta spärra vägen för Trätåg AB växling och för avgående tåg. Det kan även uppstå konflikter på grund av uppställda vagnar på spår 5 eller 6 då riktningssbyten ska göras.

Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]



En förlängning av utdragsspåret (1 i skissen) möjliggör att lastning av Trätågs vagnar kan ske utanför "stationsområdet". Undanväxlingen från stationsområdet snabbas upp då inget riktningsbyte behövs vid ankomsten. Tåget körs in till spår 5 och backas därefter ut till lastningsområdet. Det bör ses som kapacitetshöjande för stationen att konflikter mellan de olika operatörerna minskar (2 på skissen ovan) under den tid som Trätåg AB befinner sig i området vid Kläppa. Spår 7 (3 på skissen ovan) frigörs även under denna tid och möjliggör för övriga aktörer att ställa upp delar av sina tåg under den tid som vagnar lastas vid det korta så kallade lastspåret. Med dagens volymer finns kapacitet för att även andra aktörer kan nyttja det nya terminalområdet.

När det gäller trafik som trafikerar stambanan gör flyttningen ingen skillnad från idag.

## Slutsats

Vid en förlängning av utdragsspåret förändras inte helheten vid trafikeringen av Ljusdals bangård. Rängering kommer att fortsätta på stationsområdet, befintliga spår används som överlämningsbangård.

Möjligheten till en förenklad och uppsnabbad växling inom stationsområdet gör att kapacitet frigörs och möjliggör lastning för flera aktörer samtidigt.

Trafiken på Stambanan påverkas inte i detta läge.

En möjlig utveckling är att bygga ut ett ytterligare lokalfrigivningsområde där även spår 4 ingår för att kunna merutnyttja kapaciteten vid riktningsbyten och tågavgångar.

Det som kan ses som negativt med förlängningen av spåret är det ökade antalet passager av Smedsgatan till dess att en lösning med bro/tunnel är löst.