



ATLANTBANAN

# Yttrande Nationell plan för transportinfrastrukturen

---

## Partnerskapet Atlantbanan

Samarbetet kring Atlantbanan har pågått i olika former sedan början av 1990-talet. För närvarande bedrivs arbetet i ett regionsövergripande partnerskap bestående av: Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland, Region Gävleborg och kommunerna Åre, Krokom, Östersund, Bräcke, Ånge, Sundsvall, Ljusdal, Bollnäs, Ovanåker och Ockelbo. Även Projekt Mittstråket samt Norrtågs Intresseförening ingår partnerskapets arbete.

Partnerskapet Atlantbanan arbetar transportslagsövergripande och verkar bland annat för utveckling av Norra Stambanan och Mittbanan och trafiken på dessa banor från Stockholm/Arlanda via Gävle, Bollnäs, Ljusdal mot Storlien och vidare mot Trondheim respektive mellan Sundsvall och Storlien och vidare mot Trondheim. Delar av partnerskapets geografiska sträckning är densamma som för Bottniska korridorens primära godskorridor vars frågor är viktiga för såväl lokal och regional nivå som för det nationella systemperspektivet.

### Utifrån Trafikverkets förslag till nationell plan vill vi lyfta följande frågor som särskilt viktiga:

- Att etappen Gävle-Kringlan på Ostkustbanan finansieras fullt ut och byggs i sin helhet under planperioden.
- Att ytterligare åtgärds paket för Mittbanan, de som nu finns i Trafikverkets tioprocent-förslag, kommer med nationell plan.
- Att arbetet för en bra Norgeförbindelsen intensifieras.
- Att pågående kapacitetshöjande åtgärder på Norra Stambanan slutförs.

## Dagens utveckling i stråket

För Norra stambanan har arbetet har de senaste åren frågan om hur ett effektivt underhåll bedrivs varit högaktuell i och med införandet av begreppet servicefönster. Där har nu tillämpning och planeringsförutsättningar ändras från Trafikverket vilket vi upplever som glädjande. Detta är direkt kopplat till den frågan finns frågor om järnvägens kapacitet för såväl person- och godståg. Nu pågår ett arbete mellan bland annat regionala kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket regionalt om hur fler tåg kan få plats på spåren.

Gällande Mittbanan har flera nödvändiga åtgärder, investeringar och utredningar genomförts inom ramen för genomförande- och samverkansprojektet Mittstråket. Åtgärder som att minska antalet obebakade plankorsningar, ombyggnation av Ånge bangård samt reinvesteringar som främjar förbindelsen mot Norge bör nämnas. Projektet har visat att samlade åtgärds paket är effektiva sätt att sänka restider och öka kapacitet och säkerhet.



# ATLANTBANAN

I kapitel 3.2.1 beskrivs viktiga internationella godsstråk järnväg. Här bör även Mittbanan lyftas in som ett viktigt gränsöverskridande godsstråk. Likaså bör persontågstrafiken Stockholm – Åre/Trondheim lyftas fram tydligare i planen.

## Synpunkter på nationella planförslaget

Utifrån Trafikverkets förslag till nationell plan vill vi lyfta följande frågor som särskilt viktiga.

### ***Att etappen Gävle-Kringlan på Ostkustbanan finansieras fullt ut och byggs i sin helhet under planperioden.***

Etappen Gävle-Kringlan är en mycket viktig investering eftersom att den binder samman Norra Stambanan, Ostkustbanan och Bergslagsbanan. Den möjliggör ett regionaltågsstopp vid Gävle sjukhus och förbättrar anslutningen till Gävle hamn. Den möjliggör byggande av tusentals bostäder vilket är sammankopplat med pågående förhandling mellan Gävle kommun och "Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande". Det är bra att etappen Gävle-Kringlan den finns med i planförslaget men objektet bör finansieras fullt ut och byggs i sin helhet under planperioden.

### ***Att ytterligare åtgärds paket för Mittbanan, de som nu finns i Trafikverkets tioprocent-förslag, kommer med nationell plan.***

Att ytterligare åtgärds paket för Mittbanan mellan Sundsvall och Ånge redan finns med i planförslaget är positivt eftersom att det kommer bidra till förkortade restider och högre kapacitet. Det finns dock ett stort behov av att även övriga två åtgärds paket som gäller Atlantbanestråket, som nu återfinns i Trafikverkets plus tio procent-förslag, genomförs under kommande planperiod.

### ***Att arbetet för en bra Norgeförbindelsen intensifieras.***

Åtgärderna vid Stora helvetet på Mittbanan samt elektrifieringen av Meråkerbanan ger förutsättningar för en hållbar Norgeförbindelse med Trondheim som slutpunkt för järnvägen. Det är viktigt att respektive lands infrastrukturmyndigheter ges i uppdrag att vidareutveckla samarbetet och fortsatta investeringsinsatser gällande Norgeförbindelsen eftersom att den kommer vara avgörande för utveckling av såväl besöksnäring, arbetspendling som godstransporter.

### ***Att pågående kapacitetshöjande åtgärder på Norra Stambanan slutförs.***

Det är glädjande att länsbanan Söderhamn-Kilafors snart kommer att öppnas för trafik och det är mycket positivt att pågående kapacitetshöjande åtgärder på Norra Stambanan slutförs i Trafikverkets förslag till Nationell plan. Nu behöver vi tillsammans arbeta med att kommande godstrafiken via länsbanan kommer fram i bra samspel med persontrafiken. Precis som förslag till nationell plan anser vi att det är viktigt att ha kapaciteten i nedre Norrland som utpekad brist.

2017-11-28

Elise Ryder Wikén

Ordförande