



# ATLANTBANAN

*Antagen vid rådslaget den 1 april 2020*

## **Verksamhetsplan 2020, med utblick 2022**

Syftet med Partnerskap Atlantbanan är att både utveckla infrastrukturen och trafiken på Atlantbanan. Partnerskapets övergripande uppgift är att tillsammans med anslutande samarbeten verka 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 och vidare till Trondheim.

Definitionen av Atlantbanan är hela järnvägsinfrastrukturen från Trondheim via Östersund-Ånge-Ljusdal-Bollnäs-Gävle till Stockholm – och består av järnvägarna Meråkerbanan, Mittbanan, Norra stambanan och Ostkustbanan. Järnvägsstråket sammanbinder två hav, hamnar och flygplatser, städer som Trondheim, Östersund, Gävle, Uppsala och Stockholm samt cirka tre miljoner människor.

Atlantbanan är en del av ett större sammanhang och har kopplingar till flera andra samarbeten såsom Botniska korridoren och Nya Ostkustbanan.

Sist i detta dokument återfinns en återblick till tidigare arbete och övergripande beskrivning av hur utmaningar i arbetet med Atlantbanan formulerats sedan tidigare.

### **Deltagande organisationer**

Deltagande organisationer i partnerskapet är Bollnäs kommun, Bräcke kommun, Krokoms kommun, Ljusdals kommun, Ockelbo kommun, Ovanåkers kommun, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland, Ånge kommun, Åre kommun och Östersunds kommun.

Målsättningen är att även Gävle kommun, Sundsvalls kommun och Trøndelag fylkeskommune ska ansluta till partnerskapet.

I partnerskapets arbete deltar även Intresseföreningen Norrtåg och Trafikverket.

## Organisation och arbetsätt

*Styrgrupp:* politiker från deltagande organisationer. Har möte tre till fyra gånger per år. Fattar beslut om inriktning för partnerskapets arbete.

*Arbetsgrupp:* tjänstepersoner från deltagande organisationer. Regelbundna möten. Stämmer av status och framdrift inom definierade fokusområden.

*Sekretariat:* stöd till styrgruppens arbete och sammankallande av arbetsgruppen. Alterneras mellan deltagande tre regionala planupprättare. Partnerskapets ordförandeskap är kopplat till sekretariatets hemvist.

## Fokusområden

Inom partnerskapet återfinns ett antal fokusområden som deltagande organisationer arbetar med i olika utsträckning utifrån intresse och förmåga, företrädesvis i samverkan. Arbetsättet från 2019 om renodling och fokusering kring ett fåtal frågor fortsätter. Under 2020 finns tre fokusområden enligt nedan, med exempel på innehåll och aktiviteter.

### 1. Kust till kust

#### Arbeta för en elektrifiering av Meråkerbanan

- Är en framgångsfaktor för hela partnerskapet.
- Påverkansarbete gentemot nationell nivå i Norge.
- Målsättning att hela Atlantbanan ska vara elektrifierad.

### 2. Nationell plan för transportinfrastrukturen

#### Arbete inför inriktning- och åtgärdsplanering

- Identifiera åtgärder på kort och lång sikt för ökad kapacitet och kortare restider.
- Framtagande av underlag och dialog med Trafikverket.
- För ökad tilldelning av medel inom nationell plan till Atlantbanan.

### 3. Användning av infrastrukturen

#### Dialog med relevanta aktörer om trafikering av Atlantbanan

- Tydliggöra former för trafikering - bland annat frågan om tågtyper för kortare restider - och affärsupplägg.
- Påverkansarbete av olika slag.
- För ett ökat utbud av personresor och godstransporter.

#### Inspirera aktörer till att aktivt arbeta för ett hållbart resande och för omställning till järnvägstransporter i olika former

- Visa att det är attraktivt idag.
- Koppla samman de som trafikerar Atlantbanan med lokalt näringsliv för att flera ska se järnvägen som förstahandsvalet.
- För fler personresor och ökning av godstransporter.

## **Beskrivning av arbetsätt och infrastrukturplanering**

Genom nationell plan för transportinfrastruktur prioriteras och namnges åtgärder inom den statliga infrastrukturen, främst så kallade nationella stamvägar och järnvägen. Regeringen fastställer den nationella planen.

De regionala planupprättarna - tillika regionalt utvecklingsansvariga - prioriterar det som återfinns inom ansvarsområdet för länsplaner för regional transportinfrastruktur. Främst handlar det om frågor avseende de statliga vägar som inte ingår i nationell plan. Det finns en teoretisk möjlighet (i länsplanerna) att finansiera det som i grunden ska finansieras av nationell plan, vilket i praktiken dock inte är möjligt på grund av små finansiella ramar för länsplanerna. I viss utsträckning går det även att från nationell plan finansiera det som vanligtvis återfinns inom länsplanerna.

Trafikverket genomför det som beslutas för nationell plan och länsplaner. Länsplanerna är en delmängd av den statliga finansieringen som årligen avsätts för nationell plan. Den nationella planeringen utgår från brister och behov inom infrastrukturen. Utifrån detta genereras förslag till lösningar som utgör grunden till de prioriteringar som genomförs. En tillämpning av fyrtegsprincipen – tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt - ska genomsyra arbetet.

## **Tillbakablick och övergripande utmaningar**

Utifrån tidigare arbete finns ett antal redan definierade utmaningar, förslag till lösningar och identifierade åtgärder. Dessa ligger - i olika omfattning utifrån hur planeringssystemet fungerar idag - till grund för kommande arbete inom verksamhetsplanens fokusområden. Exempelvis inom arbetet med att definiera brister och behov i dialog med Trafikverket inom kommande åtgärdsplanering inför kommande nationella plan.

Genom så kallade trimningsåtgärder i närtid kan kapacitetsvinster uppnås medan större investeringar ibland kan ske först på längre sikt. De olika sträckorna av Atlantbanan har olika behov på kort och lång sikt. Allt som genomförs har betydelse på systemnivå. Det som byggs på en plats kan även ge stora positiva effekter inom andra delar av järnvägssystemet.

Samarbetet startade 1988 av Bollnäs och Ovanåkers kommuner. 1992 började Atlantbanan användas som arbetsnamn och 1993 var Atlantbaneprojektet igång på allvar och omfattar fylken, regionala organ (länsstyrelser, regionförbund), kommuner samt länstrafikbolag.

Atlantbanesamarbetet som organisatoriskt haft olika arbetsformer bygger idag på en grund där alla ansvariga intressenter för tågtrafiken i Sverige och Norge – tillsammans med berörda organisationer och näringsliv – fokuserar på att utveckla infrastrukturen samt person- och godstrafiken mellan Stockholm/Arlanda via Gävle, Bollnäs, Ljusdal, Östersund och vidare mot Trondheim respektive mellan Sundsvall och Östersund och vidare till Trondheim.

Atlantbanans målmedvetna och långsiktiga engagemang har bland annat bidraget till följande infrastruktur- och trafikförbättringar:

- Snabbtågsanpassning Stockholm – Jämtland
- Dubbelspår Gävle-Stockholm
- Dubbelspår cirka 10 mil Gävle-Bräcke
- Ny järnvägsbro i Edänge, Ljusdals kommun
- Ny banstandard Åre-Storlien
- Upprustning av Ånge bangård
- Perrongförbättringar och färdigställande av flera nya resecentrum
- Nya mötesstationer
- Ny järnvägsbro för Mittbanan över Stora Helvetet
- Bygget av Gevingeåstunneln mellan Hell och Trondheim
- Bärighets- och säkerhetsåtgärder på Meråkerbanan
- SJ 2000 trafik Östersund-Ånge-Ljusdal-Bollnäs-Gävle-Uppsala-Arlanda-Stockholm
- SJ Regionaltåg Stockholm-Gävle-Ljusdal

Framtidsutmaningar - för regionförstoring, hållbart resande, utveckling och tillväxt - är bland annat:

- Elektrifiering av Meråkerbanan
- Åtgärdsvalsstuide för hela Norra stambanan alternativt hela Atlantbanastråket
- Dubbelspår Kilafors-Ockelbo (Kilafors-Holmsveden och Ockelbo-Mo grindar)
- Direkttåg Östersund-Stockholm under 4 timmar - med minst 3 dubbelturer dagligen
- Direkttåg Trondheim-Stockholm under 7 timmar - med minst 2 dubbelturer dagligen
- Attraktiva nattåglösningar - även för hela sträckan Trondheim – Stockholm
- Ökat resande och beteendeförändringar så att kvinnor och män i större utsträckning väljer tåg som transportmedel
- Stationsutveckling
- Nya mötesstationer och plattformar mellan Gävle-Ljusdal
- Ytterligare dubbelspårsetapper
- Transportloop mellan Stockholm-Gävle-Bollnäs-Ånge-Östersund-Åre-Trondheim-Oslo-Stockholm
- Öka godstransporterna på järnväg

Genom elektrifiering av Meråkerbanan och den nya bron över Stora Helvetet vid norska gränsen skapas möjligheter till en helt ny trafikering mellan Norge och Sverige. Från att ha varit ett mentalt stopp vid landsgränsen kan trafiken i stråket istället nå stora städer och därigenom öppna nya arbetsmarknader och ge bättre underlag till en gynnsam trafikekonomi. Hela den östvästliga axeln Sundsvall-Östersund-Trondheim samt Atlantbanans koppling söderut mot Uppsala-Arlanda-Stockholm har stor betydelse för vår gemensamma utveckling. Detta gäller både för gods- och persontrafik. En satsning på Atlantbanestråket är därför inte bara av regionalt intresse – utan i högsta grad också av nationellt intresse.

Prioriterade områden är både utveckling av den interregionala trafiken efter hela stråket och utveckling av den regionala trafiken efter delar av stråket. Arbetet syftar till bland annat förbättrade förutsättningar för turistnäringen, arbets- och studiependling, kompetensförsörjning och näringslivets transporter. Det handlar om att med ett regionalt perspektiv utveckla trafikering, infrastruktur, stationsfunktioner och hållbart resande.

När det gäller näringslivets transporter är frågan om kapacitet och framkomlighet för godstransporter på banorna central liksom anslutningar till terminaler och hamnar. Norra Stambanan, Mittbanan och Meråkerbanan måste ges den standard och kapacitet som behövs för att fungera som viktiga delar i såväl nationella som internationella godsstråk.

//