



ATLANTBANAN

Beslutad vid styrgruppsmöte 2023-03-24

Verksamhetsplan 2023, med utblick 2024

Definitionen av Atlantbanan är hela järnvägsinfrastrukturen från Trondheim via Östersund-Ånge-Ljusdal-Bollnäs-Gävle till Stockholm – och består av järnvägarna Trønderbanan, 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.

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, Meråkerbanan och Trønderbanan samt trafiken på dessa banor.

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

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

Under 2022 har det ökade militära fokuset med oroligheter i Europa/världen tillsammans med Sveriges och Finlands NATO-ansökningar skapat ett fokus på bland annat infrastrukturplaneringen. Atlantbanan ingår som en mycket viktig länk mellan Trondheim och Östersund vidare mot Sundsvall/Gävle/Stockholm.

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 tillgång och anslutningar till terminaler och hamnar.

Norra Stambanan, Mittbanan, Meråkerbanan och Trønderbanan måste ges den standard och kapacitet som behövs för att fungera som viktiga delar i såväl nationella som internationella godsstråk.

Bilagt verksamhetsplanen finns en återblick till tidigare arbete och övergripande beskrivning av hur utmaningar i arbetet med Atlantbanan formulerats sedan tidigare.

Målbild

- Direkta persontågförbindelser Trondheim-Stockholm
- Ökad kapacitet och kortare restider längs stråket.
- Överflyttning av mer gods till järnväg.
- Åtkomst till hamnar i båda länderna, i Trondheims-, Gävle- och Sundsvallsregionerna.
- Ökat handelsutbyte mellan Norge och Sverige.

Bilagt verksamhetsplanen finns en redovisning av mer detaljerade mål och förslag på åtgärder som krävs för måluppfyllelse.

Fokusområden

Inom partnerskapet återfinns ett antal fokusområden som deltagande organisationer arbetar med i olika utsträckning utifrån intresse och förmåga, företrädesvis i samverkan.

Arbetsättet från tidigare år om renodling och fokusering kring ett fåtal frågor fortsätter. Under 2023/2024 finns tre fokusområden enligt nedan, med exempel på innehåll och aktiviteter.

1. Kust till kust

Målsättning att hela Atlantbanan ska vara elektrifierad från hamn till hamn – är en framgångsfaktor för hela partnerskapet

- Arbeta för färdigställande av elektrifiering och andra åtgärder på Meråkerbanan och Trønderbanan.
- Utveckling av hamnar och terminaler i respektive land.

2. Användning av infrastrukturen

Dialog med relevanta aktörer om trafikering av Atlantbanan

- Tydliggöra former för trafikering/resor
 - frågan om tågtyper för kortare restider
 - affärsupplägg
 - biljettköp m m
- Påverkansarbete av olika slag.
- Arbeta 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.
- Mer arbete med Mobility Management – lokalt inom varje kommun/region
- Kommunal och regional fysisk planering som främjar kollektivt resande – aktiv stationsutveckling.

3. 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 och Jernbanedirektoratet.
- För ökad tilldelning av medel inom nationella planer till Atlantbanan.
- Påverkansarbete gentemot nationell nivå i både Sverige och Norge

Deltagande organisationer och arbetssätt

Deltagande organisationer i partnerskapet är Bollnäs kommun, Bräcke kommun, Krokoms kommun, Ljusdals kommun, Malvik kommune, Meråker kommune, Ockelbo kommun, Ovanåkers kommun, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland, Stjørdal kommune, Trondheims kommune, Trøndelag fylkeskommune, Ånge kommun, Åre kommun och Östersunds kommun.

I partnerskapets arbete deltar även Trafikverket och Jernbanedirektoratet. Organisationerna har en adjungerande roll och fungerar som åhörare och informerande parter.

Styrgrupp: politiker från deltagande organisationer. Har möte ca fem till sex gånger per år. Fattar bland annat beslut om inriktning för partnerskapets arbete.

Arbetsgrupp: tjänstepersoner från deltagande organisationer. Regelbundna möten, totalt ca sex till åtta per år. Stämmer av status och framdrift inom definierade fokusområden. Bereder frågor inför styrgruppens beslut.

Sekretariat: stöd till styrgruppens arbete och sammankallande av arbetsgruppen och styrgruppen.

Bilagor

Beskrivning av arbetssätt och infrastrukturplanering

Sverige

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 Trafikverkets arbete.

Norge

Behandlingen av ny Nasjonal transportplan ble framskyndet med ett år i 2022. Samferdselsdepartementet styrer prosessen (som leder fram til ny Nasjonal transportplan) gjennom utrednings- og prioriteringsoppdrag til, og oppfølgende dialog med transportetatene (Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, Nye veger, Kystverket og Avinor). Regjeringen planlegger å legge fram forslag til Nasjonal transportplan 2025-2036 til Stortinget våren 2024 (Stortingsproposisjon) for vedtak juni 2024.

Transportetatene vil fremme et samlet prioriteringsforslag som sendes ut på høring våren 2023.

Planen rulleres (normalt) hvert fjerde år og er en 12 års plan hvor de første 6 årene omhandler konkrete prosjekter som er aktuelle å iverksette, mens de siste 6 årene inneholder omtale av mulige, mer langsiktige og strategiske prioriteringer. Prosjektoppstart besluttes ikke i Nasjonal transportplan, men gjennom senere vedtak i konkrete proporsjoner og årlige statsbudsjett.

Framtagande av tågplan – ett exempel från Norrtåg

Tågplaneprocessen är en mycket formaliserad och juridisk process som pågår i årscykler, en ny tidtabell tas fram varje år.

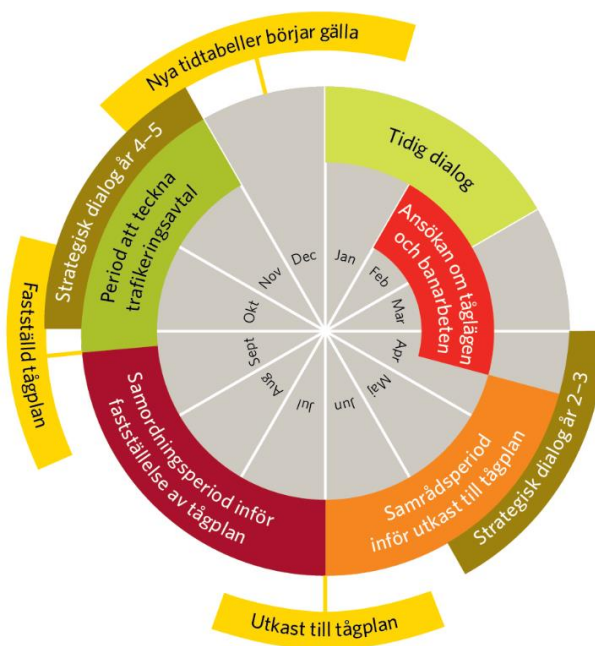
Processen inleds med att Trafikverket publicerar en Järnvägsnätbeskrivning (JNB) nästan två år innan tidtabellen den gäller startar. Exempel i februari 2021 publicerades den JNB som avser tidtabellen som börjar gälla december 2022. I JNB definieras vilka infrastrukturella förutsättningar som gäller för den kommande tidtabellen. Utifrån denna JNB agerar sedan de som ansöker om tåglägen.

Operatörer och regioner startar sedan tågplanearbetet med praktisk tidtabellsplanering, i detta exempel hösten 2021. Det sker i dialog mellan operatör, regionala tågtrafikorgan som Norrtåg, region och kommuner. Denna process pågår närmare ett halvår fram till, i Norrtågs fall mars 2022, då Norrtåg lägger en trafikbeställning till sin operatör efter samråd med region och kommuner.

Det är sedan operatören som lägger den formella tågplanebeställningen till Trafikverket i början på april 2022.

Trafikverket tar emot ansökningar från godsoperatörer, kommersiella tågföretag och regionala tågoperatörer i april och skapar utifrån detta ett förslag till en samlad tågplan för samtliga önskade tågturer. I denna process är en viktig del konflikthantering då önskemål från olika aktörer kan krocka. Trafikverket är den part som ska lösa dessa konflikter och slutligen fastställs tågplanen i september, i detta fall 2022.

Den nya tidtabellen träder sedan i kraft den andra söndagen i december, i detta fall 2022 och tabellen gäller sedan fram till andra lördagen i december 2023.



Figur som visar årscykeln för planering av tågtidtabeller.

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 Trondheim och Östersund och vidare till Sundsvall.

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 Meråkerbanen
- SJ 2000 trafik Östersund-Ånge-Ljusdal-Bollnäs-Gävle-Uppsala-Arlanda-Stockholm
- SJ Regionaltåg Stockholm-Gävle-Ljusdal
- Elektrifiering av Meråkerbanen (påbörjad 2021, beräknad invigning 2024)
- Bortbyggnation av ett stort antal plankorsningar
- Byggnation av hållplats Nälden

Arbetet har också bidragit till att Trafikverket upprättat en stråkstudie för det aktuella stråket under 2020-2021 samt att de även under 2022 upprättar en kapacitetsutredning där Atlantbanan ingår.

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

- Dubbelspår Kilafors-Ockelbo (Kilafors-Holmsveden (15km) och Ockelbo-Mo grindar (7km))
- Behov av triangelspår i Kilafors för ökad tillgänglighet till hamnar i Söderhamn
- Direkttåg Östersund-Stockholm på 4 timmar - med minst 3 dubbelturer dagligen
- Direkttåg Trondheim-Stockholm på 6,5 timmar - med minst 2 dubbelturer dagligen
- Attraktiva nattåglösningar - även för hela sträckan Trondheim – Stockholm
- Ökat resande och beteendeförändringar så att både kvinnor och män i större utsträckning väljer tåg som transportmedel
- Stationsutveckling
- Nya mötesstationer och plattformar mellan Gävle-Ljusdal samt mellan Östersund och Storlien
- Ytterligare större investeringar och trimningsåtgärder som kan öka robusthet, punktlighet, medelhastighet och kapacitet i stråket och som bidrar till att nå både regionala och nationella restidsmål.
- Transportloop mellan Stockholm-Gävle-Bollnäs-Ånge-Östersund-Åre-Trondheim-Oslo-Stockholm
- Öka godstransporterna på järnväg – behov av nya godsterminaler (gäller både Sverige och Norge)
- Snabbare tåg på banan
- Gemensam kapacitetsutredning för båda länderna
- Utreda effekter på Atlantbanan till följd av elektrifieringen av Meråkerbanan samt vilka utvecklingsmöjligheter det ger för att föreslå åtgärder på kort sikt.
- Minskat antal obevakade plankorsningar för ökad hastighet och trafiksäkerhet
- Ökat antal mötesstationer/driftsplatser
- Bevakning av andra banor på den norska sidan som är av vikt för Atlantstråket, exempelvis Nordlandsbanen (Trondheim – Bodö).
- Elektrifiering av Trønderbanen mot Skogn/Steinkjer samt från Hell till Muruvik.