

2013-09-30

Bilaga: Namninsamling för Nya Ostkustbanan i nationell plan

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
(N2013/2942/TE)

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 – remissversion 2013-06-14

Regionförbund, Länsstyrelser, Landsting, kommuner och näringsliv i Gävleborg och Västernorrland samverkar i projektet Nya Ostkustbanan för att bidra till bättre järnvägsförbindelser. Målet är att skapa högsta prioritet för en ny dubbelspårig järnväg mellan Gävle och Härnösand och därigenom skapa förutsättningar för en snabbare utveckling i norra Sverige. Under remissperioden har närmare 1000 intressenter i form av beslutsfattare och näringsliv skrivit under ett upprop om att påskynda investeringar på Nya Ostkustbanan.

För aktörerna bakom projektet är det en besvikelse att den ur nationell och regional synvinkel synnerligen angelägna Ostkustbanan inte prioriterats hårdare.

Kapacitetsbristerna större 2025 än när perioden påbörjas 2014

Förslaget till nationell plan innehåller visserligen uppdrag till Trafikverket att utreda kapacitetsförstärkningar på Ostkustbanan, Gävle-Sundsvall inklusive Ådalsbanan. Gävle och Sundsvalls hamnar utpekade som centrala noder i ett väg- och järnvägsnät för gods. Vidare omfattar förslaget utredning och byggande av mötesstationer och kapacitetsförstärkningar i Dingersjö.

Vår uppfattning är dock att angivna åtgärder för stråket Gävle-Härnösand inte på långt när är tillräckliga. Utvecklingen av trafiken innebär att kapacitetsbristerna kommer att vara ännu större när planperioden är slut än när den påbörjas 2014. Under planperioden finns inte några pengar avsatta för vare sig utredning eller byggande av dubbelspårsetapper på sträckan Gävle-Härnösand. Dessutom är flera av de objekt, med anknäring till Nya Ostkustbanan, som finns med i nuvarande nationella transportplan 2010-2021 senarelagda. Det gäller:

- Skutskär-Furuviik, dubbelspår
- Söderhamn-Kilafors, ökad kapacitet
- Sundsvall hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.
- Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.
- Bergsåkerstriangeln

De kvarstående brister som beskrivs i förslaget på stråket (Stockholm)-Gävle-Sundsvall-Örnköldsvik-(Haparanda) är mycket otillfredsställande då utvecklingen redan i dag är negativ vad gäller tidtabellhållning, användbarhet och robusthet vid arbetspendling för tågresenärer och robusthet och kapacitet för långväga gods. Några mötesplatser och

2013-09-30

mindre åtgärds paket finns med i förslaget men dessa kan omöjligen ersätta ett dubbelspår som är det enda långsiktiga alternativet för att förkorta restiderna och öka kapaciteten utifrån marknadens efterfrågan.

Med Nya Ostkustbanan halveras restiderna och fyrdubblas kapaciteten. Gävle och Sundsvall blir noder i ett nytt stort funktionellt arbetsmarknadsområde som kan avlasta storstadsområdenas resurskrävande expansionstryck. Med trygga och säkra transporter i hela landet kan industrier och företag i norra Sverige växa och utvecklas med förutsättningar som närmar sig det som gäller i övriga Sverige. Med Nya Ostkustbanan bekräftar Sverige också sin position som ett land som på allvar satsar på miljömässigt hållbar utveckling.

Ambitionsnivån i förslaget vad avser det viktiga transportstråket Botniska korridoren måste därför höjas för att komma ikapp den eftersatta situationen, och för att bemöta den ökade efterfrågan på transporter. Väl utbyggd och underhållen infrastruktur är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt Norrland och Sverige.

Europeiska kommissionen har pekat ut Botniska korridoren, där järnvägssträckan Gävle-Sundsvall-Härnösand ingår, som mycket viktigt för Europas råvaruförsörjning och internationella konkurrenskraft. Korridoren kommer senare i höst sannolikt att inkluderas i det högst prioriterade europeiska transportnätet (Core network) dit merparten av den europeiska finansieringen styrs. Om regeringen pekar ut Ostkustbanan Gävle-Sundsvall-Härnösand inklusive nodfunktioner är det möjligt att få medfinansiering för utredning, planering och byggande under planperioden.

Utbyggnadsstrategi för Nya Ostkustbanan fram till 2027

- För att komma tillrätta med kapacitetsproblemen och skapa möjligheter för ett långsiktigt hållbart transportsystem är det nödvändigt att alla planerade åtgärder och utredningar avseende Ostkustbanan och anslutande noder i den nya nationella planen inriktas på att leda fram till dubbelspår Gävle- Härnösand.
- Planeringsarbetet och utbyggnaden av Nya Ostkustbanan måste ske i samordning med byggandet av de mötesstationer och övriga åtgärder i planen som ökar kapaciteten och flexibiliteten i systemet. Följande kapacitetshöjande åtgärder tidigareläggs i förslaget och påbörjas omgående: järnvägsanslutningen till Gävle hamn, Malandstriangeln inklusive elektrifiering av Tunadalsspåret och Bergsåkerstriangeln.
- Som ett första steg till Nya Ostkustbanan tillskjuts medel för att fortsätta järnvägsplaneringen för dubbelspår Gävle-Sundsvall till den nivå att Trafikverket kan välja alternativ enligt det nya planeringsförfarandet (tidigare kallat järnvägsutredning) under perioden 2014-2016.
- En etappvis dubbelspårsutbyggnad påbörjas snarast möjligt mellan Gävle - Sundsvall för att vara klara inom planperioden 2014-2025.

2013-09-30

- Trafikverkets järnvägsutredning Sundsvall-Härnösand (färdig nov 2013) ger förutsättningar för att järnvägsplaner upprättas etappvis och att utbyggnad kan ske etappvis.
- Nya Ostkustbanan, dubbelspår Gävle- Härnösand färdigställd 2027.

Nya Ostkustbanans styrgrupp

Bo Källstrand, Landshövding Västernorrland, ordförande

Sven-Åke Thoresen, Regionförbundet Gävleborg

Hans Hedlund, Landstinget Västernorrland

Eva Tjernström, Landstinget Gävleborg

Elvy Söderström, Örnsköldsviks Kommun

Elisabet Lassen, Sollefteå Kommun

Micael Melander, Kramfors Kommun

Fred Nilsson, Härnösands Kommun

Jörgen Berglund, Sundsvalls Kommun

Stig Eng, Nordanstigs Kommun

Caroline Schmidt, Hudiksvalls Kommun

Sven-Erik Lindestam, Söderhamns Kommun

Per Johansson, Gävle Kommun

Anders Franck, Mellansvenska handelskammaren

Björn Lyngfelt, SCA