



ATLANTBANAN

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
N2015-3479-TIF

Yttrande SOU 2015:42 "Koll på anläggningen" från projektsamarbetet Atlantbanan

Samarbetsprojektet Atlantbanan ber först att tacka för att vi fått möjligheten att komma in med ett sent remissvar i rubricerat ärende och samtidigt **sammanfatta** vårt svar med ett budskap att vi efterlyser tidiga breda dialoger med alla berörda inför större underhållsåtgärder så att de kan genomföras med minsta möjliga störningar för såväl gods som persontrafik.

Inledning och bakgrund så är Atlantbanan ett gemensamt samarbetsprojekt mellan projektägarna Region Jämtland/Härjedalen, Länsstyrelsen Västernorrland och Region Gävleborg.

Projektägare är även kommunerna Åre, Krokom, Östersund, Bräcke, Ånge, Sundsvall, Ljusdal, Bollnäs, Ovanåker och Ockelbo samt Norrtågs Intresseförening.

Samarbetsprojektet har drivits sedan 1993 och har som fokus och arbetsuppgift att utveckla person och godstrafik samt infrastruktur efter banavsnitten Norra Stambanan och hela Mittbanan. Mycket arbete läggs även ned i samarbeten med angränsande stråk och då i synnerhet i Norge och Meråkerbanan som är sträckan i stort sett mellan Trondheimsregionen – med ca 400.000 invånare - och Storlien.

Det finns en rad åtgärder och exempel som genomförts i våra stråk och där partnerskapet bidraget med sitt engagemang i infrastruktur och trafikförbättringar sedan 1993 som snabbtågsanpassningar, infrastrukturförstärkningar och brobyggen, reseförbättringsåtgärder samt faciliteter utanför spåren i form av t.ex. resecenter o.s.v.

Sedan 2011 så har Atlantbanan arbetat mycket för att få nödvändiga infrastrukturutbyggningar på plats efter Norra Stambanan och dessa är nu på gång att bli klara, eller ligger i Trafikverkets nuvarande plan, i form av avlastningsspåret för godstrafik Kilafors-Söderhamn samt de nya mötesplatserna vid Kilafors och Röstbo stationer.

När det gäller Mittbanan så har fokuseringen i stort varit att få in föreslagna trimningsåtgärder nedre Mittbanan (mellan Ånge-Sundsvall), tågstopp i Nälden samt inbyggande av de många och farliga plankorsningarna i västra Jämtland. Glädjande finns även dessa nu i en plan vid namn "Mittstråket" och där resp. LPU har ansvaret för sin organisation och i de vidare förhandlingar med bl.a. Trafikverket.

Kommentarer

Mycket av Atlantbanans många års strävan bygger på en rejäl regionförstoring med Norge och Trondheim som är Norges tredje största stad och den gemensamma nämnaren Meråkerbanan. Här är det mycket viktigt att Trafikverket går i takt med norska Jernbaneverket och dess arbete. **Järnvägspassagen Stora Helvetet** som ligger på svensk sida men strax före gränspassagen måste byggas bort i form av ett broalternativ och där finns det även många röster och goda säll även hos Trafikverket själva trots att prislappen sägs bli runt 20 miljoner mer. En bro är ett måste för om befintliga godsoperatörer kommer kunna tänkas satsa på en ny trafik då stigningen och kurvtagningen från Norge via Stora Helvetet till Sverige inte medger hela tåg på 1200 ton. Det finns även många fler säll som ur säkerhetssynpunkt då E-14 går under klippbranten samt mindre snöröjningsproblem med bro. Nämnas kan att E-14 trafikeras med mellan 500-550 lastbilar per vecka från Sverige till mitt-Norge bara i avgående trafik så en järnväg i fas skulle kunna ersätta en hel del i denna lastbilsflotta och nödvändiga miljöförbättringar krediteras.

Parallellt med detta arbete så måste även de få km oelektrifierad sträcka mellan **Norge och Storlien** få sitt energitillskott.

Avsnittet Norra Stambanan (Bräcke/Ånge – Gävle) så kom ett beslut hösten 2014 från Trafikverket centralt **angående servicefönster** som innebar en lång process mellan Atlantbaneprojektet med befintliga tågoperatörer på sin sida och Trafikverket. Beslutet då, och för T 16, var att man helt enkelt skulle stänga av en sträcka från Ramsjö till Ockelbo (nästan 20 mil och enkelspår) 2 timmar per dag och 5 dagar i veckan för eventuella underhållsarbeten. Trafikverket kallade det själva ett test från början i diskussionerna och utöver ett 2 milsspår med dubbelspår i Skåne som stängs av på natten så skulle även Norra Stambanan ingå. Det här renderade i många möten och diskussioner innan Trafikverket själva drog tillbaka beslutet i maj 2015 och att man avsåg att ev. vänta till T 17.

Hade beslutet verkställtts så hade en mycket fint uppbyggd regionaltrafik av X-Trafik, med 9 dubbelturer/dygn mellan Ljusdal och Gävle fått stora problem när man hade varit tvungen att ställa in en dubbeltur per dag och samhället måste gå in med ett bussalternativ på en vägsträcka där Trafikverket själv uttryckt som ett mycket farligt och olycksdrabbat vägnavnitt. Stråket används även flitigt av flera godsoperatörer och i synnerhet Greencargo som ibland vissa dygn har runt 20 tåg på sträckan med material till och från hela Norrland och Rush Rail som ansvarar för 3 dubbelturer med timmertransporter mellan Ljusdal och Gävle varje dag och på dagtid. I övrigt alla kombitågen till/från Norrland och norra Norge.

De tyngsta argumenten från Atlantbanan och tågoperatörerna var varför inte Trafikverket då aldrig använde flera tågfrälagen på veckan med upp mot 9 timmars pass i stället för att stänga av mitt på dagen. Godstågsoperatörerna åberopade även att många fjärrtåg försenades upp till 6 timmar beroende på dess 2 timmars avstängning och allt skulle innebära mycket trängre trafik vilket kunnat innebära mer lastbilar i stället för tåg.

Atlantbanan vill poängtera att vi ingalunda är mot ett givet och bra underhåll på stråken men vi efterlyser en bredare och tidigare dialog med Trafikverket om nu ett nytt förslag inför T 17 dyker upp.

Atlantbanan vill till sist runt infrastruktur nämna betydelsen av att bygga ut de viktiga dubbelspårerna på södra delen av Norra Stambanan mellan **Kilafors-Holmsveden** på 1.5 mil och **Mo Grindar-Ockelbo** 7 km.

Glädjande här är att Trafikverket själv har dessa nödvändiga åtgärder i sina tidiga tankar på sin hemsida inför framtidens utmaningar.

När det gäller **persontrafiken** så är regionaltrafiken fortsatt stabil med de 9 dubbelturerna mellan Sundsvall-Östersund och förlängning med 5 dubbelturer till Åre samt 2 dubbelturer till Storlien där tågen möter norska NSB:s dieselvagnar från Trondheim.

X-Trafik rapporterar också stabilt och ökat resande på sina 9 dubbelturer mellan Gävle-Ljusdal men det som oroar Atlantbanan mycket är SJ:s ev. planer att köra sin

”Jämtlandstrafik” över Sundsvall med Intercitytågen och kanske även snabbtåget SJ 3000 vilket kommer utöka restiden till minst en timma. SJ Norrlandståg (nattågen) har redan tagit det beslutet och köra via Sundsvall och nyligen kom även beskedet att inte köra alls från 2016 förutom runt 90 dygn per år.

Många långpendlare och i synnerhet turismen blir förlorare här och vi träffar även SJ:s ledning i Gävle 5/10 för ny information inför T 17.

Stora förlorare blir i så fall inlandskommunerna i Gävleborg och runt 80.000 människor samt de ca 100.000 från Åre till Ånge som inte kan åka mellan regionerna då det är SJ som är ensam operatör att köra mellan Norra Stambanan och Mittbanan. Med andra ord måste man åka via kusten och Söderhamn/Hudiksvall från Bollnäs/Ljusdal och via Sundsvall för att ta sig t.ex. till Östersund/Åre.

Atlantbanegruppen anser **till sist** att det är absolut nödvändigt att en bred politisk överenskommelse tecknas mellan – om möjligt – samtliga partier i Sveriges Riksdag kring den framtida finansieringen av svensk infrastruktur. Oavsett vilka regeringsallianser det är i de kommande mandatperioderna så kommer man inte kunna tillskjuta tillräckliga medel till att bygga upp nödvändig infrastruktur om man fortsätter som nu att ta kostnaden direkt ur kommande budget.

För att klara omställningar som är nödvändiga för att göra Sverige mindre beroende av fossila bränslen måste staten ha möjlighet att upplåna likvida medel annars kan vi diskutera nödvändiga satsningar hur länge som helst men bara ha råd att upprätthålla en acceptabel standard på redan befintliga nät.

Östersund 2015-09-23

Och på uppdrag av Atlantbanans styrgrupp

Billy Eng