REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN
JÏEMHTEN HERJEDAELIEN DAJVE

TJÄNSTESKRIVELSE

Samhällsutveckling
Berit Eriksson
berit.eriksson@regionjh.se

Regionstyrelsen
RS/610/2026
2026-10-14

Svar på initiativärende från Magnus Rönnerfjäll (C) om tågtrafik längs sträckan Trondheim – Östersund - Stockholm

Ärendebeskrivning

Magnus Rönnerfjäll (C) har lämnat ett initiativärende om att ge Norrtåg i uppdrag att föra dialog med fjärrtågsaktörer om tidtabellösningar som möjliggör såväl regional- som bytesfri fjärrtågstrafik (snabbtåg och nattåg) längs sträckan Trondheim – Östersund - Stockholm från december 2028 och framåt. Vid regionstyrelsens sammanträde 29-30 september återremitterades ärendet för att inhämta information från SJ samt Norrtåg vilka dialoger som förts eller förs från respektive part och vilken syn de har i frågan om dialog med fjärrtågsaktörer om tidtabellösningar som möjliggör såväl regional- som bytesfri fjärrtågstrafik (snabbtåg och nattåg) längs sträckan Trondheim – Östersund – Stockholm.

Norrtåg AB svarar så här:
”Vi har och har haft ett flertal möten angående förutsättningar för gränsöverskridande resor med både fjärrtågsaktörer i Sverige och Jernbanedirektoratet.

Jernbanedirektoratet ansvarar för processen att ta fram vad de avser att köpa. Kommersiella aktörer ansvarar för att meddela om de avser att köra kommersiell trafik. Jernbanedirektoratet genomför just nu en uppdatering av marknadsanalysen kopplat till deras uppdrag om regional tillgänglighet. Nuvarande avtal för trafikeringen går ut i december 2028. Deras tidsplan är att fatta beslut om trafikering efter december 2028 är våren/sommaren 2027.

Det ger att tidsplanen för svenska aktörer blir ungefär densamma, med målsättning om kapacitetsansökan om ny trafik runt årsskiftet 2027/2028.

Konkret så har vi haft möten under både vår, sommar och höst på övergripande nivå om förutsättningar gällande fordon och krav på trafik med SJ och därefter möten på planeringsnivå med experter för att titta i detalj på tidtabellsfrågor.

Som tidigare meddelat finns det två möjliga alternativ utifrån fordonstillgång, kommersiellt och regionalt:
- Tre dubbelturer med Norrtåg över gräns med anslutningar till nattåg och kommersiell snabbtågstrafik i Duved/Åre/Östersund.

- Två dubbelturer med Norrtåg över gräns med anslutningar till nattåg och kommersiell snabbtågstrafik i Duved/Åre/Östersund samt en dubbeltur med skattefinansierat snabbtåg över gräns (sista tåget till Trondheim på eftermiddag och första tåget från Trondheim på morgonen).

I båda alternativen erbjuds tre dagliga turer Östersund-Åre-Trondheim tor. Samtliga med anslutningar till kommersiell trafik i Sverige. I båda alternativen finns utrymme för kommersiella tåg i säsong, vid efterfrågan eller mer kontinuerligt vid intresse/marknad.

Vilket alternativ Jernbanedirektoratet väljer att gå vidare med beror på tillgängliga skattemedel och vilken typ av trafik Norge anser ska vara skattefinansierad."

SJ AB svarar så här:
"Planerare från SJ och Norrtåg har under september 2026 gått igenom förutsättningarna för framtida trafik på sträckan Trondheim–Östersund (–Stockholm). SJs ambition är att etablera såväl snabbtågstrafik som nattågstrafik mellan Stockholm och Trondheim från december 2028.

En central förutsättning är den begränsade kapaciteten på Meråkerbanan. På den norska delen sker trafiken genom tåganmälan, vilket i praktiken innebär att endast ett tåg per timma kan vara ute på linjen samtidigt. Detta ställer höga krav på samordning mellan regional och långväga trafik. I praktiken innebär det att fjärrgående tåg behöver ha fler uppehåll och ta regionala resenärer samt att tidtabellsläggningen för regionala tåg behöver ta hänsyn till att fjärrtåg ryms.

Norrtåg har redovisat de tåglägen som man önskar för trafiken till Trondheim. Det är i praktiken dagens tåg Sundsvall–Duved som Norrtåg önskar förlänga till Trondheim. Norrtåg har samtidigt varit tydliga med att de i dagsläget inte har något uppdrag från sina ägare att planera för annan trafik än dagens regionaltrafik, förlängd till Trondheim två eller tre gånger per dag.

Den största konflikten uppstår under förmiddagstimmarna, där det tågläge som Norrtåg önskar sammanfaller med det läge som krävs för ett nattåg från Stockholm till Trondheim. Om Norrtåget kl 7.22 från Östersund måste fortsätta gå i det läget, för att komma till Trondheim kl 11.02, så kommer nattåget att ankomma Trondheim ca kl 11.45 istället för ca kl 10.40. En så sen ankomst ger ett lägre resandeunderlag, men också en stor utmaning att hinna städa, bädda och serva tåget innan det ska tillbaka mot Stockholm. SJ bedömer också att ett regionaltåg som är framme i Trondheim först kl 11 kommer att attrahera färre gränsöverskridande resenärer än en avgång som går mellan kl. 6 och 7 från Östersund.

SJs uppfattning är att det krävs ökad samverkan om tidtabellen för att skapa förutsättningar för både regional trafik och attraktiva direkta fjärrtågsförbindelser. SJ har samtidigt förståelse för att Region Jämtland Härjedalens ekonomiska förutsättningar påverkar viljan att förändra dagens regionaltrafikupplägg i Sverige, men vi ser samtidigt att Norrtåg skulle kunna minska kostnaderna för trafiken genom biljettsamverkan.

För att använda den begränsade spårkapaciteten, på såväl Meråkerbanan som på svensk sida, mer effektivt menar SJ att minst en parallell regional avgång Duved-Östersund-Duved skulle kunna köras av snabbtåg genom att Norrtågs biljetter accepteras ombord på SJs tåg, vilket SJ ställer sig positiva till (biljettgiltighet för regionala RKM-biljetter finns på många linjer i SJs linjenät). På så sätt kan resenärerna erbjudas samma eller bättre utbud, samtidigt som Region Jämtland Härjedalens kostnad för trafiken med Norrtåg skulle kunna begränsas. Trafikuppgiften för Norrtågs avgång från Duved kl. 5.58 skulle kunna utföras av det nya snabbtåget med avgång ca kl. 5.40. På kvällen skulle Norrtåget från Östersund 20.35 ersättas av SJs snabbtåg som kommer att gå strax efter 21.

SJ menar att det vore olyckligt om förutsättningarna att utveckla nattågstrafiken mellan Stockholm och Trondheim förhindras av att regionaltrafiken måste framföras i exakt samma tåglägen genom Jämtland som de som används idag. Mot bakgrund av de kapacitetsbegränsningar som finns på Meråkerbanan, men även på svensk sida, ser SJ ett behov av närmare dialog mellan berörda aktörer för att hitta tidtabellslösningar som möjliggör både ett starkt regionalt trafikutbud och attraktiva, bytesfria fjärrtågsförbindelser mellan Trondheim, Östersund och Stockholm."

Regiondirektörens förslag

Initiativärendet anses besvarat.

I tjänsten

Sara Lewerentz Regiondirektör	Magnus Aspegren Regional utvecklingsdirektör

Utdrag till

Klicka här för att fylla i vilka beslutet ska skickas till.