



2020-08-31

FÖRSLAG

RUN/499/2020

Ert dnr: TRV 2020/57564

Berit Eriksson
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-14 66 07
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

Trafikverket
Box 417
Redargatan 18
801 05 GÄVLE

Yttrande gällande bristanalys för Nedre Norrland samt förslag till utbyggnadsstrategi för Ostkustbanan och Ådalsbanan, Gävle - Västerasby

Trafikverket har upprättat "Bristanalys för Nedre Norrland, förslag till utbyggnadsstrategi". Rapporten fokuserar på den bristande kapaciteten och långa restider längs Ostkustbanan och Ådalsbanan Gävle – Västerasby. I rapporten beskrivs också att det finns ett stort behov av utvecklad infrastruktur på angränsade stråk som har betydelse för Ostkustbanan och Ådalsbanan. Åtgärder i olika omfattning krävs på flera sträckor för att säkra framtida kapacitetsanspråk mot södra Sverige. Banor som lyfts i denna redovisning är Bergslagsbanan, Godsstråket genom Bergslagen och Norra Stambanan. För Norra Stambanan redovisas de betydande brister som finns framförallt inom punktlighet på de flesta delsträckorna på Stambanan genom övre Norrland norr om Bräcke, samt på Norra stambanan söder om Ljusdal. Betydande brister finns framförallt för kapacitet, men även för användbarhet och robusthet, Ockelbo– Gävle, Holmsveden–Kilafors, Bollnäs–Ljusdal. För Holmsveden–Kilafors minskar bristerna genom planerade åtgärder gällande nationell plan. Norra stambanan Ockelbo- Kilafors har högst kapacitetsutnyttjande och i ett stråktänk för godstrafiken måste den här sträckan åtgärdas för att trafik från Norrlandskusten ska kunna ledas över till stambanan via Söderhamn - Kilafors. I rapporten föreslås även åtgärder inom Ockelbo bangård.

Rapporten beskriver ingående de olika delsträckorna längs kuststråket bland annat utifrån kapacitetsutnyttjande, trafikprognoser, tidtabellsanalyser och genomförda samhällsekonomiska beräkningar. Därefter görs en sammanvägd bedömning och prioriteringsordning där Trafikverket föreslår att utbyggnad av dubbelspår längs sträckan Hudiksvall – Sundsvall ska prioriteras då den sträckan har störst kapacitetsproblem, längs medelhastighet och möjligheter till stora tidsvinster (upp mot 30 minuter). Därefter prioriteras sträckorna i följande ordning: Timrå – Härnösand, Sundsvall – Timrå, Gävle – Söderhamn, Söderhamn – Hudiksvall och Härnösand – Västerasby.

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på utbyggnaden av kuststråket och har inget att invända mot prioriteringsordningen avseende utbyggnaden. Region Jämtland Härjedalen anser dock att det är av stor vikt att framtida åtgärder längs kuststråket kombineras med

samtida åtgärder längs Norra Stambanan för att skapa en god kapacitet även mot inlandet och Jämtland (och vidare mot Trondheim/Norge).

Utbyggnaden gagnar hela järnvägssystemet i norra Sverige och kommer att bidra med önskvärda kapacitetsökningar. Åtgärder av de brister på Norra Stambanan som redovisas i bristanalysen skulle inte bara lösa de kapacitetsbehov som står i sambandet med kuststråket utan också innebära avsevärda kapacitetsökningar på Norra Stambanan som förbättrar restiderna mot Jämtland och utrymmet fler godstransporter på sträckan.

För Jämtland är Norra Stambanan ett av de absolut viktigaste järnvägsstråken för gods- och persontrafik. I synnerhet är sträckan Ånge – Gävle (Stockholm) högst betydelsefull för persontransporter. Besöksnäringens snabba tillväxt, de växande företagens och klimatomställningens påbud om ökat resande med tåg förstärker ytterligare Norra Stambanans betydelse för Jämtland. På norska sidan har Norges regering nyligen beslutat att genomföra omfattande standardhöjningar samt elektrifiera Meråkerbanan mot Trondheim. Det innebär att Norra Stambanan och Mittbanan stärks med ett upprustat spår mot de isfria hamnarna i Trondheim.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén
Ordförande regionala
utvecklingsnämnden

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör