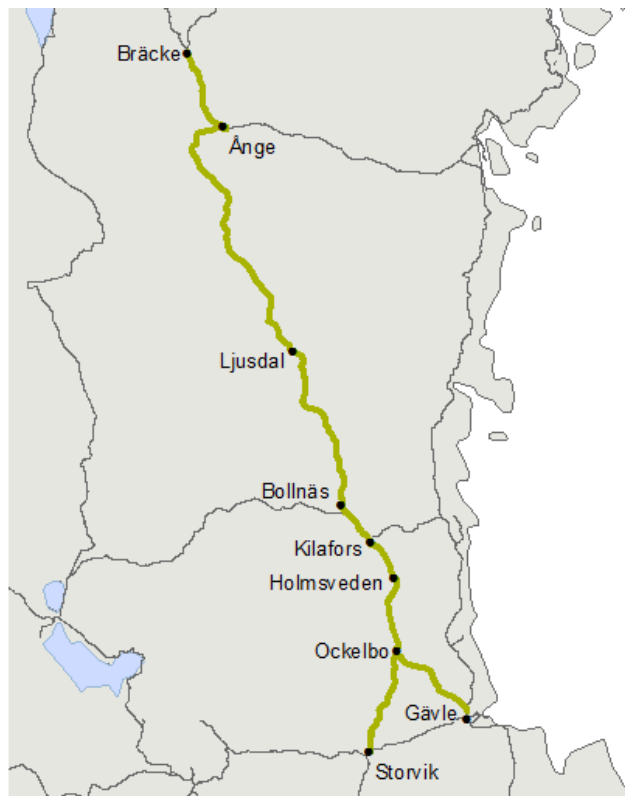




ATLANTBANAN

Stråk- och behovsbeskrivning av Atlantbanan Delsträckan Ånge-Gävle

En beskrivning av transportinfrastruktur och trafikeringsmål för regional utveckling på delsträckan Ånge-Gävle, samt viktiga förbättringsbehov av nationell och internationell betydelse.



Norra stambanan genom södra Norrland

Bildkälla: Trafikverket.se

Innehåll

Sammanfattning	3
Utvecklingsmöjligheter	4
Om Partnerskapet Atlantbanan	4
Relation till andra samarbeten	4
Atlantbanans betydelse och utvecklingspotential.....	5
Kartor	10
Sammanställning av de viktigaste åtgärdsbehoven.....	13

Sammanfattning

Transportstråket ”Atlantbanan” utgörs av sträckan Trondheim-Östersund-Sundsvall/Ånge-Ljusdal-Bollnäs-Gävle med vidare anslutning till Arlanda/Stockholm, och består av järnvägarna Norra stambanan, Mittbanan, Meråkerbanan samt vägarna E14 och 83.

Norra stambanan genom Gävleborgs- Västernorrlands- och Jämtlands län utgör ett nationellt mycket betydelsefullt och prioriterat godstråk mellan norra Sverige och övriga landet. Sträckan Söderhamn-Kilafors-Ockelbo är en del i Botniska korridoren som finns med i EU:s prioriterade transportnät (TEN-T Core network) för godstransporter på järnväg¹.

En viktig åtgärd som påverkar Norra stambanan är byggande av ett dubbelspår på Ostkustbanan. Det medger en bättre kapacitet, rörlighet och robusthet i hela järnvägsystemet genom kombinationen av Ostkustbanans dubbelspår och den redan nybyggda Botniabanen/Ådalsbanan (Umeå-Härnösand).

Mellan Ostkustbanan i Söderhamn och Norra stambanan i Kilafors rustas en ny länk som innebär möjligheter till en genare och snabbare väg för gods via den Botniska korridoren från norra Skandinavien och söderut mot Örebro och Göteborg.² Sträckan mellan Kilafors och Ockelbo, har redan idag kapacitetsproblem på enkelspåren mellan Kilafors-Holmsveden respektive Ockelbo – Mo-Grindar.³ När den nya länken mellan Kilafors och Söderhamn öppnats finns risker att kapacitetsproblemen förflyttas från Ostkustbanan till Norra stambanan vilket försvårar utvecklingsmöjligheterna för både person- och godstrafik i stråket.

Dessa brister i infrastrukturen bedöms påverka de (inter-)nationella godstransporterna och den regionala utvecklingen utmed stråket på ett negativt sätt. Det finns en betydande regional utvecklingspotential genom utveckling av persontrafiken som idag inte är möjlig. En utökad turtäthet på Norra stambanan är mycket högt prioriterat av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Gävleborg och ligger även i linje med de fördubblingsmål som finns uppsatta såväl regionalt som nationellt.⁴ Kapacitetssituationen mellan Kilafors och Ockelbo försvårar denna trafikutveckling och därmed den regionala utvecklingen.

Pågående åtgärder inom den nationella planens ram är utbyggnad och förlängning av Kilafors bangård samt en förlängd mötesstation i Röstbo. Detta kommer att ge en förbättrad kapacitet och förutsättningar för längre godståg och effektivare trafikering. Men för att klara trafikutvecklingen vi ser framöver krävs fortsatta och fördjupade utredningar om fler möjligheter att öka kapaciteten, både i de kort och långt perspektiv.

Redan 2009-2010 utredde dåvarande Banverket dubbelspårsutbyggnader Ockelbo-Mo Grindar respektive Kilafors-Holmsveden. Dessa utredningar innehåller viktiga åtgärdsförslag som saknar finansiering i den nuvarande nationell plan 2014-2025.

¹ Botniska korridoren – övergripande systemanalys (2016)

² Söderhamn-Kilafors, ökad kapacitet på järnväg (trafikverket.se)

³ Kilafors-Holmsveden, förstudie om kapacitetshöjande åtgärder (2010)
Ockelbo-Mo grindar, kapacitetshöjande åtgärder (2010)

⁴ Trafikförsörjningsprogram för Gävleborgs län 2016-2030

Utvecklingsmöjligheter

I samband med den beslutade elektrifieringen av Meråkerbanan och den nya bron över Stora Helvetet vid norska gränsen skapas möjligheter till en helt ny trafikering mellan Norge och Sverige genom Atlantbanestråket. Från att ha varit en mental ändpunktslinje vid landsgränsen kan trafiken i stråket nå stora städer och därigenom öppna nya arbetsmarknader och ge bättre underlag till en gynnsam trafikekonomi. Kombinerat med kapacitetshöjande åtgärder mellan Ockelbo och Kilafors kan hela stråket utvecklas genom en starkare, pålitligare och snabbare järnvägsförbindelse mellan Norge och Sverige, sträckan Trondheim-Östersund-Gävle (-Stockholm), både via Sundsvall och Bollnäs.

Om Partnerskapet Atlantbanan

Ända sedan 1990-talet har det funnits ett politiskt samarbete för att utveckla Atlantbanestråket. I mars 2016 bildades Partnerskapet Atlantbanan, ett politiskt styrt samarbete med representanter från kommunerna Åre, Krokoms, Östersund, Bräcke, Ånge, Sundsvall, Ljusdal, Bollnäs, Ovanåker och Ockelbo samt länsplaneupprättarna i Jämtland-Härjedalen, Västernorrland och Gävleborg. Även Intresseföreningen Norrtåg och Länsstyrelsen Västernorrland är involverade i partnerskapet. Geografiskt innefattas Norra stambanan, Mittbanan, väg 83 och E14. Genom partnerskapet sker samarbeten över såväl parti- som länsgränser för att åstadkomma en förbättrad transportinfrastruktur och trafikering utmed stråket, med syfte att skapa en hållbar regional utveckling som är till nytta för hela Sverige.

Relation till andra samarbeten

Arbetet inom Partnerskapet Atlantbanan har kopplingar till flera andra storregionala samarbeten.

Det finns en betydelsefull koppling till samarbetsprojektet Botniska korridoren, som består av de regionalt utvecklingsansvariga parterna i de fem nordliga länen samt Region Örebro län. Botniska korridoren ingår i Core Network i EU:s prioriterade transportnätverk (TEN-T), och utgör huvudtransportkorridoren mellan Norra Skandinavien och södra Sverige och Europa.

Partnerskapet Atlantbanan har även en stark koppling till bolaget Nya Ostkustbanan AB, som ägs av de regionalt utvecklingsansvariga i Gävleborg och Västernorrlands län samt åtta kommuner utmed sträckan Gävle-Örnsköldsvik. Bolaget arbetar för få till stånd en dubbelspårsutbyggnad sträckan Gävle-Härnösand.

Samarbetet Mittstråket har tagit fram en funktionsbeskrivning som beskriver kopplingen mellan Sundsvall-Ånge-Östersund. Föreliggande stråk- och behovsbeskrivning Ånge-Gävle kan ses som ett komplement till Mittstråkets arbete.

Ytterligare samarbeten som Partnerskapet Atlantbanan har kopplingar till är partnerskapen Fjällvägen (väg 83/84), Bergslagsdiagonalen (väg 50), Partnerskap E16 samt Bergslagsbanan.

Syftet med stråkbeskrivningen är dess funktion som kunskaps- och planeringsunderlag för den fortsatta samhällsplaneringen utmed Atlantbanan.

Atlantbanans betydelse och utvecklingspotential

Persontrafik

I stråket från Ånge till och med Gävle bor sammanlagt cirka 160 000 personer. Hela Atlantbanestråket har ca 550 000 invånare från Trondheim till Gävle inklusive Sundsvalls kommun. Stråket binder samman tre stora hamnar i Trondheim, Sundsvall och Gävle samt flera högskolor och universitet.

För att kunna utnyttja transportinfrastrukturen i Atlantbanestråket så bra som möjligt krävs ett aktivt samarbete mellan stråkets kommuner och regioner för att främja en hållbar arbetspendling och kompetensförsörjning.

Från Östersund via Bollnäs, alternativt Sundsvall, finns flera dagliga förbindelser till och från Stockholm med uppehåll på Arlanda C. Dessa är mycket viktiga för arbetspendling och kompetensförsörjning i sina respektive relationer.

Genom olika samarbeten mellan kollektivtrafikmyndigheterna och SJ finns möjligheter att resa sömlöst mellan stora delar av stråken. För att underlätta för länsövergripande pendling med kollektivtrafik erbjuder flera kollektivtrafikmyndigheter periodbiljetter och årskort med giltighet över länsgränserna (sträckan Ljusdal-Ånge saknar dock regional trafik).

Norra stambanan har en viktig roll när det gäller interregional persontrafik. SJ trafikerar sträckan med tåg från Stockholm till Östersund och vidare till Duved. Detta är den kortaste järnvägsförbindelsen från Stockholm till Jämtland (- Trondheim) och medger de snabbaste restiderna Östersund-Stockholm. Den kortaste restiden mellan Stockholm och Östersund tar idag cirka fem timmar. I den regionala utvecklingsstrategin för Region Jämtland Härjedalen anges att ”Dagliga tågförbindelser ska utvecklas mellan Jämtlands län och Södra Sverige med restider under 4,5 timmar Östersund-Stockholm dagtid.” För att dessa restider ska kunna uppnås behöver kapaciteten på banan förstärkas.

Mellan Ljusdal och Bollnäs finns idag stora underhållsbehov vilket idag innebär en tillämpning av så kallat servicefönster vilket innebär ett trafikuppehåll främst under dagtid i olika omfattning längs norra stambanan. Idag påverkar detta på kort sikt möjligheterna att utveckla främst persontrafiken.

Utmed delsträckan Ånge-Gävle finns flera destinationer och starka besöksmål. Mellan Ånge och Gävle finns flera skidorter, Världsarvet Hälsingegårdarna, en stor trädgårdspark och Sveriges Järnvägmuseum. I ett öst-västligt perspektiv nås dessutom via Bergslagsdiagonalen målpunkter i Siljansbygden och via vägarna 83 och 84 Funäsfjällen och Röros.

Destinationerna utmed Atlantbanan har stor potential att utvecklas ytterligare genom en utökad persontrafik mellan Trondheim-Östersund och Stockholm via Norra stambanan.

När det gäller persontransporter på väg är det främst på vägarna 83, 84, E14 och E4 som de stora trafikmängderna finns. Från Tönnebro i Söderhamns kommun går väg 83 diagonalt in mot inlandet och bildar den kortaste sträckan mellan Stockholm och Ånge och vidare mot Östersund.

Stråket knyts även i stora delar samman med vägarna 83 och 84. Många av åtgärderna i både länstransportplanerna och nationell plan har därför stor inverkan för fjällturismen och den öst-västliga kopplingen mellan kusten och Härjedalsfjällen.

Sammantaget är de planerade vägåtgärderna i stråket högt prioriterade av både länsplaneupprättarna Region Gävleborg och Region Jämtland Härjedalen för att säkerställa vägarnas funktion.

Största tillåtna hastighet har tidigare varit 90 km/h på väg 83 men Trafikverket har aviserat att hastigheten på vissa sträckor kommer sänkas till 80 km/h. Detta är en del av Trafikverkets nationella strategi och sker i hela Sverige.

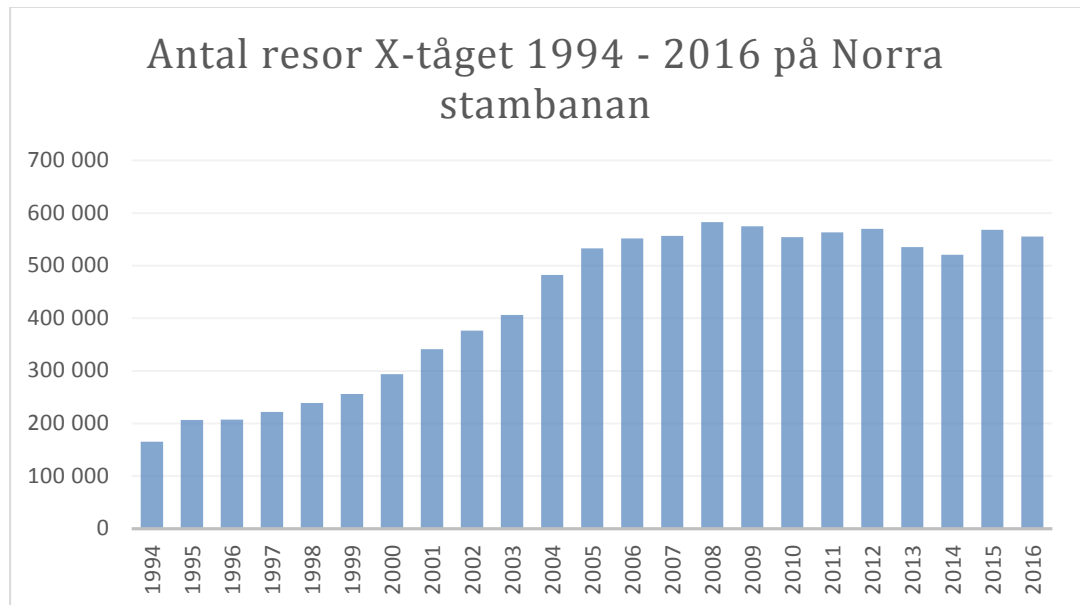
För vägtrafiken i hela stråket är det viktigt att hastigheten kan bibehållas till 90 km/h eftersom de relativt långa avstånden i norra Sverige inte går att jämföra med kortare avstånd i södra Sverige. Även en liten hastighetssänkning får på långa sträckor effekter i det anslutande vägsystemet där kollektivtrafik saknas och inget alternativ till vägburna transporter finns.

För att kunna stärka möjligheterna till arbets- och studiependling har varje län i sina regionala trafikförsörjningsprogram pekat ut vilka framtida planer som finns för trafikeringen i stråket.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Gävleborgs län finns en målsättning om att kunna bedriva timmestrafik mellan Ljusdal och Gävle år 2022 och halvtimmestrafik i rusningstid till 2025. Det finns även ett ambitiöst fördubblingsmål om att andelen resor med kollektivtrafiken ska ha fördubblats mellan år 2006-2030

Tågtrafiken mellan Gävle och Ånge utgörs idag enbart av SJ-snabbtåg och SJ Intercity, medan sträckan Gävle Ljusdal även trafikeras av SJ Regionaltåg och X-trafik.

Ånges huvudsakliga kommunikationer i ost-nordlig riktning utgörs av Norrtågs linje Storlien-Ånge-Sundsvall. Det går även linjetrafik med buss mellan Sundsvall och Ånge. En intressant potential finns i att man från Ånge når högskolor och universitet i tre riktningar, Östersund, Sundsvall och Gävle.



Resandeutveckling med X-tåget på Norra stambanan 1994-2016. Källa: X-trafik

Inom Partnerskapet Atlantbanan pågår kunskapsutbyte kring frågor som knyter an till hur medlemmarna främjar kollektivtrafiken som en del i hela resan-perspektivet. Nya stationslägen, förbättrade busshållplatser, anläggande av pendelparkeringar och mer attraktiva anslutningar till kollektivtrafiknoder för gående och cyklister är också viktiga detaljer som tillsammans med påverkansåtgärder (även kallat Mobility management) får fler att välja kollektivtrafiken hela eller en del av sin resa.

Utökade dialoger mellan länen och trafikbolagen är något som under 2016 utvecklats starkt. I Jämtland har ett starkt samarbete mellan näringsliv och offentlig sektor kring nattågen gjort att resandeutvecklingen har återhämtat sig och till och med stigit. Det pågår även diskussioner om att få till stånd en tredje daglig dubbeltur med fjärrtåg till och från Östersund.

Sett till hela Atlantbanestråket finns en stor utvecklingspotential i att få till stånd en välutvecklad persontågstrafik mellan Trondheim och Östersund(-Stockholm). Genom en utvecklad trafik över gränsen blir Atlantbanestråket en given länk mellan Trondheim, Sundsvall och Stockholm.

Till Trondheim har ingen omfattande trafik ännu startats, men stora investeringar i elektrifiering av Meråkerbanan på den norska sidan av gränsen är beslutade och planerade till 2023. Arbetet med att ersätta den befintliga järnvägsbanken över den djupa ravinen vid Stora Helvetet på den svenska sidan gränsen har påbörjats under 2017. Arbetet med dessa åtgärder har bedömts väsentligt förbättra förutsättningarna för såväl gods- som persontrafik med tåg via Mittbanan och Meråkerbanan till Trondheim, och kan öppna för möjligheter att förlänga dagens persontåg från Storlien till Trondheim och därmed nå Trondheims nära 190 000 invånare.

Genom att utveckla trafikeringen kan tillgängligheten öka och arbetsmarknader knytas samman. Orterna utmed Atlantbanestråket kan erbjuda tillgänglighet till en större arbetsmarknad, samtidigt som arbetsgivare lättare kan få tillgång till kompetent arbetskraft.

Det råder stor bostadsbrist i Mälardalen och det blir dessutom allt vanligare att pendling även sker i syd - nordlig riktning i stråkets sydligare delar. De attraktiva boendemiljöerna utmed stråket kan därför genom en god trafikering bli ett reellt boendevalternativ för fler människor.

Sammantaget finns det i Atlantbanestråket med omnejd många olika sorters målpunkter och attraktiva miljöer som har potential att utvecklas ytterligare genom pågående dialoger och satsningar i stråket, men som ännu inte når sin fulla potential till följd av begräsningarna för att kunna utveckla persontrafikstrafiken.

Godstrafik

Hela Atlantbanestråket är en stor pulsåder för gods- och persontransporter på väg och järnväg. Norra stambanan utgör tillsammans med vägarna 83, 84 (även kallad Fjällvägen), och 272 själva pulsådern i transportsystemet mellan södra och norra Sveriges inland. Till dessa finns även stråk i sydvästlig riktning via väg 50 (Bergslagsdiagonalen) och E14 mot Östersund -Trondheim och Sundsvall via Mittbanan.

Järnväg

Merparten av de godstransporter som sker i stråket har många start- och målpunkter utanför stråket. I Ånge finns stråkets näst största bangård, Midnordic Logistic Park Ånge. En stark nod för landets godstrafik med omfattande mängder tågrörelser med godståg norrut, österut och söderut. I Ånge pågår en åtgärdsvalsstudie över hela bangården. Ett nytt terminalspår västerut är under planering och ett större kontaktledningsbyte är inplanerat till 2017 liksom fullföljandet av STAX 25 som möjliggjorts genom den pågående Landsbygdssatsningen från regeringen.

Sträckan på Norra stambanan mellan Kilafors och Ockelbo råder idag kapacitetsproblem. Orsaken är de två enkelspårssträckorna mellan Kilafors-Holmsveden respektive Ockelbo-MoGrindar. Mellan dessa delsträckor finns ett relativt nybyggt modernt dubbelspår.

När den nya länken mellan Kilafors och Söderhamn öppnas i slutet av 2018 finns risker att kapacitetsproblemen förvärras för både person- och godstrafiken. Denna länk kommer efter öppnandet att utgöra en del av Botniska korridoren, tillsammans med sträckan på Norra stambanans mellan Kilafors och Ockelbo. Korridoren fortätter därefter, via Storvik och Godstråket genom Bergslagen, till Örebro/Hallsberg med anslutning till den så kallade ScanMed-korridoren mot Italien och Medelhavet.

I och med länken Söderhamn-Kilafors kommer Botniska korridoren att få en genare och snabbare väg för gods mellan norra Skandinavien och södra Sverige vidare ut i Europa. Detta förutsätter dock att bristen på kapacitet mellan Kilafors och Ockelbo åtgärdas både på kort och längre sikt.

Pågående åtgärder inom den nationella planens ram är utbyggnad och förlängning av Kilafors bangård samt en förlängd mötesstation i Röstbo vilket förbättrar situationen med ökad kapacitet och förutsättningar för längre godståg. Dessa

åtgärder behöver följas av flera för att klara den önskade och prognostiserade trafikutvecklingen. Fortsatta och fördjupade utredningar om möjligheter att öka kapaciteten behöver göras mellan (Söderhamn)-Kilafors-Ockelbo, där gods- och persontrafik behöver fler tåglägen både i ett kort och långt perspektiv.

Väg

För godstransporter på väg är vägarna 50, 83 och 84 (samt E4) av störst betydelse i stråket. En stor andel av dessa transporter är kopplade till skogsnäringen. Dessa riksvägars standard, underhåll och bärighet är eftersatt på stora sträckor utmed dessa vägar, vilket försvårar näringslivets dagliga verksamhet och möjligheter till utveckling. Ett omfattande upprustningsarbete på väg 83 mellan Bollnäs och Vallsta är under planering och väntas starta under 2018, projektet finansieras ur Länstransportplanen i Gävleborg.

I Ljusdal finns en timmerterminal där omlastning mellan väg och järnväg sker. En ny lokalisering för omlastningsterminalen är under utredning och en åtgärdsvalsstudie för bättre trafikflöden i centralorten på väg 84 och 83 har genomförts. För den senare har i dagsläget planläggning av vissa åtgärder påbörjats.

Kartor

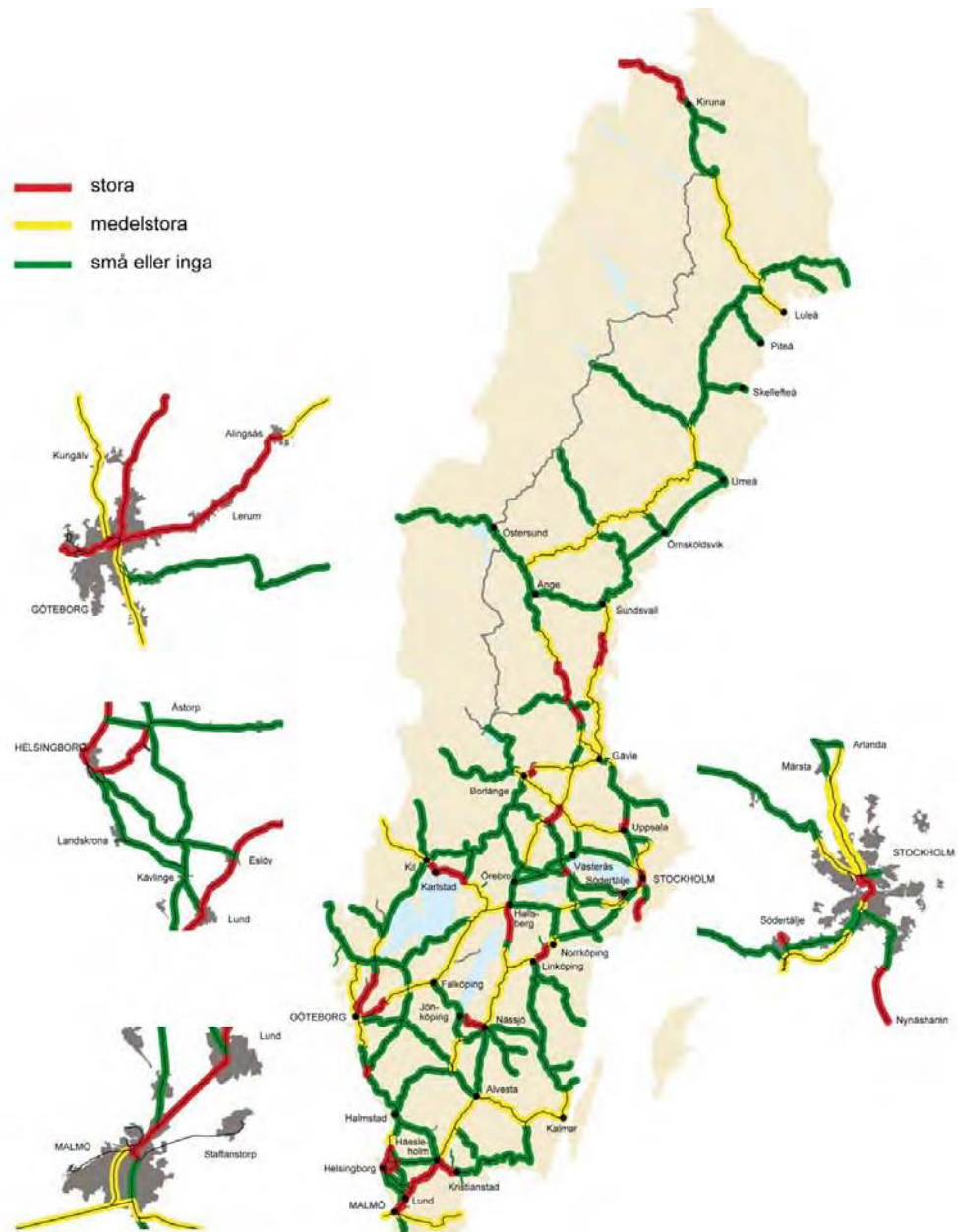
Kapacitet i Järnvägsnätet 2011,2015 och 2021

Röd färg indikerar stora kapacitetsbrister

Gul färg indikerar medelstora kapacitetsbrister

Grön färg indikerar små eller inga kapacitetsbrister

Bildkälla: Trafikverket.se



Kapacitet 2011

I denna karta från Trafikverkets rapport "Kapacitetsbrister i Järnvägsnätet 2011, 2015 och 2021 efter beslutade åtgärder" framgår det tydligt att enkelspårsträckorna mellan Kilafors-Holmsveden och Ockelbo-Mo-Grindarna redan 2011 utgjorde en av de mest problematiska kapacitetsbegränsningarna på Norra stambanan.



Kapacitet 2015

Även denna karta från samma rapport "Kapacitetsbrister i Järnvägsnätet 2015 och 2021 efter beslutade åtgärder" visar 2015 års kapacitetsbrister. Norr om Kilafors är kapacitetsbristerna mindre än 2011, men kvarstår fortfarande söder om Kilafors.



Kapacitet 2021

I kartan över ett framtida läge år 2021 med i dagsläget (2017) planerade investeringar inräknade syns att kapacitetsproblemen är något mildare Holmsveden-Kilafors 2021 på grund av en nytt mötesspår i Röstbo – anläggningen begränsas dock fortfarande starkt av kapacitetsbrister utmed den sista korta enkelspårsträckan Ockelbo-Mo Grindar som 2021 är norra stambanans enda kvarvarande sträcka med stora begränsningar 2021.

Sammanställning av de viktigaste åtgärdsbehoven

Järnväg

Kapacitetshöjande åtgärder Kilafors-Ockelbo; viktigt för regional utveckling samt ur ett nationellt och internationellt perspektiv.

Den enskilt viktigaste järnvägsåtgärden i Atlantbanestråket är att utföra fler kapacitetshöjande åtgärder mellan Ockelbo och Kilafors, som efter öppnandet av den nya länken Söderhamn-Kilafors kommer att utgöra en del av Botniska korridorens godstransporter. Korridoren fortätter därefter, via Storvik och Godstråket genom Bergslagen, till Örebro/Hallsberg med anslutning till den så kallade Scan-medkorridoren mot Italien och Medelhavet. I och med länken Söderhamn-Kilafors kommer Botniska korridoren att få en genare och snabbare väg för gods mellan norra Skandinavien och södra Sverige vidare ut i Europa.

Kapacitetshöjande åtgärder Kilafors-Ockelbo är också angeläget ur regional utvecklingssynpunkt, eftersom planerad utveckling av persontrafiken inte är möjlig med dagens kapacitetsbrister. En utökad turtäthet på Norra stambanan är mycket högt prioriterat i Region Gävleborgs trafikförsörjningsprogram. Samtidigt främjar alla kapacitetshöjande åtgärder kortare restider för både regional och interregional persontågtrafik arbetsmarknaden och kompetensförsörjningen utmed Atlantbanan och kopplingen till Uppsala/Stockholm.

Väg

Hastighet

Den enskilt mest avgörande förutsättningen för tillgänglighet i vägsystemet utmed sträckan är att kunna bibehålla hastigheten 90 km/h. Det finns i dagens länstransportplaner inte tillräckligt med medel från nationellt håll för att kunna anpassa vägnätet till mötesfri väg, vilket gör att ökad hastighet genom mötesseparering är en svår väg att gå ekonomiskt. Det vore därför önskvärt att nationellt ompröva de nu använda kriterierna och förslagsvis undersöka om det kan vara rimligt med olika kriterier för hastighetssänkningar i olika delar av landet, allt utifrån länens regionala förutsättningar. Detta är viktigt för att uppnå förståelse, efterlevnad och acceptans för hastighetsförändringarna.

Väg 83

Åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet Bollnäs-Vallsta samt särskilda cykelstråk och kollektivtrafikåtgärder.

Väg 83 har stor betydelse för arbetspendlingen i södra Hälsingland. Samtidigt finns en relativt stor andel tung trafik och vägen är även ett viktigt turiststråk (bland annat vintertid med en intensiv fjälltrafik). Sträckan har stora trafiksäkerhetsproblem för alla trafikantgrupper och dålig bärighet och dåliga siktlinjer. För att möta behovet finns det i länstransportplanen för Gävleborgs län medel avsatta för att åtgärda många av de brister som finns på sträckan.

Under 2017 genomförs en åtgärdsvalsstudie ”Genomfart Bollnäs” och parallellt med det sker ett utvecklingsarbete gällande Bollnäs resecentrum.

Väg 84

Åtgärder för förbättrad tillgänglighet genom Ljusdals tätort

I Ljusdals tätort går vägen genom de mest centrala delarna av staden. Detta leder till att tung trafik går rakt in genom stadskärnan med ökat buller, trängsel och trafiksäkerhetsproblem som följd. Det finns en överenskommelse mellan Ljusdals kommun, Trafikverket och Region Gävleborg för att lösa dessa problem, bland annat genom att leda om väg 84 förbi stadskärnan. En åtgärdsvalsstudie har genomförts i vilken några åtgärdsförslag innebär en översyn av korsningspunkter och byggandet av ytterligare en planskild järnvägs korsning. Medel för att finansiera flertalet av åtgärdsförslagen finns i länstransportplanen.

Väg 50

Åtgärder för förbättrad kollektivtrafik i stråket

Edsbyn/Alfta har i ost-västlig riktning ett starkt pendlingsutbyte med Bollnäs och Söderhamn. För att möta behovet av en ökad pendling ser Region Gävleborg som regional kollektivtrafikmyndighet över möjligheterna att sätta in snabbstrafik och ombyggnad av flera hållplatser i stråket för ökad attraktivitet. Genom dessa satsningar blir Bollnäs Resecentrum en viktig omstigningspunkt för vidare resor med persontåg mot både Ljusdal och Gävle-Arlanda-Stockholm.

Källor:

- Infrastrukturprogram för Gävleborgs län (antagen 2013)
- Trafikförsörjningsprogram för Gävleborgs län 2016-2030
- Länstransportplan Gävleborgs län 2014-2025
- Botniska korridoren – övergripande systemanalys (2016)”
- Trafikverket.se
- Kilafors–Holmsveden, förstudie om kapacitetshöjande åtgärder (2010)
- Ockelbo–Mo grindar, kapacitetshöjande åtgärder (2010)
- Söderhamn-Kilafors, ökad kapacitet på järnväg
<http://www.trafikverket.se/nara-dig/Gavleborg/projekt-i-gavleborgs-lan/soderhamnkilafors/>