



Länsstyrelsen
Jämtlands län



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTERNORRLAND



RIKSTRAFIKEN

YTTRANDE

Datum
2008-04-25

Dnr (anges vid skriftväxling)
341-06102-2008

Samferdseldepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo
Norge

Forslag till Nasjonal transportplan 2010 - 2019

Sammanfattning

Vi har tagit del av förslaget till Nasjonal transportplan för perioden 2010-2019 (daterat 2008-01-17).

Vi, undertecknare av detta yttrande, anser att en elektrifiering av Meråkerbanan mellan Storlien i Sverige och Trondheim i Norge bör ges hög prioritet under nästa planperiod. Skälen till detta är i korthet;

- Meråkerbanan utgör idag en flaskhals för utveckling av det viktiga öst-västliga utvecklingsstråket i Mittnorden
- En elektrifiering av Meråkerbanan behövs för utveckling av persontågstrafiken mellan våra länder
- En elektrifiering av Meråkerbanan skulle också ge förutsättningar för stora överföringar av godstrafik från väg till järnväg efter stråket och avlasta hårt belastade trafikstråk i södra Sverige

Dessa skäl utvecklas närmare nedan.

Bakgrund och motiv

Ett utvecklingsstråk i Mittnorden

Både för Jämtlands- och Västerbotten län är närheten till och kontakterna med Trondheimsområdet en viktig, och delvis underutnyttjad, resurs. Vi är övertygade om att förbättrad infrastruktur, både när det gäller järnvägen och E 14, mellan våra länder har stor strategisk betydelse för utvecklingen av vår region. Vi menar att hela den öst - västliga axeln Sundsvall - Östersund - Trondheim har stor betydelse för vår gemensamma utveckling. Det gäller både

godstrafik och persontrafik. En satsning på detta stråk borde därför inte bara vara av regionalt intresse, utan i högsta grad också av nationellt intresse.

I Mittnorden finns sedan många år ett bra samarbete över gränsen där bland annat frågor om infrastruktur och kommunikationer diskuteras. Meråkerbanan är en mycket viktig förbindelse-länk mellan våra regioner. Den är också en viktig länk i ett sammanhängande gränsöverskridande transportsystem i våra bägge länder, för såväl gods- som persontrafik.

I Sverige satsas stort på järnvägar. Svenska Banverket har sedan 1995 investerat ca 2,5 miljarder på sträckan Gävle – Storlien. I denna summa ingår bland annat ca 850 Mkr i förbättrad standard på järnvägen mellan Östersund och Storlien samt den snabbtågsanpassning av Norra Stambanan mot Stockholm som blev klar hösten 2007.

Ytterligare satsningar på 330 Mkr planeras bland annat för ökad bärighet och triangelspår vid Sundsvall för effektiv koppling till järnvägen längs Norrlandskusten. För närvarande byggs också Botniabanan mellan Kramfors och Umeå för 13,2 miljarder kr. Vi vill värna om att transporter inte bara sker i den dominerade nord-sydliga riktningen, utan även öst-västligt där Norge med sina hamnar utgör en viktig del. För att uppnå ett sammanhängande väl fungerande järnvägssystem behöver nu Meråkerbanan moderniseras.

Vi noterar att ca 40 miljoner kronor har investerats i Meråkerbanan under senare år för att öka bärigheten på banan. Detta är mycket positivt då det medger större laster och därmed ökar järnvägens relativa konkurrenskraft gentemot vägtransporter. För att ytterligare stärka järnvägens konkurrenskraft behövs nu en elektrifiering av banan.

Utveckling av godstrafiken

Järnvägen är mycket viktig för godstrafiken. Samarbetet North East Cargo Link (NECL), som innefattar Trøndelag, Jämtlands och Västernorrlands län samt flera landskapsförbund i Finland, har kartlagt flaskhalsar efter det öst-västliga stråket i detta område. En av de största flaskhalsarna i detta stråk bedöms vara Meråkerbanan.

För en utveckling av det ost- västliga godstransportstråket i Mittnorden är tillgången till hamnarna i Trondheimsområdet mycket viktig. Det ger möjlighet att länka ut gods från bland annat norra Sverige till sjötrafik som annars skeppas ut via Göteborg. Om större godsmängder från Sverige kan skeppas ut från Trondheims hamnar minskar trycket på de redan hårt belastade transportstråken i södra Sverige.

Enligt uppgift från Jernbaneverket transporteras idag ca 400 000 ton gods på banan. Om banan skulle elektrifieras bedöms denna volym kunna öka till ca 1,3 miljoner ton.

Meråkerbanan utgör en viktig länk i flera sammanhängande godstransportsystem. Bland annat finns planer på ett sammanhållet godstrafiksystem efter slingan Göteborg - Oslo - Trondheim - Östersund - Ånge - Göteborg. Efter denna sträckning är det bara Meråkerbanan som inte är elektrifierad, vilket medför högre transportkostnader då omväxling till diesellok måste göras för denna bandel.

Utveckling av persontrafiken

De långa avstånden gör att stora restidsminskningar efter axeln Trondheim – Östersund – Sundsvall bara kan uppnås genom en förbättrad tågtrafik. Järnvägen efter denna sträcka har

därför en viktig roll att spela i denna utveckling. Resandet med det så kallade MittNabo-tåget med ca 100 sittplatser mellan Trondheim, Östersund och Sundsvall ökar hela tiden. Trafiken inleddes under år 2002 som ett projekt, men drivs nu sedan sommaren 2007 som en permanent tågförbindelse efter stråket Sundsvall - Östersund – Trondheim med stöd från Länstrafiken i Jämtlands- och Västernorrlands län, Rikstrafiken i Sverige och Samferdseldepartementet i Norge via NSB.

Delsträckan mellan Sundsvall och Östersund trafikeras med moderna eldrivna Reginatåg medan delsträckan mellan Östersund och Trondheim trafikeras med norska dieseldrivna motorvagnar. Planer finns på en utökad trafikutbud efter hela sträckan. Norrtåg AB, som av den svenska regeringen givits uppdrag att under en tioårsperiod utveckla och driva tågtrafik i Norrland, planerar att i ett första skede öka antalet turer mellan Sundsvall och Östersund från 5,5 till 9 dubbelturer och mellan Östersund och Trondheim från dagens två till tre dubbelturer. Samtidigt planeras fler kopplingar mellan Sundsvall och Åre. Möjligheterna till ett rationellt tågupplägg och lägre driftskostnader för både dagens och den planerade trafiken skulle öka avsevärt om Meråkerbanan vore elektrifierad.

SJ har uttalat att de ser stora möjligheter till daglig persontågstrafik mellan Stockholm och Trondheim om Meråkerbanan elektrifieras. Med starka "magneter", som både Stockholm och Trondheim utgör, i varje ända på en sådan linje ser SJ stora möjligheter till en utbyggd persontågstrafik. SJ tror på möjligheten att trafikera sträckan med tre direkttåg per dygn när Meråkerbanan är elektrifierad.

Ett Norsk/Svenskt regeringsuppdrag

Hösten 2007 uppdrog Sveriges och Norges regeringar till sina trafikverk att kartlägga den gränsöverskridande infrastrukturen. Kartläggningen skulle för järnvägens del omfatta följande korridorer;

- Oslo Göteborg
- Oslo – Stockholm
- Trondheim – Östersund
- Norge – Kiruna

Uppdragen redovisade i februari 2008. I rapporterna konstateras att det finns en potential för utveckling av den gränsöverskridande kollektivtrafiken och att ett utökad samarbete mellan länderna är önskvärt. Vidare konstateras att det är viktigt att metodiken när det gäller prognoser och samhällsekonomiska analyser kan utföras på ett enhetligt sätt på respektive sida om gränsen.

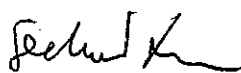
När det gäller stråket Trondheim – Östersund – Sundsvall pekas på de positiva effekter som skulle kunna uppnås med en utbyggd persontågstrafik i form av;

- Positiva effekter på arbetsmarknaderna
- Utökad samarbete mellan universiteten i Östersund/Sundsvall och Trondheim
- Utveckling av fjällturismen i området, såväl i den svenska som norska fjällvärlden
- Närmare samarbete kring sjukvård mellan Trondheim, Östersund och Sundsvall med förutsättningar för fortsatt specialisering och nyttjande av spetskunskap

Vidare pekas på den stora mängd gods (framför allt timmer) som idag fraktas från Jämtland till Norge via Mittbanan och Meråkerbanan och att det därutöver finns stora potentiella godsvolymer som skulle kunna föras över till järnväg om Meråkerbanan elektrifierades.

Elektrifiering av Meråkerbanan av avgörande betydelse

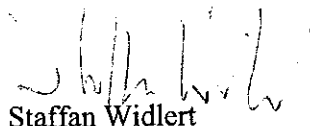
En elektrifiering av Meråkerbanan är således mycket angelägen för utvecklingen av både gods- och persontransporterna mellan våra länder.



Gerhard Larsson
Landshövding
Västernorrlands län



Uno Svaleryd
Landshövding
Jämtlands län



Staffan Widlert
Generaldirektör
Rikstrafiken

Med instämmande av följande myndigheter och organisationer;

Atlantbanegruppen¹, Ordförande Sten-Ove Danielsson
Handelskammaren Mittsverige, VD Dick Jansson
Länstrafiken i Jämtlands län AB, Ordförande Thomas Hägg
Landstinget i Jämtlands län, Landstingsrådet Robert Uitto
Mittnordenkommittén, Ordförande Gunnar Viken²
North East Cargo Link Alliance, NECLA, Ordförande Jens Nilsson³
Norrståg⁴, Ordförande Elvy Söderström
Västernorrlands läns Trafik AB, Ordförande Christer Nilsson

¹ Atlantbanegruppen är ett samverkansorgan som organiserar kommunerna efter Norra Stambanan och Mittbanan i Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län.

² Mittnordenkommittén är ett nordiskt gränsregionalt samarbetsorgan inom de mittnordiska regionerna belägna från den ryska gränsen i öst till Atlanten i väst.

³ Necla är en ideell förening, bestående av både företag, kommuner, fylken och organisationer, som verkar för att utveckla och marknadsföra öst-västliga godstransporter i den mittnordiska transportkorridoren.

⁴ Norrståg är en intresseförening med uppgift att utveckla snabbtågsnät och skapa förutsättningar för effektiva godstransporter i hela Norrland. Föreningen organiserar 48 myndigheter, varav 35 kommuner i Sveriges fem nordligaste län.