

Till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)li.remissvar@regeringskansliet.se**Diarienummer:** LI2025/01587**Kopia:** li.transport.remissvar@regeringskansliet.se; region@regionjh.se; rg@regiongavleborg.se; region.vasternorrland@rvn.se; jvfn@hellstenkommunikation.se; henric.fuchs@rvn.se**Gemensamt yttrande från Gävleborgskommunerna Bollnäs, Ljusdal, Ovanåker och Ockelbo om förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037**

Gävleborgskommunerna Bollnäs, Ljusdal, Ovanåker och Ockelbo har tagit del av förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen och lämnar följande gemensamma yttrande för att tydligt markera Norra stambanans stora betydelse för järnvägssystemet i Gävleborg och Sverige som helhet.

Norra stambanan – en mångfunktionell järnväg

Norra stambanan är en internationellt betydelsefull järnväg för godstrafik samt en central del i det av Trafikverket utpekade och prioriterade transportflödet Hallsberg-Luleå. Norra stambanan har många grundläggande funktioner som knyter ihop transportkedjorna från inlandet ut mot kusten samt från norr till söder mot Stockholm, Arlanda, Hallsberg, Göteborg med mera. I och med Sveriges och Finlands anslutning till NATO har också förutsättningarna för militärens behov av godstransporter ändrats väsentligt. Förutom den nord-sydliga riktningen finns nu även ett behov av att kunna transportera materiel från de norska Atlanthamnarna österut, mot Finland, Bottniska viken och Östersjön. Framförallt har gränsöverskridande järnvägar i öst-västlig riktning fått ökad betydelse för militären och en förbindelse som kommer att vara särskilt betydelsefull är den mellan den strategiskt viktiga hamnen i Trondheim och hamnarna längs Bottenhavets kust, bland annat ett av landets största logistiknav: Gävle Hamn. Mittbanan, Norra stambanan, Meråkerbanan och Trönderbanan bildar här ett stråk som kan förväntas få ökad betydelse för militär godstrafik.

Kapacitetsbrister och sliten järnväg hindrar utvecklingen

De kapacitetsbrister som idag råder på Norra stambanan innebär att möjligheterna för utvecklingen av gods- och persontrafiken begränsas. Från Kilafors och söderut är kapacitetsproblemen påtagliga sedan godståg börjat ledas om från Ostkustbanan via den nyligen upprustade tvärbanan Söderhamn-Kilafors och vidare söderut mot Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan. Järnvägsinfrastrukturen börjar nu också bli rejält nerkörd på sträckan, vilket skapar en hel del trafikstörningar. Exempelvis har hastigheten, på grund av dålig bärighet, under ca två års tid varit nedsatt till 40 km/h på en sträcka strax norr om Ockelbo, vilket är anmärkningsvärt och oacceptabelt på en järnväg som trafikeras av stålpendeln, kopparpendeln, posttågen, fisktågen, timmertåg, leveranser till StoraEnso och SCA, komponenttåg till Volvo, SJ, X-trafik med mera.

Färdigställ dubbelspåret mellan Kilafors och Ockelbo

Vi vill särskilt trycka på behovet av att färdigställa dubbelspårsutbyggnaden på Norra stambanan mellan Kilafors och Ockelbo. Konkret handlar det om att bygga bort enkelspårsträckorna Kilafors-Holmsveden (15 km) och Ockelbo-Mo grindar (7 km), vilket vi ser som en kostnadseffektiv åtgärd för ökad kapacitet, hastighet och bärighet i hela

järnvägssystemet. Här måste även en upprustning och ombyggnation av Ockelbo bangård framföras, eftersom bangården har nått sin tekniska livslängd (brister i funktionalitet) och bör byggas om samtidigt som dubbelspåret mellan Ockelbo-Mo grindar byggs. Behovet av dessa åtgärder framgår också tydligt i ett flertal av Trafikverkets egna framtagna analyser och utredningar, se nedan:

- ÅVS för kuststråket Gävle-Umeå (2015)
- Järnväg i norra Sverige, underlag till Sverigeförhandlingen (2016)
- Kapacitetsutredning för sträckan Gävle-Västeråsby, Norra stambanan sträckan Storvik-Kilafors (2019)
- Bristanalys Nedre Norrland (2021)
- Utredning Atlantstråket (2021)
- Kapacitetsutredning för stambanorna genom Norrland, sträckorna Storvik-Vännäs och Gävle-Ockelbo (2022)
- Utbyggnad av järnväg i norra Sverige – utbyggnadsstrategi för trafikflödena Luleå-Hallsberg och Luleå-Stockholm (2025)
- Fördjupad utredning för Mittbanan och stambanorna genom Norrland, ”Atlantstråket” (2025)
- Samlad effektbedömning för Ockelbo-Mo grindar, dubbelspår inklusive Ockelbo bangård (2025)
- Kunskapsöversikt – Godstrafik på järnväg – godstrafikens villkor, krav och behov (2025)

Med järnvägskapaciteten som grund kan upprustningen av enkelspårsträckorna mellan Kilafors-Holmsveden och Ockelbo-Mo grindar ses som de mest angelägna objekten i Nedre Norrland. Hela sträckan Kilafors-Ockelbo är också dimensionerande för stambanan och kustjärnvägen samt ingår i Trafikverkets övergripande mål om ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken i norra Sverige. Sträckan Kilafors-Ockelbo ingår också i EU:s stomnätsskorridor TEN-T/Skandinavien-Medelhavet, vilket medför möjligheter till EU-finansiering. Vidare vill vi också hänvisa till Trafikverkets signalöversyn och införandet av ERTMS, där det enligt Trafikverkets planeringsunderlag tydligt framgår att sträckan Kilafors-Ockelbo ingår bland de högst prioriterade stråken, vilket ytterligare understryker hur angeläget det är att dubbelspåret färdigställs.

Ockelbo-Mo grindar och Ockelbo bangård har högsta prioritet

Utifrån ovan nämnda har vi sett mycket positivt på att objektet Ockelbo-Mo grindar, inklusive Ockelbo bangård, kom med som kandidat till ny nationell plan. Därför ställer vi oss nu frågande till att objektet inte finns med som namngiven investering i planförslaget. Dock finns objektet med på listan över investeringar som övervägts och som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent, vilket understryker att objektet har stor relevans för transportsystemets behov av kapacitetsförstärkningar på sträckan. En nyligen uppdaterad samlad effektbedömning från Trafikverket slår också fast att Ockelbo-Mo grindar, dubbelspår inklusive Ockelbo bangård, ligger på samma nivå som andra järnvägsobjekt som finns med i planförslaget. Vidare utifrån restider har objektet också mycket stor betydelse, vilket framgår i Trafikverkets, precis i dagarna publicerade, fördjupade utredning för Mittbanan och stambanorna genom Norrland, ”Atlantstråket”. Utredningen, som ska fungera

som utbyggnadsstrategi och beslutsunderlag, sätter högsta prioritet på Ockelbo-Mo grindar och Ockelbo bangård. Den uppskattade kostnaden på ca 1518 Mkr bör också i järnvägssammanhang ses som greppbar och möjlig att få med i planen.

Gävle-Kringlan – en viktig satsning i Norra stambanestråket

I sammanhanget vill vi också nämna objektet Gävle-Kringlan, som kommer att förbättra kapaciteten och minska restiderna på Norra stambanan, Ostkustbanan och Bergslagsbanan, som sammankopplas i järnvägsknuten och residensstaden Gävle. Vi delar också Region Gävleborgs bedömning att utbyggnaden av Gävle-Kringlan är den strategiskt mest viktiga infrastruktursatsningen i länet och den planerade regionala stationen Gävle Västra, i direkt anslutning till länssjukhuset, blir en central pusselbit för att förbättra tillgängligheten till vård, utbildning och arbete för hela Gävleborgs län. Gävle-Kringlan är en investering i hela det svenska transportsystemets funktionalitet.

Avslutningsvis vill vi hänvisa till regeringens uttalade vilja om att planera och prioritera utifrån ett system- och sammanhängande stråkperspektiv, så att det så snart som möjligt kan ge önskade effekter för järnvägstrafiken. Utifrån att ha tagit del av planförslaget, inriktningsunderlaget och ovan nämnda utredningar av Trafikverket kan vi inte tolka det på något annat sätt än att ett färdigställande av dubbelspåret mellan Kilafors och Ockelbo är en nödvändig och kostnadseffektiv åtgärd som kommer att skapa bättre förutsättningar för arbets- och studiependling, ett konkurrenskraftigt näringsliv och stärkt totalförsvär.

Med vänlig hälsning

Abdullahi Cadaani (S), kommunstyrelsens ordförande i Bollnäs kommun

Pernilla Färlin (M), kommunstyrelsens ordförande i Ljusdals kommun

Yoomi Renström (S), kommunstyrelsens ordförande i Ovanåkers kommun

Magnus Jonsson (S), kommunstyrelsens ordförande i Ockelbo kommun