



# ATLANTBANAN

till: [i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia: [i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

## **Partnerskapet Atlantbanans yttrande över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037**

Transportinfrastrukturen spelar en avgörande roll för omställningen till det fossilfria välfärdssamhället. Om klimatmålen ska nås måste rätt åtgärder sättas in i nästa nationella plan. Åtgärder som snabbt kan bidra till minskat koldioxidutsläpp genom överflytt av transporter från väg och flyg till järnväg ska därmed prioriteras. Det gäller både för persontrafik, godstrafik och för etablering av nya och utveckling av befintliga terminaler.

Under de senaste åren har en stark nyindustrialisering i norra och mellersta Sverige skett, fram till 2035 planeras investeringar för 1 000 miljarder kronor. Hänsyn måste tas till det gods som produceras i denna del av landet. Med stora volymer och långa avstånd till de stora marknaderna är åtgärder här särskilt viktiga. Brist på kapacitet i norra Sverige är enligt Transportstyrelsen ett hinder för överflytt av godstransporter från väg till järnväg, transportarbetet kommer samtidigt enligt Trafikverkets prognos öka. Den växande besöksnäringen och investeringarna i näringslivet måste mötas upp med ökade infrastrukturinvesteringar.

I norra och mellersta Sverige är flera tunga näringar, till exempel skogsnäringen och tillverkningsindustrin, beroende av effektiva järnvägstransporter för fortsatt utveckling och tillväxt. I klimatomställningen blir järnväg allt viktigare. Norska statens beslut att till 2024 rusta upp och elektrifiera Meråkerbanan innebär att en ny marknad öppnas med möjligheten att nå Trondheims isfria hamn. Investeringarna möjliggör för en gränsöverskridande bana från kust till kust, en stor fördel och möjlighet för både framtida gods- och persontrafik. Möjligheterna som de norska investeringarna innebär måste omhändertas i det svenska järnvägsnätet. Det betyder att kapacitetsbrister i nätet, som förstärks till följd av satsningarna i Norge, behöver åtgärdas.

Den växande besöksnäringen kräver utvecklad infrastruktur och ökad möjlighet till hållbara resor. Många har under pandemin semestrerat i Sverige vilket ställer krav på goda kommunikationer till populära destinationer. Många väljer även att flytta från storstäder till landsbygd. Vi har i fjol sett ökat intresse att bo nära naturen, vilket ger ökad livskvalitet, och befolkningsökning i glesbygd. Ökad kunskap om, och möjligheten till, distansarbete skapar nya förutsättningar vid val av bostadsort. Urbaniseringen kommer säkerligen fortsätta men kanske mattas av något. Det är viktigt att strategier som tas fram svarar mot denna samhällsutveckling. Den växande besöksnäringen och investeringarna i näringslivet måste mötas upp med ökade infrastrukturinvesteringar i norra Sverige.

Atlantbanan är viktig både för godstrafiken, långväga persontrafik och för interregional persontrafik. Utifrån pågående hastighetsöversyn på vägar och klimatomställningen är en tillgänglig och tidseffektiv tågtrafik viktigt för boende och näringsliv längs Atlantbanan. Trafikverket upprättar för närvarande en trafikslagsövergripande stråkstudie för Atlantstråket. Inom studien diskuteras målbilder för 2030. Exempel på mål som diskuterats och som anses vara viktiga för partnerskapet Atlantbanan är att restiden Östersunds – Stockholm bör understiga 4 timmar och att utbudet behöver öka. Det innebär ökade marknadsandelar för tåg och minskade koldioxidutsläpp. Östersund är navet och motorn för norra Sveriges inland, tillgängligheten hit är därför av stor betydelse för hela stråket. Detta skapar därmed även större arbetsmarknadsregioner och kan bidra till en hållbar tillväxt. För att nå målet krävs investeringar i form av hastighetshöjande och kapacitetsförstärkande åtgärder på järnvägen.

Vidmakthållande är viktigt och ska prioriteras, samtidigt kan inte dagens järnväg möta de kapacitetsbehov som finns redan nu. Kapacitetsbristen kommer endast öka kostnaden och minska möjligheterna att underhålla den befintliga järnvägen. Mer kapacitet behövs för att klara vidmakthållandet av dagens järnväg. Det är viktigt att hela transportkedjorna från inlandet ut mot kusterna och hamnarna och från norr mot söder, där Atlantbanan ingår som en länk i en mycket viktig godskorridor, fungerar tillfredsställande. Den östvästliga axeln mellan Sundsvall och Trondheim via Östersund samt Atlantbanans koppling söderut mot Stockholm via Gävleborg är viktiga för den gemensamma utvecklingen längs stråket. För Atlantbanan finns brister och åtgärder utpekade i Åtgärdsvalsstudie Kuststråket Gävle–Umeå och Trafikverkets pågående utredning Atlantstråket.

**En fortsatt utveckling och förbättring av järnvägsinfrastrukturen längs Atlantbanan, med hög robusthet och minskade restider, är viktigt för attraktivitet och konkurrenskraft. En satsning på Atlantbanan är inte bara av regionalt intresse utan även av nationellt intresse.**

2021-01-25

Jörgen Larsson  
Ordförande partnerskapet Atlantbanan

**Partnerskapet Atlantbanan** verkar för utveckling av Norra Stambanan, Mittbanan och Meråkerbanan samt trafiken på dessa banor mellan Stockholm, Arlanda, Gävle, Bollnäs, Ljusdal, Östersund och vidare mot Trondheim respektive mellan Sundsvall och Östersund vidare till Trondheim. Atlantbanan sammanbinder två hav, hamnar och flygplatser, städer som Trondheim, Östersund, Gävle, Uppsala och Stockholm samt cirka tre miljoner människor. Deltagande organisationer i partnerskapet är de nio kommunerna; Bollnäs, Bräcke, Krokom, Ljusdal, Ockelbo, Ovanåker, Ånge, Åre och Östersund samt Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland. I samband med rådslaget 2021 kommer även de fyra norska kommunerna; Meråker, Stjørdal, Malvik och Trondheim samt Trøndelag fylke att ansluta.