



ATLANTBANAN

till: i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: i.nationellplan@regeringskansliet.se

Dnr: I2021/02884

Partnerskapet Atlantbanans yttrande över förslag till Nationell infrastrukturplan 2022—2033

Atlantbanan utgör en viktig länk som sammanbinder städer, större samhällen och välbesökta turistdestinationer hela vägen från Stockholm via Gävle, Bollnäs, Ljusdal, Ånge, Östersund och Åre vidare fram till Trondheim. Atlantbanan är viktig både för godstrafik, långväga persontrafik och för regional persontrafik. Utifrån klimatomställningen och pågående hastighetsöversyn på vägar blir en tillgänglig och tidseffektiv tågtrafik än viktigare för boende och näringsliv längs Atlantbanan.

Transportinfrastrukturen spelar en avgörande roll för omställningen till det fossilfria välfärdssamhället. Om klimatmålen ska nås måste rätt åtgärder prioriteras i den nationella planen för transportinfrastruktur. Åtgärder som snabbt kan bidra till minskade koldioxidutsläpp genom överflyttning av transporter från väg och flyg till järnväg måste prioriteras. Det gäller både för persontrafik, godstrafik och för etablering av nya och utveckling av befintliga terminaler.

I norra Sverige utgör Atlantbanan en av våra två gränsöverskridande järnvägar mot Norge. Norska statens beslut att satsa över 2 miljarder NOK för att rusta upp och elektrifiera Meråkerbanan innebär att en ny marknad öppnas med möjligheten att nå Trondheimområdets isfria hamnar. Investeringarna möjliggör för en gränsöverskridande bana från kust till kust; Trondheim – Gävle/Sundsvall, en stor fördel och möjlighet för både framtida gods- och persontrafik. En elektrifiering och uppgradering av Meråkerbanan förbättrar också kopplingen mellan Trondheims internationella flygplats (Værnes lufthavn) och Åre/Östersund. Något som kan skapa nya möjligheter för näringsutveckling längs stråket.

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.

I norra och mellersta Sverige är flera tunga näringar, till exempel skogsnäringen och tillverkningsindustrin, beroende av effektiva järnvägstransporter för fortsatt utveckling och tillväxt. 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 överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, transportarbetet kommer samtidigt enligt Trafikverkets prognos öka. I klimatomställningen blir järnväg allt viktigare. Större hänsyn måste tas till den nyindustrialisering som sker i mellersta och norra Sverige.

Den växande besöksnäringen kräver utvecklad infrastruktur och ökad möjlighet till hållbara resor. Många har under pandemin valt att semestra inom Sverige vilket ställer krav på goda kommunikationer till populära destinationer. Trøndelag fylke trycker också på hur Atlantbanan med Meråkerbanan även bidrar positivt till det mitt-nordiska samarbetet inom andra områden såsom kultur och näringsliv.

Många har även under pandemiåren valt att flytta från storstäder till andra delar av landet, vi har bland annat kunnat se en tydlig befolkningsökning i flera orter och kommuner längs Atlantbanan. Ökad kunskap om, och möjligheten till, distansarbete skapar nya förutsättningar vid val av bostadsort. Det är viktigt att planer och strategier som tas fram svarar mot denna samhällsutveckling. Den pågående befolkningsutvecklingen, den växande besöksnäringen och investeringarna i näringslivet måste mötas upp med ökade infrastrukturinvesteringar i hela norra Sverige, både längs kusten och i inlandet.

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 öst-västliga axeln mellan Sundsvall och Trondheim via Östersund samt Atlantbanans koppling söderut mot Stockholm via Gävleborg är viktiga för den gemensamma utvecklingen längs stråket.

Trafikverket har under 2020/2021 (TRV 2020/47983) upprättat en stråkstudie för Atlantstråket (studien inkluderar både väg och järnväg) som redovisar bland annat mål, brister och behov för Atlantbanan. Exempel på mål som diskuterats och som är viktiga för partnerskapet Atlantbanan är att restiden Östersunds – Stockholm bör understiga 4 timmar och att utbudet behöver öka. *”Å redusere reisetiden fra Østersund til Stockholm til 4 timer er svært viktig for også den norske siden. Sammen med reduksjon av reisetid mellom Trondheim og Østersund vil det bidra til kortere reisetid mellom Trondheim og Stockholm og gjøre toget konkurransedyktig og binde hele strekningen mellom Trondheim og Stockholm tettere.”* – Trøndelag Fylke

En minskad restid ger förutsättningar för ökade marknadsandelar för tåg och minskade koldioxidutsläpp. I studien konstateras att banan, under de mest trafikerade perioderna, redan idag är hårt belastad längs flera sträckor dvs. att kapacitetsutnyttjandet är medelhögt till högt. För att nå målet krävs således investeringar i form av hastighetshöjande och kapacitetsförstärkande åtgärder på järnvägen, både i närtid och på lång sikt.

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 och internationellt intresse.



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, flera 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, Malvik, Meråker, Ljusdal, Ockelbo, Ovanåker, Stjørdal, Trondheim, Ånge, Åre och Östersund samt Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland och Trøndelag fylke.

2022-02-23

Jörgen Larsson

Ordförande partnerskapet Atlantbanan