

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Bristanalys Nedre Norrland

### Förslag till utbyggnadsstrategi

Bristande kapacitet och långa restider Ostkustbanan och Ådalsbanan Gävle - Västeråsby

TRV 2020/57564

2020-12-07



**Trafikverket**

Trafikverket, 80302 Gävle. Besöksadress: Redargatan 18.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

E-post: trafikverket@trafikverket.se  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE  
Bristanalys Nedre Norrland  
Förslag till utbyggnadsstrategi

Författare: Hans-Olov Åström, PLmu  
2020-12-07

Kontaktperson: Hans-Olov Åström, PLmu

Omslagsfoto; Trafikverket

# Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Geografisk avgränsning och samråds-krets	4
3	Samråd	5
3.1.	Inkomna yttranden	5
3.2.	Yttranden	6

# 1 Sammanfattning

I denna rapport avhandlas en av 16 utpekade brister i Regeringens fastställelse av nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029.

Rapporten omfattar utredningen av den utpekade bristanalysen Nedre Norrland, bristande kapacitet i järnvägssystemet. Återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider, såsom Ostkustbanan inklusive Ådalsbanan, Gävle – Härnösand.

Trafikverket tolkar uppdraget att det har som mål att detta stråk är så långt utrett att det kan övervägas för utbyggnad i nästa planeringsomgång och planrevidering.

I denna rapport redovisas ett förslag till strategi och utbyggnadsordning av ny järnväg för sträckan Gävle – Sundsvall – Härnösand – Västerasby för ökad kapacitet och kortare restider.

Vid utvärdering har hänsyn tagits till kapacitet, restid samhällsekonomi samt i viss mån även byggbarhet och lämpliga anslutningspunkter till befintlig järnväg. Därefter har en sammanvägd prioritering tagits fram.

Sträckan Gävle – Västerasby har delats in i sex funktionella etapper utifrån där det sker stora förändringar i trafik- och transportvolym. Varje funktionell etapp är möjlig att dela in i tekniska deletapper, totalt 14 stycken längs hela stråket.

Förslaget är att prioritera utbyggnad av sträckan Hudiksvall – Sundsvall till dubbelspår först då den sträckan har störst kapacitetsproblem, lägst medelhastighet och möjlighet till stora tidsvinster.

Därefter föreslås gå vidare med prioriterade etapper på sträckan Sundsvall – Härnösand som bland annat möjliggör restidsförkortning, ökad kapacitet och tyngre godståg genom bättre lutningsförhållanden.

Slutligen föreslås resterande etapper på sträckorna Gävle – Söderhamn – Hudiksvall samt Härnösand – Västerasby.

Denna rapport har varit tillgänglig för att lämna remissynpunkter på under tiden 2020-05-25 till 2020-09-18.

Sammanlagt har det inkommit 28 yttranden, från 26 remissinstanser.

Samrådsredogörelsen biläggs också till den slutrapport som upprättas som avrapporteringen av bristanalysen Nedre Norrland.



## 2 Geografisk avgränsning och samrådsrets

Utbyggnadsstrategin omfattar Ostkustbanan sträckan Gävle - Sundsvall samt Ådalsbanan Sundsvall - Västerasby. Utblickar har dock gjorts mot angränsande banor som har betydelse för strategin. Såsom Ostbanan söder om Gävle, Bergslagsbanan Gävle - Storvik, Norra stambanan Storvik - Kilafors, Ådalsbanan Västerasby – Långsele och Botniabanen Västerasby – Umeå.

Samrådskretsen har varit kommuner, regioner, länsstyrelser som övriga intressenter inom rapportens avgränsningsområden.

## 3 Samråd

### 3.1. Inkomna yttranden

Denna rapport har varit tillgänglig för att lämna remissynpunkter på under tiden 2020-05-25 till 2020-09-18. Sammanlagt har det inkommit 28 remissvar, från 26 remissinstanser.

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas de inkomna yttrandena samt hur Trafikverket har beaktat de inkomna synpunkterna.

Yttrandena som helhet finns i Trafikverkets diarium.

I tabell nedan redovisas de remissinstanser som lämnat skriftliga yttrande på remisshandlingen

	Datum	Instans
1	2020-08-25	Skellefteå kommun
2	2020-09-07	Region Västerbotten
3	2020-09-09	Region Gävleborg
4,5	2020-09-10	Nya Ostkustbanan
6	2020-09-10	Kramfors kommun
7	2020-09-10	Gävle kommun
8,9	2020-09-10	Sollefteå kommun
10	2020-09-11	Härnösands kommun
11	2020-09-14	Höga Kusten Destinationsutveckling
12	2020-09-13	Trafikverket, Trafik
13	2020-09-16	Örnsköldsviks kommun
14	2020-09-16	Ånge kommun
15	2020-09-17	Söderhamns kommun
16	2020-09-17	Region Västernorrland
17	2020-09-17	Region Jämtland Härjedalen
18	2020-09-17	Timrå kommun
19	2020-09-17	Umeå kommun
20	2020-09-18	Länsstyrelsen Gävleborg
21	2020-09-18	SJ AB
22	2020-09-18	Nordanstigs kommun
23	2020-09-18	Östersunds kommun
24	2020-09-20	Länsstyrelsen Västernorrland

25	2020-09-22	Botniska Korridoren
26	2020-09-22	Hudiksvalls kommun
27	2020-09-27	Region Uppsala
28	2020-10-15	Sundsvalls kommun

## 3.2. Yttranden

### Skellefteå kommun

**Skellefteå kommuns yttrande:** Kommunen ser positivt till utbyggnaden och har inga särskilda synpunkter på förslaget. Anser att det är mycket viktigt med en väl fungerande och modern järnväg efter norrlandskusten. Att sträckan är en viktig del av den Bottniska korridoren och sträckan får minst 250 km/h standard. Lyfter också att Norrbotniabanan behöver byggas ut så snart som möjligt.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket har noterat kommunen synpunkter. Banan planeras för 250 km/h standard.*

### Region Västerbotten

**Region Västerbottens yttrande:** Regionalt utvecklingsansvarige tillstyrker Trafikverkets förslag till utbyggnadsstrategi. En generell synpunkt är att arbetet präglats av öppenhet och hög noggrannhet. Bedömer att det är rimligt att börja med den föreslagna etappen mellan Hudiksvall och Sundsvall och är mycket positiv till att den följs av etapperna mellan Sundsvall och Härnösand. Viktigt att utbyggnaden sker parallellt med Norrbotniabanan.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket har noterat regionalt utvecklingsansvariges synpunkter.*

### Region Gävleborg

**Region Gävleborgs yttrande:** Regionalt utvecklingsansvarige ställer sig bakom Trafikverkets förslag. Finner utbyggnadsordningen väl motiverad utifrån uppdraget. Indelningen med funktionella etapper är ett välkommet arbetssätt inför kommande nationella plan från 2022. Välkomnar också Trafikverkets arbetssätt som varit transparent och utvecklande.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket har noterat regionalt utvecklingsansvariges synpunkter.*

### Nya Ostkustbanan

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Trafikverkets förslag överensstämmer väl med Nya Ostkustbanans(bolaget) förslag till utbyggnadsstrategi.

Den stora skillnaden är utbyggnadstakten, sträckan bör vara utbyggd till 2030 – 2035 men den nationella transportplanen endast omfattar har med ca 20 % av nödvändiga investeringar.

Bolaget ser mycket positivt på den dialog som har genomförts vid framtagandet av förslaget.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket har noterat Nya Ostkustbanans synpunkter.*

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Rapporten har förtjänstfullt analyserat det viktiga systemperspektivet men bör tydliggöra att kustjärnvägen är en del TEN-T och Scandinavian – Mediterranean Corridor.

**Trafikverkets svar:** *Slutrapporten kompletteras med skrivningar om att kustjärnvägen är en del TEN-T och Scandinavian – Mediterranean Corridor.*

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Den samhällsekonomiska analysen fångar knapphändigt nyttan för godstransporterna, det blir en slagsida mot persontrafiken. Godsnyttan underskattas. Den totala nyttobilden med utbyggnaden underskattas när inte effekterna för godstrafiken beskrivs tillfredsställande.

**Trafikverkets svar:** *Nya Ostkustbanan menar att det finns en risk att effektutvärderingen primärt fångar effekter på persontrafiken och underskattar nyttan för godstrafiken. Godsnyttor är värderade med hjälp av ENJA-modellen enligt de värden och principer som är fastställda i ASEK. Tillförlitlighet värderas till viss del med ENJA, men inte hur den påverkar överflyttning mellan trafikslag. Därutöver kan det finnas ytterligare nyttor som är svåra att uppskatta kvantitativt, däribland inbesparingar av omlopp/tågsätt för specifika godstrafikupplägg som beror på faktorer som inte är kända för Trafikverket, exempelvis transportföretagens logistikupplägg. Möjligheten att kunna räkna på att köra tyngre/längre tåg förutsätter ett sammanhängande nät där samtliga begränsningar byggts bort, även de utanför Gävle - Västerasby (exempelvis Norrbotniabanen).*

*Med anledning av att vissa nyttor är svårvärderade har Trafikverket i den slutgiltiga prioriteringen, som Nya Ostkustbanan noterat, valt att komplettera resultaten från ENJA med en kvalitativ bedömning av viktiga faktorer, däribland tågviktsbegränsande backar för godståg. I slutversionen av rapporten har Trafikverket ytterligare förtydligat sina skrivningar om effekter som inte kunnat värderas monetärt i ENJA, se avsnitt "Begränsningar i resultaten i rapport".*

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Bolaget lyfter att för godset är den viktigaste kvalitetsparametern är tillförlitligheten. Om den är för låg väljs andra trafikslag, företrädesvis lastbil. Ytterligare lastmöjligheter i form av tyngre och längre tåg – de starka lutningarna mellan Sundsvall och Västerasby innebär begränsningar för godstågen – analyseras inte fullständigt utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket har noterat Nya Ostkustbanans synpunkter. Behovet av åtgärder för att framföra tyngre tåg har tagits hänsyn till i utredningen. Det är bland annat av denna anledning som sträckan Sundsvall – Härnösand föreslås få en hög prioritet i utbyggnadsordningen .*

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Effekter på den regionala utvecklingen beskrivs knapphändigt och rapporten skulle vinna på att effektbeskrivningen utvecklas angående: Godsnyttor, regional utveckling , restidsvinster i relation till restidmål, jämställdhet. Rapporten berör knapp hållbarhet som målbild och därmed blir effektbeskrivningen ofullständig. Bolaget önskar en

utförligare beskrivning av regionförstorande effekter och potentiell integration av arbetsmarknader.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.*

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Det bör tydligt fram gå vilka investeringar som planeras före utbyggnadsförslaget och tydligare kommunicera Nya Ostkustbanan som ett sammanhängande stråk som Botnia- och Norrbotniabanan.

Trafikverkets analys visar på viktiga slutsatser som måste integreras i kommande åtgärdsplanering. Effekten av ytterligare mötesspår är begränsad relativt längre etapper, nyttan av trespårsstationer för att öka robustheten och redundansen i avvaktan på dubbelspårsetapper, och att ytterligare åtgärder behövs för att inte ytterligare försämra för godstrafiken.

Bolaget påpekar vikten av att motverka förseningar i kommande planprocesser och att det är viktigt att även Länsstyrelserna får tillräckliga resurser.

**Trafikverket har noterat Nya Ostkustbanans synpunkter.**

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Det är önskvärt att Trafikverket tydliggör motiven för att dela upp sträckan Sundsvall – Härnösand i två sträckor.

**Trafikverkets kommentar:** *Anledningen till att Trafikverket har delat upp sträckan Sundsvall - Härnösand i två funktionella etapper Sundsvall – Timrå och Timrå - Härnösand i sin utbyggnadsstrategi är att sträckan Sundsvall - Timrå trafikeras av tillkommande godstrafik till/från bland annat SCA i Östrand/Timrå, Tunadal, vilket ger etapperna något olika funktion. Då både etappen Sundsvall - Timrå och Timrå - Härnösand har hög prioritet i utbyggnadsstrategin och många av remissinstanserna ser fördelar med en sammanhållen etapp, har Trafikverket valt att slå ihop dessa i en gemensam funktionell etapp.*

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Trafikverket har en tendens att problematisera en växande konflikt mellan gods- och persontransporter, när den dubbla efterfrågan i stället förstärker behovet av kustjärnvägen.

**Trafikverket har noterat Nya Ostkustbanans synpunkter.**

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Det internationella perspektivet är ofullständigt beskrivet och rapporten saknar en kommentar hur strategin förhåller sig till EU kraven på stomnäten för TEN-T järnväg.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket avser komplettera slutrapporten med ett avsnitt om det internationella perspektivet.*

**Nya Ostkustbanans yttrande:** Bolaget föreslår att Trafikverket får i uppdrag att färdigställa hela sträckan senast 2030 – 2035 genom att: Påskynda pågående projekt, påbörja järnvägsplaner på hela sträckan och besluta om att färdigställa hela sträckan i nästa planbeslut



***Trafikverket har noterat Nya Ostkustbanans synpunkter.***

**Kramfors kommun**

**Kramfors kommuns yttrande:** Kommun delar i det stora hela Trafikverkets bedömning av utbyggnadsordning

***Trafikverket har noterat Kramfors kommuns synpunkt.***

**Kramfors kommuns yttrande:** Anser att Trafikverket också ska titta på sträckan Västeraspy – Långsele som trots den pågående upprustningen kommer att ha låg standard med låga hastigheter som följd.

***Trafikverkets svar:*** *Trafikverket arbetar med den frågan men den ingår inte i den här rapporten.*

**Gävle kommun**

**Gävle kommuns yttrande:** Kommun anser att det är viktigt att se hela det funktionella systemet i ett sammanhang och är därför glada att Trafikverket presenterar hela sträckan Gävle till Västeraspy i utbyggnadsstrategin och ställer sig bakom Nya Ostkustbanans yttrande kring strategin.

Man vill understryka att påbörjad utbyggnad måste få fortsätta med full kraft i kommande planomgång 2022 – 2033.

Kommuner stödjer den föreslagna utbyggnadsstrategin och dess analys och anser att det är högst rimligt att sträckan Axmartavlan/Kringlan till Söderhamn får en prioritering som 4:e etapp.

Påtar att i det fortsatta arbetet med beskrivning av nyttor är viktigt fånga näringslivet behov och dess bidrag till samhällsekonomin.

För Gävle kommun är behovet av investeringar i det anslutande järnvägssystemet, ingår inte i utbyggnadsstrategin, Gävle C, Gävle Godsbangård, Bergslagsbanan och att systemperspektivet måste beaktas i kommande arbete inför nästa planperiod. Det är också viktigt att Gävle hamnspårutbyggnad följer den föreslagna tidplanen.

Gävle kommun delar full ut rapportens slutsats att utbyggnaden bör genomföras i större funktionella etapper, för att succesivt uppnå tydliga effekter av färdigställda etapper.

***Trafikverket har noterat Gävle kommuns synpunkter.***

**Gävle kommuns yttrande:** Kommunen lämnar också några mer specifika kommentarer knutna till rapporten:

- Figur 4 (s.16) - Ska avse Gävle – Sundsvall (samma återkommer i figur 41 (s.78).
- Tabell 3 (s.22) - Antalet tåg kan variera en hel del mellan enskilda år T.ex. var det i tågplan 2017 mellan Gävle och Söderhamn 18 godståg och 62 persontåg, vilket är en väsentlig skillnad mot 2019 års siffror - 12 godståg och 32 persontåg. Redan 2008 var det t.ex. 28 godståg och 37 persontåg.
- Figur 12 och 13 (s. 29-30) – saknar siffror på höjdprofilen.

***Trafikverkets svar:*** *Trafikverket avser att justera detta i slutrapporten.*

**Gävle kommuns yttrande:** När det gäller kapacitetsberäkningarna och nödvändigheten att ha marginal, är det viktigt påpeka betydelsen av flexibilitet i att omleda trafik mellan Ostkustbanan och Norra Stambanan.

Precis som det anges i rapporten är prognoser om framtidens trafikering svåra att ange i tydliga siffror. Samtidigt är det just tron på en framtida utveckling och viljan att satsa, som är förutsättningen för att en trafikväxt ska bli av ("hönan eller ägget").

***Trafikverket har noterat Gävle kommuns synpunkter.***

**Gävle kommuns yttrande:**

- Figur 28 (s. 52) - Kartorna har blivit omkastade.
- 8.2.4 (s. 72) - Här står: "Om en linjeomläggning av Bergslagsbanan och flytt av Gävle godsbangård till Tolvfors blir aktuell i en framtid ..." Gävle kommun vill påminna om att det finns ett avtal mellan staten, regionen och kommunen som beskriver att en flytt av Gävle godsbangård med tillhörande linjeomläggning av Bergslagsbanan ska genomföras. På s. 81 framgår detta dock mycket riktigt.
- Tabell 18 (s. 80) - Delar av tabellen är bortklippt.

***Trafikverkets svar:*** Trafikverket avser att justera detta i slutrapporten.

**Sollefteå kommun**

**Sollefteå kommuns yttrande:** Som delägare i Nya Ostkustbanan och Höga Kusten Destinationsutveckling ställer sig kommunen bakom de synpunkter som framförs i deras yttranden.

***Trafikverket har noterat Sollefteå kommuns synpunkter.***

**Sollefteå kommuns yttrande:** Besöksnäringen är en oerhört viktig del av kommunens utveckling och en utbyggd Ostkustbana kommer att medföra ökade möjligheter att besöka kommunen. Tyvärr är inte kommunikationerna mellan Kramfors och Sollefteå de bästa. Kommunen har inlett ett arbete för återigen öppna övre Ådalsbanan för persontrafik vilket skulle gynna besöksnäringen och möjliggöra arbetspendling och utgöra en avgörande sträckning för att förbättra sträckan Östersund till Umeå vilket det borde vara Trafikverkets kommande satsning.

***Trafikverkets svar:*** Trafikverket har inlett ett arbete om den frågan med Sollefteå kommun men den ingår inte i den här rapporten.

**Sollefteå kommuns yttrande:** Godstrafik, dubbelspår på Ostkustbanan kommer att gynna skogsnäringen och därigenom skapa nya arbetstillfällen.

***Trafikverket har noterat Sollefteå kommuns synpunkter.***

**Härnösands kommun**

**Härnösands kommuns yttrande:** Kommunen ser positivt på Trafikverkets förslag till utbyggnadsordning, som i mycket överensstämmer med bolaget Nya Ostkustbanans yttrande, vilket Härnösands kommun ställer sig bakom.

***Trafikverket har noterat Härnösands kommuns synpunkter.***

**Härnösands kommuns yttrande:** Kommunen vill i tillägg förstärka yttrandet med följande:

Härnösands kommun föreslår att Trafikverket får i uppdrag att påskynda arbetet genom tidigareläggning av etapper som redan finns i den nationella planen (Gävle-Söderhamn, Hudiksvall-Sundsvall samt Sundsvall-Härnösand), samt besluta om att färdigställa hela sträckan i samband med nästa planbeslut.

Överflyttningen från väg till järnväg är viktig för att avlasta vägtrafiken genom Härnösand och bidrar med kortare restider till fler utvecklingsmöjligheter för livsmiljön och näringslivet, i Härnösand, men även till Umeå och vidare norrut.

För att möta utvecklingen i Höga Kusten, en av Sveriges snabbast växande destinationer, behöver den ekonomiska ramen även väga in i besluten vad resenärerna genererar för regionen där destinationen finns. Härnösands kommun ställer sig bakom de synpunkter som framförs i yttranden från Höga Kusten Destinationsutveckling.

Trafikverket har en tendens att problematisera en växande konflikt mellan gods- och persontågen (sida 34 och 36 i rapporten). Den dubbla efterfrågan är i själva verket ett av de starkaste argumenten för att bygga ut kustjärnvägen så fort som möjligt.

Det finns många branta lutningar i stråket vilket ger tågviktsbegränsningar och blir med tiden en allt större flaskhals för trafiken längs hela Norrlandskusten i takt med ökningen av både person- och godstrafiken. Ytterligare ett starkt argument att bygga ut kustjärnvägen till dubbelspår så fort som möjligt.

Det finns en stark tradition numera av en positiv dialog mellan Trafikverket och aktörer längs det vi nu kallar Nya Ostkustbanan. Det gäller exempelvis samarbeten kring Samordnad planering, Sverigeförhandlingens uppdrag om järnvägen i norra Sverige och nu under arbetet med utbyggnadsstrategin, vilket är mycket positivt.

***Trafikverket har noterat Härnösands kommuns synpunkter.***

**Härnösands kommuns yttrande:** En mer utförligare beskrivning efterfrågas över hur de regionförstorande effekterna påverkas av utbyggnaden och att dess betydelse i utvecklingen av aktuella regioner bör vägas in i den samhällsekonomiska analysen.

Det internationella perspektivet är ofullständigt beskrivet i rapporten vad gäller att kustjärnvägen ingår i stomnäten för TEN-T järnväg, såväl för gods (Scandinavian Mediterranean Corridor) som persontrafik. Det saknas kommentarer kring hur utbyggnadsstrategin förhåller sig till dessa krav och att Sverige riskerar att inte uppfylla EU:s krav med nuvarande utbyggnadstakt.

***Trafikverkets svar:*** Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.

**Höga Kusten Destinationsutvecklings yttrande:** Bolaget ställer sig bakom de synpunkter som framförs i det gemensamma yttrandet från bolaget Nya Ostkustbanan och sina ägarkommuner (Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsviks kommuner).

Vill förstärka yttrandet med följande synpunkter:

- För att möta utvecklingen i Höga Kusten väga in i den ekonomiska ramen vad resenärerna bidrar med för destinationens utveckling
- Att kunna erbjuda miljövänliga och bekväma resealternativ är en viktig konkurrensfaktor

***Trafikverket har noterat Höga Kusten Destinationsutvecklings synpunkter***

**Höga Kusten Destinationsutvecklings yttrande:** Det internationella perspektivet kan utvecklas mer i rapporten tillsammans hur hela kustjärnvägen Stockholm - Luleå hänger samman och utvecklar bland annat besöksnäringen

***Trafikverkets svar:*** Trafikverket avser komplettera detta slutrapporten.

**Höga Kusten Destinationsutvecklings yttrande:** Föreslår att Trafikverket får i uppdrag att färdigställa hela sträckan Gävle – Härnösand senast 2030 – 2035 genom att tidigarelägg pågående etapper, besluta om färdigställande av hela sträckan i samband med nästa planbeslut.

Välkomnar förslaget till utbyggnadsstrategi. Något som skulle gynna destinationens utveckling i form av ökad kapacitet, högre punktlighet och kapade restider till Höga Kusten och orterna längs hela norrlandskusten.

***Trafikverket har noterat Höga Kusten Destinationsutvecklings synpunkter***

**Höga Kusten Destinationsutvecklings yttrande:** Under hösten inleds arbetet med att ta fram en utvecklingsstrategi för destinationen där hållbarhet kommer att vara den genomgripande ansatsen.

***Trafikverkets svar:*** Trafikverket deltar i det arbete som pågår.

### **Trafikverket, verksamhetsområde Trafik**

**Trafikverket, verksamhetsområde Trafiks yttrande:** Konstaterar att prioriteringsordningen verkar rimlig med reservation om nedanstående:

Ställer frågan om att prioritera Timrå – Härnösand före Hudiksvall – Sundsvall pga. om det har tagits hänsyn till den trafikökning som blir föranlett av att Norrbotniabanan byggnation av etapp ett Umeå – Skellefteå som beräknas klar 2030

Anser att det bör säkerställas att man räknat med trafikeringen i ett längre utomregionalt perspektiv vad gäller gods så att kapaciteten inte återigen stryps som i fallet med Ådalsbanan och byggnationen av Botniabanan.

Lyfter möjligheten att använda Botniabanan samt kommande Norrbotniabanan för omledning vid störningar på Stambanan norr om Ånge är i stort avhängigt av Ådalsbanans standard.

***Trafikverkets svar:*** Vi delar er synpunkt att sträckan Timrå- Härnösand har en hög prioritet, bland annat utifrån kapacitet för godset och har därför valt att prioritera sträckan som den näst högst prioriterade etappen. Hudiksvall - Sundsvall har fått

*ännu högre prioritet utifrån bland annat låg medelhastighet, mycket högt kapacitetsutnyttjande, stora restidsvinster och större resandevolymer.*

### **Örnsköldsviks kommun**

**Örnsköldsviks kommuns yttrande:** Kommunen ställer sig bakom de synpunkter som framförs i det gemensamma yttrandet från bolaget Nya Ostkustbanan.

Förslaget till utbyggnadsstrategi överensstämmer väl med Nya Ostkustbanans förslag. Den stora skillnaden ligger i utbyggnadstakten. Bolaget menar att hela sträckan Gävle-Västeråsby bör vara utbyggd år 2030-2035 medan gällande nationella plan för transportinfrastrukturen endast omfattar cirka 20 procent av nödvändiga investeringar.

Analysen försöker förtjänstfullt lyfta det viktiga systemperspektivet, bland annat genom indelning i funktionella etapper.

#### ***Trafikverket har noterat Örnsköldsviks kommuns synpunkter***

**Örnsköldsviks kommuns yttrande:** Kustjärnvägen skapar nytta i samtliga geografiska dimensioner; internationellt, nationellt, regionalt och lokalt. Rapporten bör tydliggöra att kustjärnvägen utgör en del av det transeuropeiska transportnätverket TEN-T och Scandinavian-Mediterranean Corridor.

Utvärderingen som ligger till grund för förslaget till utbyggnadsordning beaktar effekter på kapacitet, restid, samhällsekonomi och i viss mån byggbarhet samt anslutningspunkter. Då den samhällsekonomiska analysen endast knapphändigt fångar nyttan för godstransporterna får utvärderingen en slagsida mot persontrafiken, medan godsnyttan underskattas.

Effekter på den regionala utvecklingen beskrivs knapphändigt. En utförligare beskrivning av exempelvis regionförstörande effekter och potentiell integration av arbetsmarknader kan illustrera hur restidsvinster omsätts i strukturell utveckling.

***Trafikverkets svar:*** *Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.*

**Örnsköldsviks kommuns yttrande:** Specifika synpunkter från Örnsköldsviks kommun

Godsnyttor:

- Den viktigaste kvalitetsparametern är tillförlitligheten. Om den är för låg väljs andra trafikslag, företrädesvis lastbil
- Ytterligare lastmöjligheter i form av tyngre och längre tåg – de starka lutningarna innebär begränsningar för godstågen – analyseras inte fullständigt utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv
- Kommunen avser att bygga ut sin kombiterminal, kraftiga lutningar Härnösand – Västeråsby medför problem för tunga och långa tåg. Det är därför av central betydelse att dessa punkter byggs bort så fort som möjligt.

***Trafikverkets svar:*** *Trafikverket har noterat Örnsköldsviks kommuns synpunkter. Behovet av åtgärder för att framföra tyngre tåg har tagits hänsyn till i utredningen. Det är bland annat av denna anledning som sträckan Sundsvall – Härnösand föreslås få en hög prioritet i utbyggnadsordningen.*

Regional utveckling:

- Effekter för den regionala utvecklingen kan beskrivas utförligare

- Kommunen skulle ha stor nytta av högre utbyggnadstakt

**Trafikverkets svar:** Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.

Besöksnäringen:

- Destination Höga Kustens utveckling är helt beroende på att besökare kan ta sig dit på ett hållbart och effektivt sätt
- Att styrkorna med kuststråket är att det kan fylla en viktig funktion i såväl internationella som nationella, regionala och lokala sammanhang
- Det internationella perspektivet kan utvecklas mer i rapporten tillsammans hur hela kustjärnvägen Stockholm - Luleå hänger samman och utvecklar bland annat besöksnäringen

**Trafikverkets svar:** Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.

### **Ånge kommun**

**Ånge kommuns yttrande:** Kommunen ser positivt på Trafikverkets förslag till utbyggnadsordning men vill tydliggöra att föreslagen utbyggnadstakt är alldeles för låg för att möjliggöra viktiga nationella och regionala målsättningar.

**Trafikverket har noterat Ånge kommuns synpunkter.**

**Ånge kommuns yttrande:** Anser också att sträckan Sundsvall – Härnösand ska behandlas som en sammanhållen etapp, vilket i ett regionalt perspektiv inte delas i två som Trafikverket föreslår.

**Trafikverkets svar:** Anledningen till att Trafikverket har delat upp sträckan Sundsvall - Härnösand i två funktionella etapper Sundsvall – Timrå och Timrå - Härnösand i sin utbyggnadsstrategi är att sträckan Sundsvall - Timrå trafikeras av tillkommande godstrafik till/från bland annat SCA i Östrand/Timrå, Tunadal, vilket ger etapperna något olika funktion. Då både etappen Sundsvall - Timrå och Timrå - Härnösand har hög prioritet i utbyggnadsstrategin och många av remissinstanserna ser fördelar med en sammanhållen etapp, har Trafikverket valt att slå ihop dessa i en gemensam etapp.

### **Söderhamns kommun**

**Söderhamns kommuns yttrande:** Kommun anser att etappen Gävle – Söderhamn ska prioriteras högre och ser följande förhållanden som viktiga och som påverkar denna bedömning.

- Läget är fastställt i aktuella översiktsplaner, vilket innebär förutsättningar för ett snabbt och effektivt genomförande
- Etappen är en förutsättning för att den fortsatta förbindelsen söderut blir tidseffektiv
- För att OKB ska bli ett alternativ till väg och flyg så måste sambandet söderut säkras med ett dubbelspår

**Trafikverkets svar:** Anledningen till att Trafikverket väljer att lyfta fram sträckan Sundsvall - Härnösand framför ytterligare dubbelspårsetapper söder om Söderhamn/Hudiksvall är bland annat:

- Tågviktsbegränsande backar på sträckan Sundsvall - Härnösand ger begränsningar för godstrafiken
- Mindre gods söder om Söderhamn då godset viker av Söderhamn - Kilafors
- Det finns en risk att en del av tidsvinsten av ytterligare dubbelspårsetapper söder om Söderhamn inte kan nyttjas i tidtabellen för snabbtågen till följd av tillgängliga tåglägen söder om Gävle (beroenden mot andra trafikupplägg) samt kvarvarande enkelspårsetapper norr om Söderhamn. Sträckan Söderhamn - Hudiksvall har till stor del en hög hastighetsstandard redan idag och har därför något lägre prioritet.

### **Region Västernorrland**

**Region Västernorrlands yttrande:** Regionalt utvecklingsansvarige prioriterar frågan om utbyggd kustjärnväg högt och driver frågan om utbyggnad om utbyggnad i nära och bred samverkan i flera forum och sammanhang.

De står bakom de yttranden som samarbetet Botniska korridoren och Nya Ostkustbanan AB har avgett över Trafikverkets förslag till utbyggnadsstrategi.

Vill betona det glädjande att vi gemensamt har etablerat ett bra samverkansklimate mellan våra organisationer.

Att Trafikverket har tagit fram förslag på utbyggnadsstrategi på ett transparent och inkluderande sätt, vilket återspeglas i rapporten.

Utbyggnadsförslaget överensstämmer i allt väsentligt med Regions förslag och prioriteringar.

Förslaget bidrar på ett positivt sätt att ytterligare öka planmognad och påskynda beslut om finansiering av de ofinansierade etapperna.

Utbyggnadsstrategin föreslår tre abstraktionsnivåer, hela Nya Ostkustbanan, 6 funktionella etapper och 17 tekniska etapper. På så vis möjliggör Trafikverket för beslut om finansiering och byggstart i varierande omfattning samt kombinationsalternativ.

Region Västernorrland förordar en snabbare utbyggnadstakt och menar att banan bör och kan vara en realitet någon gång mellan 2030 - 2035. Behoven av och motiven är flera inte minst för att infria våra åtagande mot EU till 2030.

**Trafikverket har noterat Region Västernorrlands synpunkter.**

**Region Västernorrlands yttrande:** Regionen förespråkar fem funktionella etapper med en sammanhållen etapp Sundsvall – Härnösand och naturligt att förespråka etappen Hudiksvall – Sundsvall först.

**Trafikverkets svar:** Anledningen till att Trafikverket har delat upp sträckan Sundsvall - Härnösand i två funktionella etapper Sundsvall – Timrå och Timrå - Härnösand i sin utbyggnadsstrategi är att sträckan Sundsvall - Timrå trafikeras av tillkommande godstrafik till/från bland annat SCA i Östrand/Timrå, Tunadal, vilket ger etapperna något olika funktion. Då både etappen Sundsvall - Timrå och Timrå - Härnösand har

*hög prioritet i utbyggnadsstrategin och många av remissinstanserna ser fördelar med en sammanhållen etapp, har Trafikverket valt att slå ihop dessa i en gemensam etapp.*

**Region Västernorrlands yttrande:** Både Regionalt utvecklingsansvarige och Trafikverket förordar att delen Härnösand – Västerasby byggs ut sist. Det beror på främst att den delen är mindre mogen i jämförelse med de andra etapperna. De branta lutningarna norr om Kramfors behöver dock åtgärdas inte minst ur ett gods- och hastighetsperspektiv.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket har noterat Region Västernorrlands synpunkter. Även om lutningarna är branta på delar av sträckan Härnösand – Västerasby är de betydligt kortare än mellan Sundsvall och Härnösand och därför inte lika problematiska. De värsta backarna norr om Härnösand (Oringenbackarna) byggdes bort i samband med upprustningen av Ådalsbanan. Gångtidssimuleringar har visat att det framförallt är vid start från stillastående från vissa mötesstationer (framförallt Dynäs och Sprängsviken i riktning söderut) som lutningarna på denna sträcka fortsatt är ett problem. Detta går att hantera operativt genom att inte låta de tyngsta tågen stanna för tågmöte.*

#### **Region Jämtland Härjedalen**

**Region Jämtland Härjedalens yttrande:** Regionalt utvecklingsansvarige 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).

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.

För Jämtland är Norra Stambanan en av de absolut viktigaste järnvägsstråken speciellt Ånge – Gävle(Stockholm), Besöksnäringen snabbt växer, de växande företagens och klimatomställningens påbud om ökat resande förstärker detta.

**Trafikverket har noterat Region Jämtland Härjedalens synpunkter.**

#### **Timrå kommun**

**Timrå kommunens yttrande:** Kommunen bedömer att rapporten är välskriven och grundas på bra kunskapsunderlag.

**Trafikverket har noterat Timrå kommuns synpunkter.**



**Timrå kommunens yttrande** Däremot anser kommunen att Trafikverkets föreslagna etapper två och tre bör justeras till en sammanhållen etapp Sundsvall – Timrå – Härnösand då det bedöms ge stora positiva effekter för den regionala attraktiviteten.

***Trafikverkets svar:** Anledningen till att Trafikverket har delat upp sträckan Sundsvall - Härnösand i två funktionella etapper Sundsvall – Timrå och Timrå - Härnösand i sin utbyggnadsstrategi är att sträckan Sundsvall - Timrå trafikeras av tillkommande godstrafik till/från bland annat SCA i Östrand/Timrå, Tunadal, vilket ger etapperna något olika funktion. Då både etappen Sundsvall - Timrå och Timrå - Härnösand har hög prioritet i utbyggnadsstrategin och många av remissinstanserna ser fördelar med en sammanhållen etapp, har Trafikverket valt att slå ihop dessa i en gemensam etapp.*

**Timrå kommunens yttrande:** Man föreslår också att etapp ett Hudiksvall – Sundsvall utökas till Timrå C.

***Trafikverket har noterat Timrå kommuns synpunkter.***

**Timrå kommunens yttrande:** Anser att en utförligare beskrivning av hur restidsförkortningar kan bidra till regional utveckling med regionförstärkande effekter vore önskvärd och kunde stärka förslaget om fem etapper.

***Trafikverkets svar:** Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.*

**Timrå kommunens yttrande:** Kommunen saknar beskrivning av vem som ska ansvara för järnvägsspåret till Söråkers hamn och Deltaterminalen.

***Trafikverkets svar:** Trafikverket har noterat Timrå synpunkter och tar det med i kommande arbetet med linjestudier och etappindelning.*

**Timrå kommunens yttrande:** Sammanfattningsvis anser Timrå kommun att utredningen ger en god grund för att skyndsamt påbörja arbetet med en utbyggnad av kustjärnvägen

***Trafikverket har noterat Timrå kommuns synpunkter.***

#### Umeå kommun

**Umeå kommuns yttrande:** Kommunen ser det som ytterst angeläget att medel tillförs i kommande NTP för utbyggnad av järnvägsnätet i norra Sverige. Hela järnvägssystemet längs norrlandskusten behöver tas med och färdigställas under den kommande planeringsperioden.

***Trafikverket har noterat Umeå kommuns synpunkter.***

**Umeå kommuns yttrande:** Anser att de branta backarna mellan Västerasby och Härnösand bryts ut och åtgärdas snarast. Vilket bör kunna ske utan att sträckan som helhet omprioriteras.

***Trafikverkets svar:** Hänsyn har tagits till möjligheten att framföra tunga tåg i utredningen. Även om lutningarna är branta på delar av sträckan Härnösand – Västerasby är de betydligt kortare än mellan Sundsvall och Härnösand och därför*

*inte lika problematiska. De värsta backarna norr om Härnösand (Oringenbackarna) byggdes bort i samband med upprustningen av Ådalsbanan. Gångtidssimuleringar har visat att det framförallt är vid start från stillastående från vissa mötesstationer (framförallt Dynäs och Sprängsviken i riktning söderut) som lutningarna på denna sträcka fortsatt är ett problem. Detta går att hantera operativt genom att inte låta de tyngsta tågen stanna för tågmöte.*

**Umeå kommuns yttrande:** Beskrivningen av sträckan Härnösand – Västerasby bör också kompletteras med triangelspåret i Västerasby. Denna insats innebär att norrlandstrafiken får ett funktionellt dubbelspår, vilket ger omledningsmöjligheter via Norra stambanan söderut. Vidare förbättras förutsättningarna för gods- och persontrafik i mittnorden.

Åtgärden minskar också den konflikt mellan gods- och persontrafik på Ostkustbanan som Trafikverket beskriver i rapporten.

Vid kommande utbyggnad av Ostkustbanan och ombyggnad av Sundsvall Central får omledningsmöjligheten mellan Botniabanan och Norra Stambanan en roll under byggtiden.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket arbetar med den frågan i separat projekt. Slutrapporten kompletteras med skrivning om det.*

**Umeå kommuns yttrande:** Kommunen konstaterar att det i huvudavtalet till Botniabanan framgår att Banverket redan till 2010 ska bygga om Ådalsbanan söder om Västerasby. "Ombyggnaden innebär upprustning, hastighets- och bärighetshöjning samt kapacitetshöjning på sträckorna Sundsvall – Härnösand och Veda – Bollstabruk" Dvs dessa åtgärder skulle redan varit utförda.

Man noterar med tillfredsställelse att strategins upplägg möjliggör takttrafik med knutpunkter på Ådalsbanan, samma upplägg som är möjligt på Botnia- och Norrbotniabanan.

I övrigt har kommunen inga erinringar mot den föreslagna utbyggnadsordningen.

**Trafikverket har noterat Umeå kommuns synpunkter.**

### **Länsstyrelsen Gävleborg**

**Länsstyrelsen Gävleborgs yttrande:** Länsstyrelsen anser att bristanalysen och utbyggnadsstrategin är väl genomarbetade med underbyggda argument som presenteras i rapporten.

Delar Trafikverkets bedömning om att Hudiksvall- Sundsvall som en av sex funktionella etapper prioriteras i första hand.

**Trafikverket har noterat Länsstyrelsen Gävleborgs synpunkter.**

**Länsstyrelsen Gävleborgs yttrande:** Länsstyrelsen anser att deletapperna inom ovanstående etapp analyseras noggrannare bland annat den vid Gnarp. Planering av ny E4 Kongberget – Gnarp pågår parallellt och det kan därför finnas anledning att se över om det kan finnas samordningsfördelar med att prioritera upp den delen av etappen. En tidigareläggning av etappen kan därmed leda till gemensamma lösningar för trafik, eventuell station och övrigt samhällsbyggande

**Trafikverkets svar:** *Samordningsfördelar hade främst kunnat uppnås vid en gemensam projektering. I och med att dessa ligger i olika fas i projekteringen och i den långsiktiga planeringen så har inte en samprojektering varit möjlig. Däremot har en samordning skett mellan projekten, där vi detaljstuderat vissa platser där*

*anläggningarna ligger väldigt nära och kan komma att påverka varandra. I punkter där projekten har nära kopplingar, till exempel i Gnarp, kan det finnas fördelar med ett samordnat byggande ur samhällsbyggnadssynpunkt. Ett samordnat byggande innebär dock att E4-projektet försenas ytterligare, vilket är negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt, transportkvalitet och effektivitet.*

## **SJ AB**

**SJ AB's yttrande:** Bolaget noterar att rapporten är gedigen och väl genomarbetad och att slutsatserna i allt väsentligt känns relevanta men har dock några på några punkter önskemål om annan prioritering och vill även lyfta några specifika frågeställningar.

Finns att den grundläggande avgränsningen i sex funktionella etapper är rimlig och funktionell men anser att de sträckor som har störst trafikvolym bör byggas ut med första prioritet. Det gynnar både flest resenärer och störst godsvolymer. Speciellt persontrafiken har väsentligt större volymer söder om Sundsvall och då förordnar SJ följande utbyggnadsprioritet:

1. Hudiksvall –Sundsvall
2. Gävle – Söderhamn
3. Söderhamn – Hudiksvall
4. Timrå – Härnösand
5. Sundsvall – Timrå
6. Härnösand – Västeråsby

**Trafikverkets svar:** *Anledningen till att Trafikverket väljer att lyfta fram sträckan Sundsvall - Härnösand framför ytterligare dubbelspårsetapper söder om Söderhamn/Hudiksvall är bland annat:*

- *Tågviktsbegränsande backar på sträckan Sundsvall - Härnösand ger begränsningar för godstrafiken*
- *Mindre gods söder om Söderhamn då godset viker av Söderhamn - Kilafors*
- *Det finns en risk att en del av tidsvinsten av ytterligare dubbelspårsetapper söder om Söderhamn inte kan nyttjas i tidtabellen för snabbtågen till följd av tillgängliga tåglägen söder om Gävle (beroenden mot andra trafikupplägg) samt kvarvarande enkelspårsetapper norr om Söderhamn. Sträckan Söderhamn - Hudiksvall har till stor del en hög hastighetsstandard redan idag och har därför något lägre prioritet.*

**SJ AB's yttrande:** Bolaget anser att erfarenheten visat att det är förenat med risker att göra utbyggnader kopplade till specifika trafikupplägg. Kapacitetstilldelningen är ettårig och det råder fri konkurrens inom tågtrafiken.

**Trafikverkets svar:** *Detta är en av anledningarna till att vi har valt att hålla ihop utbyggnadsordningen i längre sammanhängande funktionella etapper. För att få ut så stor effekt som möjligt med de första etapperna är det ändå viktigt att analysera realistiska tidtabellscenarion som en av flera parametrar att ta hänsyn till vid prioritering av utbyggnadsordning, särskilt med tanke på att kombinationen av enkel- och dubbelspår under utbyggnadstiden kommer göra att tidtabellens utformning får stor betydelse för restiden.*

**SJ AB's yttrande:** SJ's uppfattning är att dubbelspår ska byggas sammanhängande så långt som möjligt.

Uppfattar att Gävle – Sundsvall är dubbelspår och samtliga etapper norr om Sundsvall är enkelspår.

Utbyggnaden av Gävle – Västeråsby måste sättas i ett större framtida sammanhang. En modern och snabb järnväg Stockholm – Luleå med snabbtåg 250 km/h kommer att få en mycket stor attraktionskraft såväl regionalt som nationellt.

***Trafikverket har noterat SJ's synpunkter.***

**SJ AB's yttrande:** SJ anser att etapperna norr om Sundsvall bör byggas som dubbelspår för att säkra mot framtida trafikeringsbehov och punktlighetskrav.

***Trafikverkets svar:*** *Trafikverkets kapacitetsanalyser visar att det i första hand är på sträckan Huli -Birsta (del av sträckan Sundsvall –Timrå), där godstågsantalet är större, som dubbelspår är motiverat utifrån nivå på kapacitetsutnyttjandet.*

**SJ AB's yttrande:** Övriga kapacitetssynpunkter:

- Anser att det på samtliga uppehållsstationer på befintlig bana behöver förses med dubbla plattformar
- Även längre plattformar i närtid behöver byggas ut på några fjärrtågsstationer för att möjliggöra rationell drift

***Trafikverkets svar:*** *Trafikverket delar SJ's synpunkt att plattformarnas utformning är viktiga för kapaciteten i järnvägssystemet. Trafikverket avser att ytterligare förtydliga i slutrapporten om detta samt vilka brister som kan behöva åtgärdas.*

### **Nordanstigs kommun**

**Nordanstigs kommuns yttrande:** Kommunen vill inledningsvis framföra sina synpunkter om hur dialogprocessen har genomförts. Det är inga synpunkter utan återkoppling till de tjänstepersoner som deltagit. I den processen har kommunen inget negativt att återkoppla och känner att det förslag som föreligger är väl förankrat med de intressenter som finns bland kommuner och regioner.

Kommunen står bakom remissförslaget men det är några få punkter som man vill synliggöra för kommunens och regionens bästa:

- Ser gärna att etapperna 1- 3 genomförs först och i snabb följd i syfte att minska störningar. Det skapar tillväxtpotentialer för den funktionella arbetsmarknadsregionen Sundsvallsregionen
- Står bakom Nya Ostkustbanans förslag att hela utbyggnaden bör genomföras 2030 – 2035. Om inte det är möjligt så prioritera enligt förslaget

***Trafikverket har noterat Nordanstigs kommuns synpunkter***

**Nordanstigs kommuns yttrande:** Kommunen har blivit varse att Trafikverket planerar att genomföra endast ett stationsläge i Nordanstig. Ser tendenser att om att flera stationslägen kommer att försvinna. Och uppfattar att detta genomförs av kostnadsskäl.

Nordanstig kommun anser att fler stationslägen inom Nordanstig och längs hela sträckan är viktigt då att det möjliggör regionala transporter i en större utsträckning om detta genomförs

Anser att det är befogat med två stationslägen i Nordanstig och att hela sträckan ska byggas som Uppsala – Gävle respektive Gävle – Ljusdal utsträckning och det skapar förutsättningar för en mer hållbar tillväxt.

**Trafikverket svar:** *Trafikverket har noterat kommuns synpunkter. Vid införande av nya uppehåll är det viktigt att analysera hur det påverkar övrig trafik i systemet och hur restiden påverkas för olika resenärer.*

**Nordanstigs kommuns yttrande:** För att möjliggöra hållbara godstransporter, ser kommunen att det är viktigt att samtal med de större råvaruaktörerna behövs i ett tidigt skede för att fånga deras synpunkter. Det berör inte utbyggnadshastigheten men det är en möjlighet att lämna denna synpunkt i detta skede så att samtal kan ske tidigt i processen.

**Trafikverket har noterat Nordanstigs kommuns synpunkt.**

### Östersunds kommun

**Östersunds kommuns yttrande:** Östersunds kommun anser att eftersom det finns konstaterade åtgärdsbehov på angränsande banor så behöver Trafikverket i det fortsatta arbetet ta ett helhetsgrepp över järnvägsnätet för nedre Norrland, eftersom att banorna är sammankopplade med varandra och att det finns behov av redundans och robusthet i systemet.

Med anledning av konstaterade brister anser Östersunds kommun att Trafikverket behöver ta fram en bristanalys för Norra stambanan och Mittbanan med anslutningar mot bland annat Ostkustbanan. De aktuella sträckorna är av stor vikt för Jämtland och åtgärder på de aktuella sträckorna kan förväntas gagna hela järnvägssystemet i norra Sverige. Och därefter göra en samordnad bedömning av åtgärdsbehovet där åtgärderna i nuvarande förslag till bristanalys för Nedre Norrland vägs samman med konstaterade åtgärder i föreslagen bristanalys och sammanvägs med föreslagen utbyggnadsstrategi. På så sätt kan kostnader och nyttor tydligare sättas i ett sammanhang. Då ges även möjlighet att analysera hela systemet utifrån möjligheterna att skapa ett robust och redundant system, uppnå klimatmålen samt ambitionerna att flytta över transporter väg och flyg till järnväg.

**Trafikverkets svar:** *Utbyggnadsstrategin och slutrapporten avhandlar en av 16 utpekade brister i Regeringens fastställelse av nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029. Rapporten omfattar utredningen av den utpekade bristanalysen Nedre Norrland, bristande kapacitet i järnvägssystemet. Återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider, såsom Ostkustbanan inklusive Ådalsbanan. En sammanvägd nationell prioritering och jämförelse mellan alla brister i landet görs sedan vid upprättandet av Nationell plan enligt de direktiv som Regeringen beslutar.*

**Östersunds kommuns yttrande:** En brist är att det är svårt att utläsa sammanlagda kostnader för samtliga föreslagna åtgärder även de på angränsade banorna. Det finns ingen möjlighet att jämföra utbyggnadsstrategins kostnader mot de på angränsande banor.

Kommun anser att rapporten generellt är väl utarbetad med en tydlig målbild för restider och prioriteringsordning baserat på bland annat kapacitet, restid och samhällsekonomi.

**Trafikverket har noterat Östersunds kommuns synpunkter.**

## Länsstyrelsen Västernorrland

**Länsstyrelsen Västernorrlands yttrande:** Länsstyrelsen tillstyrker föreslagen utbyggnadsstrategi men vill dock samtidigt notera följande:

Trafikverkets föreslagna etapper 2 och 3 bör justeras till en sammanhållen etapp Sundsvall – Timrå – Härnösand. Bättre ur ett regionalt perspektiv, passar bättre med den funktionella arbetsmarknadsregionen. Motsvarar bättre de andra etappernas uppdelning sett till likartade förutsättningar i infrastrukturen och etappernas längd .

***Trafikverkets svar:** Anledningen till att Trafikverket har delat upp sträckan Sundsvall - Härnösand i två funktionella etapper Sundsvall – Timrå och Timrå - Härnösand i sin utbyggnadsstrategi är att sträckan Sundsvall - Timrå trafikeras av tillkommande godstrafik till/från bland annat SCA i Östrand/Timrå, Tunadal, vilket ger etapperna något olika funktion. Då både etappen Sundsvall - Timrå och Timrå - Härnösand har hög prioritet i utbyggnadsstrategin och många av remissinstanserna ser fördelar med en sammanhållen etapp, har Trafikverket valt att slå ihop dessa i en gemensam etapp.*

### **Länsstyrelsen Västernorrlands yttrande:**

- Understryker vikten av att investeringarna i Ostkustbanan och Ådalsbanan påbörjas och färdigställs i tilltagande takt
- Att det är viktigt att fortsätta med samordnade planeringen som i dialog genomförts och varit framgångsrikt och uppskattade. Arbete med att smalna av de fortfarande breda korridorerna är det av vikt att komma vidare i processen så fort som möjligt.
- En skyndsamt utbyggd av Ostkustbanan och Ådalsbanan är ett verktyg som möjliggör för hållbara transporter längs hela kusten

***Trafikverket har noterat Länsstyrelsen Västernorrlands synpunkter.***

## Botniska korridoren

**Botniska korridorens yttrande:** Botniska korridorens ser positivt till den dialog som förts kring utbyggnadsstrategin. Detta har bidragit till att förslaget har god överensstämmelse med det som framförts av bolaget Nya Ostkustbanan.

De har inte några ytterligare synpunkter på utbyggnadsordningen, vill betona att utbyggnaden av Ostkustbanan och Ådalsbanan( Nya Ostkustbanan) tillhör de åtgärder som är högst prioriterade för mellersta och norra Sverige

Trafikverket förtjänar beröm för ambitionen att lyfta systemperspektivet, och titta på längre sammanhängande funktionella etapper

***Trafikverket har noterat Botniska korridorens synpunkter.***

**Botniska korridorens yttrande:** Botniska korridoren menar dock att kustjärnvägens geografiska funktioner är otillräckligt beskrivna, det leder till alltför försiktiga bedömningar av nyttan samt att effektbedömningen av utbyggnaden blir mindre användbar för beslutsfattare

Nya Ostkustbanan utgör en sammanhållande del av ett större system i form av Botniska korridorens kustjärnväg och som en central del av Botniska korridoren skapar en utbyggnad därför nyttor

internationellt, nationellt och regionalt och är ett av de starkaste argumenten för att bygga ut hela kuststråket så snabbt som möjligt.

Det internationella perspektivet är ofullständigt beskrivet, i synnerhet att kustjärnvägen ingår i TEN-T både för gods- och persontrafik. Rapporten fångar upp kravet om att klara 740 m långa tåg till 2030 men inte STAX 22,5 och linjehastighet 100 km/h samt vara utrustad med ERTMS till 2030

Tydligare beskrivning av kopplingen till EU:s transportsystem och dess mål är viktigt av tre skäl:

1. Det belyser den stora skillnaden mellan EU's målsättning utbyggnadstakt som för närvarande föreligger
2. Som del av TEN-T-stomnätet kan EU finansiera upp till 30 %
3. Det behövs en målbild hur utbyggnadsstrategin etapp för etapp, närmar sig målet

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.*

**Botniska korridorens yttrande:** Botniska korridoren anser att även ur ett nationellt perspektiv måste hela kuststråket byggas ut snarast. Bland annat för att realisera nyttorna av exempelvis kortare restider. Där Stråkets betydelse i ett nationellt perspektiv framgår i rapporterna Järnväg 2050 och Järnvägsnät för 250 km/h.

Avseende restiden är Nya Ostkustbanan särskilt angelägen, då den ger snabbare resor i ett stort antal relationer till och från Stockholm.

Ur ett godsperspektiv är tillförlitligheten den viktigaste kvalitetsparametern. Utbyggnaden medger en strategisk redundans för godstransporterna norr - söder i landet. Skapar ett nät med max 10 promille lutning mellan Umeå och Göteborg respektive Öresund.

**Trafikverket har noterat Botniska korridorens synpunkter.**

**Botniska korridorens yttrande:** De regionala effekterna behöver beskrivas utförligare för att visa beslutsfattarna den praktiska nyttan av utbyggnaden. Exempelvis genom att beskriva potentialen att knyta ihop arbetsmarknadsregioner

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.*

**Botniska korridorens yttrande:** Sammanfattningsvis anser Botniska korridoren att rapporten ger ett bra förslag på utbyggnadsordning, särskilt positivt är dialogen under framtagandet av förslaget.

**Trafikverket har noterat Botniska korridorens synpunkter.**

**Botniska korridorens yttrande:** Däremot är nyttoeffekterna otillräckligt beskrivna, det innebär att angelägenheten i utbyggnaden inte fångas. Det gör den dock i målbilder som tagits fram av EU, Tågoperatörerna och Botniska korridoren. Den mest trängande frågan är dock hastigheten i utbyggnaden.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket avser att komplettera nyttoeffekterna i slutrapporten.*

**Botniska korridorens yttrande:** Den mest trängande frågan är dock hastigheten i utbyggnaden.

**Trafikverket har noterat Botniska korridorens synpunkt.**

## **Hudiksvalls kommun**

**Hudiksvalls kommuns yttrande:** Kommunen bedömer att en stark och tydlig redovisning av bristen torde öka förutsättningarna att regeringen prioriterar fortsatt dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbana.

Inledningsvis vill kommunen lyfta fram att den sätter stort värde på att Trafikverket arbetar målmedvetet och strukturerat med de brister som finns längs Ostkustbanan och Ådalsbanan.

Det är oerhört viktigt för kommunen att det arbete som pågår parallellt med val av alternativ genom Hudiksvall går framåt och uppfattar att ambitionen är att nå konsensus om förslaget.

Kommunen välkomnar att den funktionella etappen Hudiksvall – Sundsvall sätts främst.

### ***Trafikverket har noterat Hudiksvalls kommuns synpunkter.***

**Hudiksvalls kommuns yttrande:** Som rapporten rubrik antyder har den tvåfaldigt syfte, dels analysera bristen och dels ge förslag på utbyggnadsstrategi. I avsnitt 2.1 i rapporten talar enbart om att utreda bristen inget om utbyggnadsstrategin, vilket bör rättas till.

Sammanfattningen i avsnitt 1 bör också tydligt redovisa dessa två delar. Framför allt bör bristanalysen på just denna sträcka lyftas upp tydligare.

Avsnitt 3 och 4 redovisar bristen idag. Bristen för konsekvenser på miljö och hållbar utveckling missas. Efterlyser därför en fylligare beskrivning av dessa för att sätta fokus på konsekvenserna av rådande brist i järnvägssystemet.

### ***Trafikverkets svar: Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.***

**Hudiksvalls kommuns yttrande:** De anser att rapporten ytterligare skulle vinna på att i t ex en sammanfattning respektive slutsatser utveckla och därmed skiljer sig ifrån den bristanalys som Trafikverket gjorde inför nationell plan 2018 – 2029 och som sammanfattas i avsnitt 2.2. Kommunen anser att förstärkning av bristbeskrivningen kan bidra till att sträckan får en bättre position i kommande planbeslut.

Kommunen anser att utsträckningen av bristen från Härnösand till Västeråsby är motiverad.

Redovisningen till regeringen skulle bli tydligare om det beskrivs , förslagsvis under avsnitt 2.1 eller 2.5. De funderar om Kramfors kan vara ett annat namn för Västeråsby som är mindre känt

### ***Trafikverket har noterat Hudiksvalls kommuns synpunkter.***

**Hudiksvalls kommuns yttrande:** Hudiksvalls kommun anser att Trafikverkets tolkning att målsättningen med uppdraget att kunna föreslå några etapper är felaktigt och begränsar utbyggnadsambitionen i förväg.

### ***Trafikverkets svar: Trafikverket avser att justera skrivningen om uppdraget i slutrapporten.***



**Hudiksvalls kommuns yttrande:** Kommunen anser också att Trafikverket måste ta regeringens utpekande av bristen på allvar och saknar tolkning i rapporten att utbyggnad av Ostkustbanan och Ådalsbanan är det överskuggande uppdraget för Trafikverket att möta bristen genom att utveckla järnvägen i Södra Norrland. Trafikverket konstaterar i avsnitt 8.7 att man i utredningen inte ställt utbyggnader av Norra stambanan och Bergslagsbanan mot denna utbyggnad. Gentemot regeringen skulle rapporten vunnit på att ha en ökad tydlighet om det. Risken är annars att bristen konkurreras ut av brister i andra delar av landet.

***Trafikverket har noterat Hudiksvalls kommuns synpunkter.***

**Hudiksvalls kommuns yttrande:** Kommunen tillstyrker att Trafikverket väljer färre antal funktionella etapper och bör överväga att slå ihop de två etapperna mellan Sundsvall och Härnösand, alternativt tydligt motivera uppdelningen.

***Trafikverkets svar:*** Anledningen till att Trafikverket har delat upp sträckan Sundsvall - Härnösand i två funktionella etapper Sundsvall – Timrå och Timrå - Härnösand i sin utbyggnadsstrategi är att sträckan Sundsvall - Timrå trafikeras av tillkommande godstrafik till/från bland annat SCA i Östrand/Timrå, Tunadal, vilket ger etapperna något olika funktion. Då både etappen Sundsvall - Timrå och Timrå - Härnösand har hög prioritet i utbyggnadsstrategin och många av remissinstanserna ser fördelar med en sammanhållen etapp, har Trafikverket valt att slå ihop dessa i en gemensam etapp.

### **Region Uppsala**

**Region Uppsalas yttrande:** Regionalt utvecklingsansvarige ser positivt på den fortsatta utbyggnaden av OKB till dubbelspår norr om Gävle.

De anser att den föreslagna utbyggnadsstrategin förefaller väl genomtänkt .

***Trafikverket har noterat Region Uppsalas kommuns synpunkter.***

**Region Uppsalas yttrande:** Regionalt utvecklingsansvarige vill betona vikten av nödvändiga kapacitetshöjande åtgärder på sträckan Uppsala – Gävle som ett komplement till den planerade utbyggnaden till fyra spår söder om Uppsala, i synnerhet gällande ökad kapacitet på Uppsala C och förbigångsspår för godståg.

***Trafikverkets svar:*** Trafikverket avser att förtydliga detta i slutrapporten.

### **Sundsvalls kommun**

**Sundsvalls kommuns yttrande:** Kommunen lyfter att dialogen mellan kommunala och regionala aktörer och Trafikverket har utvecklats på ett mycket positivt sätt.

Kommunen gör ingen annan bedömning än den som redogörs för i Nya Ostkustbanans förslag till yttrande om utbyggnadsstrategin.

Utbyggnadsstrategin stämmer väl med Nya Ostkustbanans förslag. Den stora skillnaden är utbyggnadstakten. Bolaget menar att hela sträckan bör vara utbyggd till 2030-2035 medan nu gällande plan endast omfattar ca 20 % av nödvändiga investeringar. Pekar också på att rapporten på samma sätt som Trafikverkets rapport 250km/h i blandad trafik ger starka argument för en tidigarelagd utbyggnad av kustjärnvägen.

Trafikverket lyfter det viktiga systemperspektivet bland annat genom en indelning av funktionella etapper.

***Trafikverket har noterat Sundsvalls kommuns synpunkter.***

**Sundsvalls kommuns yttrande:** Kommunen vill att Trafikverket tydligare motiverar skillnaden i etappindelning mellan sitt förslag och det förslag som Nya Ostkustbanan föreslår på sträckan Sundsvall – Härnösand.

***Trafikverkets svar:*** Anledningen till att Trafikverket har delat upp sträckan Sundsvall - Härnösand i två funktionella etapper Sundsvall – Timrå och Timrå - Härnösand i sin utbyggnadsstrategi är att sträckan Sundsvall - Timrå trafikeras av tillkommande godstrafik till/från bland annat SCA i Östrand/Timrå, Tunadal, vilket ger etapperna något olika funktion. Då både etappen Sundsvall - Timrå och Timrå - Härnösand har hög prioritet i utbyggnadsstrategin och många av remissinstanserna ser fördelar med en sammanhållen etapp, har Trafikverket valt att slå ihop dessa i en gemensam etapp.

**Sundsvalls kommuns yttrande:** Man påpekar att även planeringsaspekten behöver beaktas på delen Nacksta till Birsta (Huli) där järnvägskorridoren behöver smalnas av och att val av korridor på den söder om Njurundabommen bör genomföras så snart som möjligt.

***Trafikverkets svar:*** Trafikverket arbetar med detta i egna separata projekt.

**Sundsvalls kommuns yttrande:** Då kustbanan skapar nytta i samtliga geografiska dimensioner, internationellt, nationellt, regionalt och lokalt behöver Trafikverket tydliggöra att kustjärnvägen är en del av TEN-T och Scandinavian Mediterranean Corridor

Menar att då den samhällsekonomiska analysen endast knapphändigt fångar nyttan för godstrafiken så får utvärderingen en slagsida mot persontrafiken medan godsnyttan underskattas. Risken för underskattning motverkas delvis genom kvalitativa bedömningar. Däremot tyder mycket på att den totala nyttobilden med utbyggnaden av kuststråket underskattas när effekter för godstrafiken inte beskrivs tydligare.

Saknar en utförligare beskrivning av den regionala utvecklingen. En utförligare beskrivning av exempelvis regionförstörande effekter och potentiell integration av arbetsmarknader kan illustrera hur restidsvinster omsätts i strukturell utveckling

I kommunikationen bör tydligt visa vilka investeringar som planeras före förslaget till utbyggnadsstrategin.

***Trafikverkets svar:*** Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.

**Sundsvalls kommuns yttrande:** Analysen visar flera på flera viktiga slutsatser som behöver integreras i kommande åtgärdsplanering:

- Effekterna av ytterligare mötesspår är begränsad relativt längre sammanhängande etapper med dubbelspårutbyggnad (s 60)
- Nyttan av trespårsstationer för att öka robustheten och redundansen i en förhoppningsvis kort avvaktan på dubbelspårsetapper (s 24)
- Ytterligare åtgärder för att inte ytterligare försämma godstrafikens villkor behövs i avvaktan på dubbelspårsetapper (s 45)

***Trafikverket har noterat Sundsvalls kommuns synpunkter.***

**Sundsvalls kommuns yttrande:** Remissförslaget redovisar inte konsekvenser utifrån ett barn eller jämställdhetsperspektiv. Sådana beskrivningar bör därför kompletteras till fastställelsehandlingen.

***Trafikverkets svar:*** *Trafikverket avser att komplettera dessa områden i slutrapporten.*

**Sundsvalls kommuns yttrande:** Trafikverkets beslut om hantering av kommunens yttrande återkopplas till KS.

***Trafikverket har noterat Sundsvalls kommuns yttrande.***



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 80302 Gävle. Besöksadress: Redargatan 18.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)