

Datum
2024-10-09Dnr
24RUN4Sida
10(51)**§ 169 Förfrågan från ZYAC-banan**

Diarienummer: 24RUN506
Ärendansvarig: Märta Molin
Handläggare: Henric Fuchs

Beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar på Regionala utvecklingsutskottets förslag

att kommunicera att Region Västernorrland ställt sig positiva till flera möjliga linjer i framtiden (där regiontågtrafik till och från Sollefteåområdet är en av dessa) genom antagandet av Norrtåg AB:s vision 2040, samt

att avvakta med beslut om erbjudan att delta i kommunernas arbetsgrupp till dess att arbetet med att utreda utvecklingsmöjligheterna med busstrafik mellan Sollefteåområdet och kusten slutredovisas för Regionala utvecklingsnämnden (våren 2025) samt Region Jämtland Härjedalens och Region Västerbottens ställningstaganden till samma erbjudande, men allra senast april 2025.

Ärendebeskrivning

ZYAC-banan är en sammanslutning av kommuner längs järnvägssträckningen mellan Umeå och Östersund via övre Ådalsbanan och Stambanan genom övre Norrland.

Samarbetet har gjort en framställan till Region Jämtland Härjedalen, Region Västerbotten och Region Västernorrland där man önskar att de tre regionerna uttalar sig positivt om att verka tillsammans för att möjliggöra persontågtrafik på sträckan Umeå-Östersund via Sollefteå och vidare mot Åre samt att man önskar att de tre regionerna samverkar med kommunerna i en arbetsgrupp för att ta frågan framåt.

Bakgrund

Det har historiskt funnits dagtågtrafik som har anslutit till både Långsele och Sollefteå men över tid har inte järnvägen (övre Ådalsbanan) utvecklats eller underhållits och delvis mot bakgrund av detta avvecklades dagtågtrafiken till dessa orter i Västernorrland. Viss nattågstrafik trafikerar dock sträckan.

Övre Ådalsbanan underhålls inte i tillräcklig utsträckning under många år och förföll mer och mer över tid, vilket fick länets kommuner, regionen, länsstyrelsen, näringslivet med flera att samlat bedriva ett påverkansarbete mot staten om att rusta upp banan till en rimlig nivå.

Ordförandens sign

Sara Nylund

Justerandens sign

Dan Rasmusson

Exp den

Utdragsbestyrkande



Det länet verkade för tillsammans var att rusta upp övre Ådalsbanan mellan Västerasby-Långsele för att möta näringslivet behov av råvaru- och godstransporter vilket staten och Trafikverket slutligen planerade för, beslutade om och slutligen genomförde i olika steg under perioden 2019–2024. Efter upprustningen medger banan hastigheter om upp till mellan 80–90 km/h.

Utöver upprustningen planeras det för en vändslinga i Västerasby (i nationell plan för infrastruktur 2022–2033) mot den senare delen av planen (2028–2033) och som vi har prioriterat i den regionala planen genom att öronmärka 55 miljoner kronor till, trots att det är statlig infrastruktur och därmed inte regionens ansvar. Vändslingan (som planeras till perioden 2028–2033) kommer möjliggöra för snabbare och effektivare trafik mellan exempelvis Umeå och Sollefteå då det saknas en direktkoppling i den riktningen. Det betyder att tåg som idag går från Umeå och vidare mot Sollefteå måste stanna och vända köriktning, vilket är tidskrävande.

Region Västernorrland har initierat egna och deltagit i andras initiativ för att i första hand säkerställa näringslivets behov av effektiva råvaru- och godstransporter på övre Ådalsbanan. Regionen har också verkat för att banan ska kunna användas för omledning och redundans, och i andra hand för att den ska upprustas för att möjliggöra effektiv dagtåg- och regiontågtrafik på längre sikt.

Bland annat har Region Västernorrland framställt två enskilda ansökningar om medfinansiering från ERUF till det interregionala strukturfondspartnerskapet (vilka båda tyvärr avslogs) samt att vi deltagit i Trafikverkets arbete med åtgärdsvalsstudie (ÅVS Ådalen) samt deltagit i kommuners initiativ och arbete kring övre Ådalsbanan.

Genom åren har projekt Mittstråket tagit fram en rapport om trafik mellan Umeå-Östersund via Sollefteå och Regional utveckling har efter Nämnden för hållbar utvecklings beslut tagit fram en rapport tillsammans med Sweco (2022–2023) om persontågtrafik på samma bana.

Förvaltningen Regional utvecklings bedömning

Länets och regionens prioriteringar för utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen är tydliga och har varit desamma över lång tid, vilket är en styrka och som bidrar med tydlighet.

Ordförandens sign	Justerandens sign	Exp den	Utdragsbestyrkande
Sara Nylund	Dan Rasmusson		

Regionens och länets prioriteringar finns formulerade i ett antal strategier och styrdokument, exempelvis i RUS – Ett Västernorrland, tillgänglighetsstrategin, Norrtåg AB:s – Vision 2040, den regionala transportplanen 2022–2033, Regionplanen 2024–2026 med flera.

Regionens infrastrukturprioriteringar kan beskrivas som att utbyggnaden av Nya Ostkustbanan (som del av Botniska korridoren och den europeiska transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet) är den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan för Västernorrland. Därefter har godsstråket övre Ådalsbanan (vilket är färdigt med undantag för vändslungan i Västerasby) följt av upprustning och utveckling av Mittbanan och Mittstråket (som även inkluderar E14) prioriterats. Vidare prioriterar vi en förbifart på E4 i Örnsköldsvik samt att vi värnar de regionala flygplatserna i länet.

Trafikalt prioriterar regionen pendling till och från arbete och högre studier, vilket leder till färre men större arbetsmarknader, vilket också är gynnsamt för länets invånare, näringsliv, akademi med flera. Därför har utvecklingen av regiontågtrafiken med Norrtåg AB prioriterats högst (i bred politisk enighet) sedan trafikstarten 2010–2012. Effekterna av resandet med Norrtåg har varit avgörande för utvecklingen i flera områden av länets geografi, inte minst i länets norra delar där trafiken är som mest effektiv och attraktiv. Vid varje tillfälle som funnits att utveckla tågtrafiken har Region Västernorrland ställt sig positiva och avsatt mer medel – exempelvis för att förvärva fler fordon, att förtäta trafiken längs kusten och längs Mittbanan samt ingå avtal med SJ för att möjliggöra tågpendling från Njurunda.

Med det sagt är Region Västernorrland, precis som alla andra i Västernorrland, positiva till all form av tågtrafik till och från Sollefteåområdet. Tyvärr har järnvägen varit i så dåligt skick under tiotals år att sträckan mellan Västerasby-Sollefteå knappt varit farbar med hastighetsnedsättningar till 40 km/h. Det innebär att det behövs ytterligare och omfattande investeringar på övre Ådalsbanan (än de som är gjorda för att tillmötesgå näringslivets behov av råvaru- och godstransporter). I tillägg saknas ett signalsystem på banan, vilket krävs för att kunna köra snabb, effektiv och attraktiv persontågtrafik. Införandet av signalsystemet ERTMS på övre Ådalsbanan är nationellt prioriterat men ser ut att kunna realiseras bortom kommande nationella planperiod 2026–2037.

För att möjliggöra snabb och effektiv persontågtrafik till och från Sollefteå skulle ytterligare förstärkningar behövas på och i anslutning till banan i form av en vändslunga i Västerasby (planeras till perioden 2028–2033),



hastighetshöjande åtgärder, installation av signalsystem, mötesstationer samt åtgärder på perronger och kringliggande infrastruktur.

Förvaltningen Regional utveckling har haft samråd med Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten samt Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. De två andra länen har likt Västernorrland flera tydliga och långsiktiga infrastruktur- och trafikprioriteringar, där de viktigaste prioriteringarna formulerats i övergripande samarbeten som Botniska korridorerna, Europaforum Norra Sverige, Partnerskapet Atlantbanan, Partnerskapet Mittstråket, Kvarkenrådet och inte minst inom Norrtåg AB och dess nyligen antagna vision 2040. Region Västernorrland förstår det som att Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten prioriterar annan infrastruktur och trafik högre inom överskådlig tid.

Tillgängligheten till och från Sollefteåområdet och kopplingarna till och från kusten skulle tjäna på att stärkas. Förvaltningen har därför föreslagit och nämnden har tillika beslutat (den 4 september 2024) om att avsätta upp till 300 000 kronor för att utreda hur tillgängligheten kan stärkas på kort sikt – genom att utveckla och stärka busstrafiken mellan Sollefteåområdet och kusten i första hand. Ett nytt bussavtal ska upphandlas med planerad trafikstart till december 2027. Det bedöms vara snabbare och mer samhällsekonomiskt lönsamt, vilket är ett viktigt kriterium när staten prioriterar vilka infrastrukturobjekt som ska byggas ut eller rustas upp.

ZYAC-initiativet har tagit fram en egen utredning om persontrafik med tåg Umeå-Sollefteå-Östersund (WSP, 2021). I tillägg finns i alla fall två andra utredningar som tagits fram av Projekt Mittstråket (2019, Trivector) och Region Västernorrland (2023, Sweco). I WSP-rapporten föreslås ett trafikupplägg och en tidtabell med tre tåg per dag. I de två andra rapporterna lyfts fördelarna med att stärka bussförbindelserna, tågtrafiken på Mittbanan och längs kusten samt att framtida tågtrafik kan utvecklas mellan Sollefteåområdet i ett första steg.

Kommunerna bakom initiativet ZYAC-banan önskar att hela sträckan Umeå-Sollefteå-Östersund ska trafikeras med regiontågtrafik så snart som möjligt. Banans relativa låga kvalitet för snabb och effektiva persontransporter i kombination med ett begränsat antal tåglägen, fordonsbrist, höga trafik kostnader i förhållande till resandeunderlag och andra faktorer gör det svårt att realisera önskan om genomgående persontågtrafik mellan Umeå-Östersund via Sollefteå på kort sikt.

Ordförandens sign

Sara Nylund

Justerandens sign

Dan Rasmusson

Exp den

Utdragsbestyrkande

Datum
2024-10-09Dnr
24RUN4Sida
14(51)

Förvaltningen bedömer det därför vara mer framkomligt och effektivt på kort sikt att arbeta för att utveckla bussförbindelserna mellan Sollefteåområdet och kusten med anslutningar till norr- och södergående regional och långväga tågtrafik.

Region Västernorrland har för egen del antagit Norrtåg AB:s vision 2040 och har därmed ställt sig positiv till regiontågtrafik till och från Sollefteåområdet kan bli möjlig i framtiden. Förvaltningen förordar att Region Västernorrland bör avvakta med att ingå i ett arbete som förordar regiontågtrafik mellan Östersund-Sollefteå-Umeå i närtid, i avvaktan på ett arbete med att utveckla busstrafiken till och från Sollefteåområdet och övriga tillfrågade regioners ställningstagande till erbjudandet om att ingå i ZYAC-arbetet.

Beredning

Regionala utvecklingsutskottet 2024-09-26 § 105

Beslutsunderlag

Mejl från ZYAC-banan den 17 juni 2024, **bilaga 5**

Skrivelse från ZYAC-banan, **bilaga 6**

(2019) Analys av trafikering med persontåg Östersund-Umeå via Sollefteå eller Sundsvall, **bilaga 7**

Östersund-Umeå via Sollefteå eller Sundsvall, kompletterar bilaga 7, **bilaga 8**

(2023) Rapport om persontrafik på övre Ådalsbanan, **bilaga 9**

Protokollsutdrag Upphandling av konsultstöd för att vidareutveckla kollektivtrafiken till och från Sollefteå RUN 240904 § 146, **bilaga 10**

Yrkande

Sara Nylund (S) yrkade på ett tillägg i slutet av andra att:satsen, med följande lydelse: ”men allra senast april 2025”

Yrkande

Dan Rasmusson (SD) yrkade på följande att:satser;

”att regionen uttalar sig positivt till att gemensamt verka för att möjliggöra persontrafik längs järnvägssträckningen Umeå-Östersund, vidare mot Åre, via Västeraspy, Sollefteå och Ragunda, samt

Ordförandens sign	Justerandens sign	Exp den	Utdragsbestyrkande
Sara Nylund	Dan Rasmusson		



att regionen samverkar med kommunerna i en arbetsgrupp för att arbeta vidare med frågan”

Lars-Gunnar Hultin (V), Annica Engström (SJVP) och Joseph Daibess (KD) tillstyrker Dan Rasmussons (SD) yrkande.

Proposition

Ordförande ställer liggande förslag tillsammans med eget yrkande om tillägg i andra att:satsen mot Dan Rasmussons (SD) yrkande under proposition, vilket godkänns, och finner bifall till eget yrkande med ett övervägande ja besvarad.

Votering

Följande propositionsordning läses upp; den som tillstyrker Sara Nylunds (S) förslag till yrkande röstar ja, den som tillstyrker Dan Rasmussons (SD) yrkande röstar nej.

Vid omröstningen avges 7 ja-röster och 6 nej-röster.

Följande röster ja:

Johan Engström Lockner (S), Magnus Wester (S), Morgan Nordin (S), Hans-Erik Beck (M), Cecilia Backlund (M), Fredrik Granholm (C) och Sara Nylund (S)

Följande röster nej:

Joakim Bymark (SJVP), Annica Engström (SJVP), Erik Thunefors (SD), Lars-Gunnar Hultin (V), Joseph Daibess (KD) och Dan Rasmusson (SD)

Reservation

Mot beslutet reserverade sig Dan Rasmusson (SD) till förmån för eget yrkande, samt Joakim Bymark (SJVP), Annica Engström (SJVP), Erik Thunefors (SD), Lars-Gunnar Hultin (V), Joseph Daibess (KD).

Delges

Kommunerna bakom ZYAC-initiativet
Region Jämtland Härjedalen
Region Västerbotten
Norrtåg AB
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Ordförandens sign	Justerandens sign	Exp den	Utdragsbestyrkande
Sara Nylund	Dan Rasmusson		