



ATLANTBANAN

Remissvar på förslag till Nationell plan för
transportinfrastruktur 2026-2037

2025-12-22

Från:

Partnerskapet Atlantbanan

Till:

Till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

li.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2025/01587

Remissvar på planförslag för Nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

Partnerskapet Atlantbanan

Vårt partnerskap samlar aktörer från kommuner och regioner längs Trønderbanan, Meråkerbanan, Mittbanan och Norra Stambanan. Partnerskapet verkar för att stärka Atlantbanan som en strategiskt viktig förbindelse mellan Sverige och Norge, från kust till kust.

Atlantbanan utgör en central länk för både gods- och persontransporter och är ett viktigt stråk för att möjliggöra effektiva transporter, stärka arbetsmarknadsregioner och säkerställa robusthet i hela järnvägssystemet. Atlantbanan är även högt prioriterad ur ett militärstrategiskt perspektiv då den utgör en viktig länk mellan den norska Atlantkusten, det svenska inlandet och flera hamnstäder vid Östersjön.

En satsning på Atlantbanan är därför inte bara av regionalt intresse – utan i högsta grad också av nationellt och internationellt intresse.

Atlantbanans strategiska betydelse för gods och militär mobilitet

Atlantbanans nordvästra del, Mittbanan, har idag en mycket begränsad godstrafik väster om Ånge. Däremot finns potential att öka transporter på järnväg mellan Norge och Sverige i och med färdigställandet av Meråkerbanans elektrifiering. Aktörer på båda sidor om gränsen har visat intresse för den nya möjligheten till transporter mellan länderna.

Atlantbanan del från Ånge och vidare söderut, Norra Stambanan, utgör idag en av de mest centrala korridorerna för godstransporter i Sverige. Atlantbanans koppling mot Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen innebär att den knyter samman norra och södra Sverige och fungerar som en pulsåder för landets godstransporter. Stora volymer av timmer, pappersmassa, stål och trävaror transporteras längs banan till hamnar och industrier i södra

Sverige och vidare ut på exportmarknader. Norra Stambanan är också avgörande för att insatsvaror ska nå från södra till norra Sverige på ett effektivt sätt.

I dag är båda banorna i huvudsak enkelspåriga vilket innebär begränsad kapacitet och bristande robusthet. Detta påverkar både punktlighet och möjligheten att köra längre och tyngre godståg, vilket i sin tur försvagar järnvägens konkurrenskraft gentemot vägtransporter. Partnerskap Atlantbanan ser därför positivt på att Norra Stambanan ingår i ett av Trafikverkets prioriterade stråk för vidmakthållandeåtgärder och planförslagets satsning på ökad framkomlighet för 750 meter långa tåg längs Norra Stambanan samt det fortsatta arbetet med att höja kapaciteten även på Mittbanan.

I Trafikverkets rapport "Godstrafik på järnväg" (2025) tydliggörs att kapacitetsbrister, begränsad bärighet och bristande robusthet är några av de största hindren för att järnvägen ska kunna ta en större andel av godstransporterna. Detta gäller i synnerhet enkelspåriga sträckor med blandad trafik, däribland Mittbanan och Norra Stambanan. Stora industrisatsningar i övre Norrland tillsammans med upprustningen av försvaret kommer sannolikt innebära att bland annat Mittbanan och Norra Stambanan får ett än högre kapacitetsutnyttjande.

Rapporten betonar även vikten av internationella transportkorridorer för Sveriges konkurrenskraft och för den militära mobiliteten, vilket gör Atlantbanan – med sin förbindelse mellan den norska Atlantkusten, det svenska inlandet och viktiga hamnar vid Bottenhavet – till en strategisk länk av nationell betydelse.

Som särskilt viktig lyfts förbindelsen mellan hamnen i Trondheim och den svenska ostkusten. Mittbanan och Norra Stambanan kan tillsammans med Meråkerbanan och Trønderbanan antas få en ökad betydelse för den militära godstrafiken. Ur ett militärt perspektiv är Atlantbanan av särskild vikt för:

- Militär mobilitet och försörjning: Järnvägen möjliggör tunga transporter av materiel, personal och förnödenheter mellan Norge och Sverige.
- Internationell samverkan: Atlantbanan stärker den operativa förmågan inom NATO genom att skapa en direkt transportkorridor från Atlantkusten till viktiga hamnar och järnvägsnoder i Sverige där transporter kan ledas vidare i både nordlig, sydlig och östlig riktning.
- Redundans och robusthet: I händelse av kris eller konflikt är det avgörande att ha alternativa och pålitliga transportvägar. Atlantbanan fungerar som en avlastning och förstärkning till andra nationella och internationella transportleder såsom Ostkustbanan och Inlandsbanan.

Sammantaget visar rapportens slutsatser att investeringar på Mittbanan och Norra Stambanan inte bara är avgörande för regional utveckling, utan också för Sveriges långsiktiga konkurrenskraft och klimatomställning.

Persontrafik längs Atlantbanan

Atlantbanan tjänar dubbla syften när det kommer till persontrafik, den är viktig för den regionala trafiken men även för fjärrtrafiken. I och med att hela sträckan från Trondheim till Stockholm inom kort är elektrifierad skapas mycket goda möjligheter för sömlös trafikering från Trondheim i väst till Stockholm (Gävle/Sundsvall) i öst, något som Atlantbanan länge verkat för att få igenom. Partnerskapet anser att det är olyckligt att det tidigast kan bli aktuellt med

reguljära direkttåg Trondheim–Stockholm först 2029, till följd av de beslut som fattats under 2025 i både Sverige och Norge.

För boende i Jämtland, Västernorrland och Gävleborg fungerar stråket även som en regionalstågssträcka och länk till arbetsmarknader, utbildning och service. Förbättrad järnvägstrafik med högre hastigheter och bättre punktlighet kan korta restiderna avsevärt och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Detta stärker möjligheten att bo kvar i sitt län samtidigt som man kan pendla till arbete eller studier.

Besöksnäringen är en annan sektor som påverkas av standarden på järnvägen. Kombinationen av Jämtlands fjällturism, de breda kultur- och nöjesutbudet i Trondheim och Stockholm och övrigt utbud i många av orterna som passeras ger en stor potential för ökad turism längs hela stråket. Ett attraktivt och tillgängligt utbud av tågresor är avgörande för att besöksnäringen i stråket ska kunna växa hållbart. En moderniserad Atlantbana med högre hastigheter och bättre kapacitet tillsammans med en väl fungerande och attraktiv dag- och nattågstrafik gör det enklare för både svenska och internationella besökare att resa klimatsmart till, från och inom regionen.

Klimat och hållbarhet

Nationell plan för transportinfrastruktur måste tydligare ta fasta på Sveriges klimatmål. Järnvägen är det mest hållbara transportslaget för både gods och persontrafik. Genom att prioritera investeringar i Atlantbanan kan Trafikverket bidra till att minska utsläppen från transporter, samtidigt som man stärker tillgängligheten i glesa regioner.

Klimatförändringarna skapar också nya utmaningar med bland annat ras och skred till följd av kraftigare/ökade nederbörds mängder. För att skapa ett robust järnvägssystem även i norra Sverige är det viktigt att det sker en satsning på vidmakthållande av hela järnvägssystemet.

För att Atlantbanan ska kunna möta framtidens behov krävs således:

- Kapacitetsökningar genom fler driftplatser och dubbelspårssträckor på särskilt belastade sträckor. Partnerskapet hänvisar till Trafikverkets utredning: *Fördjupad utredning för Mittbanan och stambanorna genom Norrland, "Atlantstråket" (2025)* och förordar att Ockelbo – Mo Grindar, som redovisats som högst prioriterat objekt i rapporten, lyfts upp från +10%-listan och in i planen.
- Att objektet "Mittbanan Östersund – Storlien, hastighetshöjande åtgärder" genomförs och om möjligt tidigareläggs.
- Hastighetshöjningar som gör järnvägen konkurrenskraftig gentemot vägtrafiken och bidrar till ökad attraktivitet för kollektivt resande med tåg.
- Modernisering av signal- och styrsystem för att öka punktlighet och säkerhet.
- Förstärkning av banans bärighet och vid behov förlängning av mötesstationer för att klara längre och tyngre godstransporter.
- Klimatsäkrande åtgärder för att ta höjd för den påverkan bland annat ökade nederbörds mängder kan få för banorna.

Avslutande synpunkter

Partnerskap Atlantbanan vill understryka att Mittbanan och Norra Stambanan är av strategisk betydelse för hela Sverige. För att nå klimatmålen, stärka konkurrenskraften, öka robustheten i järnvägssystemet i norra Sverige och skapa en mer jämlik regional utveckling är det avgörande att föreslagna investeringar och vidmakthållandeåtgärder genomförs.

Att stärka Atlantbanan är en investering som gynnar såväl näringsliv och invånare som Sveriges försvarsförmåga och internationella samverkan.

Med vänliga hälsningar

Ole Herman Sveian, ordförande Partnerskap Atlantbanan

Partnerskapet Atlantbanan verkar för utveckling av Norra Stambanan, Mittbanan, Meråkerbanan och Trønderbanan samt trafiken på dessa banor mellan Stockholm, Arlanda, Gävle, Bollnäs, Ljusdal, Östersund och vidare mot Trondheim/Steinkjer 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 tretton kommunerna; Bollnäs, Bräcke, Krokom, Ljusdal, Ockelbo, Ovanåker, Ånge, Åre, Östersund Meråker, Stjørdal, Malvik och Trondheim samt Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland och Trøndelag fylke.