

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementetli.remissvar@regeringskansliet.se**Diarienummer:** LI2023/03919**Kopia:** li.nationellplan@regeringskansliet.se; region@regionjh.se; rg@regiongavleborg.se; region.vasternorrland@rvn.se; jvfn@hellstenkommunikation.se; henric.fuchs@rvn.se; cecilia.aketch.akanga@rvn.se**Gemensamt yttrande från Bollnäs, Ljusdals, Ovanåkers och Ockelbos kommuner om inriktningsplaneringen för perioden 2026-2037**

Gävleborgskommunerna Bollnäs, Ljusdal, Ovanåker och Ockelbo har tagit del av inriktningsunderlaget för nästa nationella transportinfrastrukturplan och lämnar följande gemensamma yttrande för att tydligt markera Norra stambanans – och särskilt sträckan Kilafors-Ockelbo – stora betydelse för järnvägskapaciteten i Nedre Norrland.

Norra stambanan – som är en bana i både Bottniska korridoren och det så kallade Atlantstråket (Stockholm-Arlanda-Uppsala-Gävle-Ockelbo-Bollnäs-Ljusdal-Ånge-Östersund-Åre-Trondheim) – är utpekad som internationellt betydelsefull järnväg för godstrafik och har en avgörande betydelse för utvecklingen av järnvägstrafiken i Norrland och särskilt på banor som Mittbanan, Ostkustbanan, Bergslagsbanan, Godsstråket genom Bergslagen och Stambanan genom Övre Norrland. Norra stambanan ska också ses som en central länk som knyter ihop transportkedjorna från inlandet ut mot kusten samt från norr till söder mot Stockholm, Arlanda, Göteborg m.m.

De kapacitetsbrister som idag råder på Norra stambanan innebär att möjligheterna till utökad persontrafik med tåg och att uppnå kortare restider begränsas. Från Kilafors och söderut är kapacitetsproblemen påtagliga sedan godståg börjat ledas om från Ostkustbanan vid Söderhamn till Kilafors och vidare söderut mot Godsstråket genom Bergslagen.

Vi vill särskilt trycka på behovet av att bygga bort enkelspårsträckorna Kilafors-Holmsveden (15 km) och Ockelbo-Mo grindar (7 km), vilket vi ser som en kostnadseffektiv och nödvändig åtgärd för ökad kapacitet, hastighet och bärighet i hela järnvägssystemet.

Behovet av dessa åtgärder framgår också tydligt i ett flertal av Trafikverkets egna framtagna analyser och utredningar:

- ÄVS för kuststråket Gävle-Umeå (2015)
- Järnväg i norra Sverige, underlag till Sverigeförhandlingen (2016)
- Kapacitetsutredning för sträckan Gävle-Västeråsby, Norra stambanan sträckan Storvik-Kilafors (2019)
- Bristanalys Nedre Norrland (2021)
- Utredning Atlantstråket (2021)
- Kapacitetsutredning för stambanorna genom Norrland, sträckorna Storvik-Vännäs och Gävle-Ockelbo (2022)

Utifrån järnvägskapaciteten kan upprustningen av enkelspårsträckorna mellan Kilafors-Holmsveden och Ockelbo-Mo grindar ses som de mest angelägna objekten i Nedre Norrland. Hela sträckan Kilafors-Ockelbo är också dimensionerande för stambanan och kustjärnvägen samt ingår i Trafikverkets övergripande mål om ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken i norra Sverige. Vidare ingår sträckan Kilafors-Ockelbo i EU:s stamnätsskorridor TEN-T/Skandinavien-Medelhavet, vilket medför möjligheter till EU-finansiering. I sammanhanget måste även en upprustning och

ombyggnation av Ockelbo bangård framförs, eftersom bangården har nått sin tekniska livslängd (brister i funktionalitet) och bör byggas om samtidigt som dubbelspåret mellan Ockelbo-Mo grindar byggs.

Vi vill också hänvisa till Trafikverkets signalöversyn, de stora upprustningsbehoven av signalsystemet samt införandet av ERTMS. Enligt Trafikverkets inriktningsunderlag framgår det tydligt att sträckan Kilafors-Ockelbo ingår i de högts prioriterade stråken, vilket ytterligare understryker hur angeläget och betydelsefullt det är att dubbelspåret mellan Kilafors-Ockelbo färdigställs.

I och med att Sverige nu också anslutit sig till försvarsalliansen NATO får också Norra stambanan en mer central funktion för den militära rörligheten mellan de nordiska medlemsländerna.

För oss är det således viktigt att högsta prioritet sätts på Norra stambanan. Möjligheterna till regionförstoring samt att kunna resa snabbt, säkert och effektivt är helt avgörande för våra kommuners fortsatta utveckling och tillväxt. Det är primärt att ha en infrastruktur som fungerar, både för att besökare ska kunna ta sig till vår region på ett smidigt och säkert sätt, men också för att vi som bor och verkar här ska fortsätta göra det. Detta handlar också om klimatomställningen och att prioritera åtgärder som snabbt kan bidra till minskat koldioxidutsläpp genom att flytta över transporter från väg och flyg till järnväg.

Avslutningsvis vill vi hänvisa till regeringens uttalade vilja om att inte fragmentera åtgärderna i järnvägssystemet, utan planera och prioritera utifrån ett systemperspektiv, så att de så snart som möjligt kan ge önskade effekter för trafiken. Utifrån att ha tagit del av inriktningsunderlaget och ovan nämnda utredningar av Trafikverket kan vi inte tolka det på något annat sätt än att ett färdigställande av dubbelspåret mellan Kilafors-Ockelbo är en kostnadseffektiv åtgärd – med stor samhällsekonomisk nytta – för ökad kapacitet, hastighet och bärighet i hela järnvägssystemet.

Med vänlig hälsning

Abdullahi Cadaani (S), kommunstyrelsens ordförande i Bollnäs kommun

Pernilla Färlin (M), kommunstyrelsens ordförande i Ljusdals kommun

Yoomi Renström (S), kommunstyrelsens ordförande i Ovanåkers kommun

Magnus Jonsson (S), kommunstyrelsens ordförande i Ockelbo kommun

