

Minnesanteckningar Persontrafik Umeå – Östersund - Åre 2025-08-08

Sollefteå: Johan Andersson, Maria Lindsbo

Kramfors: Lisbeth Boman

Ragunda: Anton Waara, Mikael Westin, Maud Hercules, Anna-Märta Johansson, Jenny Kriström

Bräcke: Bo-Göran Danielsson, Richard Nilsson

Din Tur: Stefan Välijeesiö

Johan hälsar välkommen och ger en kort information om det tidigare arbetet med frågan om persontrafik på sträckan. Genom åren har det gjorts ganska många saker. För över 20 år sedan togs det fram ett förslag för den långa sträckningen. För några år sedan tog Sollefteå och Kramfors fram en utredning via WSP. Flaskhalsen har ju varit sträckan Västerasby – Långsele. Nu är den upprustad för över 1 miljard. Signalsystemet ska vara utbytt 2030.

Stefan visar en presentation och berättar mer om projektet.

Den sträckning det gäller är en genare väg mellan Umeå och Östersund. Om man, som idag, kör via Sundsvall blir restiden längre och man måste byta tåg. Dessutom kommer fler stationer att trafikeras. Man binder ihop tre regioner. Att hastigheten endast är 80km/h beror på signalsystemet. Det ska bytas till ERTMS, då kan man köra mycket fortare. Sträckan är utpekad som ett av de prioriterade utvecklingsområdena i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Ambitionen är att få igång persontrafik till 2030 ligger i linje med de politiska besluten i RVN. En trafik på sträckan skulle vara relativt attraktiv sett till restidskvoter; trafik via Sollefteå skulle innebära att en resa med tåg Umeå – Östersund skulle vara lika snabb som med bil.

Utredningen hade två tidsperspektiv, en kort med trafikstart 2025 och en lång start 2030.

Det enda som behövs för att kunna starta persontrafik är upprustning av plattformar i Sollefteå. Enligt TRV:s utredning blir kostnaden för detta ca 20 miljoner. Vidare saknas det idag tåg.

Vändslingan Västerasby beräknas stå klar 2028 – 2030. B-tågsanpassning Bräcke – Långsele innebär att persontåg kan köra 10 % snabbare än godståg ERTMS är en nationell satsning, planeras till 2028-2029. Sannolikt kommer tågen att kunna gå i 140 km/h vilket innebär helt andra restider. Idag finns inget mötesspår mellan Västerasby och Sollefteå. Om man inför ERTMS kommer man att ha mötesspår i Lökom på grund av att man då kan fjärrstyra banan. Även detta ökar kapaciteten på banan.

Nästa steg: KTM ska göra en tilläggsutredning med anledning av de nya förutsättningar som kommer att gälla. Vad kommer ERTMS, vändslingan, åtgärder vid passager, eventuell medfinansiering av staten att få för effekt på restider och tidtabeller. Klar i mars. Trafiken är genomförbar på kort sikt och utvecklingsbar på lång sikt. Det blir stora restidvinster även om tågen bara går i 80 km/h, högre hastighet, vilket kommer att kunna ske, kommer att medföra restidvinster för alla orter.

Frågor från kommunerna (Johan svarar)

Ragunda: Är åtgärderna redan finansierade? På regionnivå i Jämtland, där man inte ställer sig bakom det här, har man fått en annan uppfattningen. Hur står det till i de andra regionerna? I

RJH:s beslut står det att det enligt WSP:s utredning kommer det att kosta 500-600 miljoner, vilket anse vara lågt räknat och att åtgärderna saknar finansiering och det har man baserat ett slags inriktningsbeslut på där man inte tycker att man ska lägga tid och kraft på det här för då konkurrerar det med Norrtågs strategi fram till 2040. Så hur ser det ut på regionnivå?

Svar: De planerade åtgärderna är finansierad; vändslingan finns med i både regional och nationell plan, TRV har ett projekt för ERTMS. WSP-utredningen visar vad som krävs för att få igång trafiken och vad skulle man kunna göra på sikt. På kort sikt krävs plattformsåtgärder. Det krävs alltså inga infrastrukturella investeringar för att köra trafiken. Det som RJH referera till är vad man skulle kunna göra fram till 2040 om man vill att det ska gå ännu fortare. Även från den listan är en del saker på gång, vändslinga och ERTMS. Förutsättningarna nu är ännu bättre än när utredningen gjordes. Det kostar inga 500-600 miljoner, 20 miljoner är vad som krävs infrastukturmässigt enligt TRV. Tyvärr har det blivit missuppfattningar

Bräcke: De tre regioner det berör borde ju sätta sig ner och diskutera så att de pratar samma språk.

Svar: Förra våren gjorde vi en ansatts där vi samlade alla 10 kommuner och satte samman en skrivelse till våra regioner där vi ville ha besked om deras inställning. Förhoppningen var att frågan skulle tas upp i respektive regionfullmäktige så att det skulle nå alla partier. Tyvärr valde ingen region att gå den vägen. I stället valde man att strypa debatten på lite olika sätt. I RVN valde man att hantera frågan i regionala utvecklingsnämnden. Det vi frågade var om de ville sitta med i en arbetsgrupp för att jobba vidare och vår region var först ganska negativa men ett år senare, i våras, fattade man beslut om att ingå i en arbetsgrupp. Så det har varit lite olika reaktioner i regionerna. Avsikten med detta möte var reda ut hur ni tre kommuner tänker i frågan.

Ragunda: Tycker att detta är jätteintressant. Har det blivit någon arbetsgrupp mellan regionerna? RJH tackade ju initialt ja under förutsättning att de andra regionerna tackade ja.

Svar: Nej det har det inte på grund av att det endast är RVN som tackat ja. Då vi har en regional kollektivtrafikmyndighet med 7 kommuner och regionen så har vi lyft frågan där. Västerbotten tackade aldrig ja. Om det är så att vi kan få med oss RJH utan att Västerbotten tackar ja så är det ju jättebra. Det är sådant vi måste jobba vidare med.

Kommunernas synpunkter

Bräcke: (Richard) Grundförutsättningarna för den här sträckan har ju ändrats eftertid. Grunden var ju sträckan Sollefteå – Bräcke. För oss är det ju helt klart intressant. Skulle i få en bra avgång från Kälarne till Bräcke så är det väldigt intressant. Samtidigt anser ju Ragunda att det ska vara åt andra hållet, så vi står ju lie grann mot varandra. Sen måste vi ju ha med regionen på banan.

Ragunda: (Mikael) Vid starten 2018 tittade vi på helheten, hur kan vi utveckla våra regioner mot Västerbotten och även Norge. Jag och Johan hade ett möte med landshövdingarna som var otroligt nöjda med det arbete vi lagt ner och såg potential för all tre regioner. Eftersom vi inte fick regionerna med oss från början så har vi jobbat i motvind. Detta är en viktig fråga för framtiden. Vi har en pulsåder rakt igenom våra kommuner så varför ska vi inte kunna nyttja den i framtiden. Infrastrukturen ligger där och har rustats för miljarder. Vi måste fortsätta jobba med frågan.

(Anna- Märta) Jag sitter på möten med regionen och övriga kommuner och det har varit väldigt svårt att försöka prata om den här sträckan för att det finns så många andra sträckningar. Nu är RJH:s regionala transportplan ute på remiss. För att vi som tjänstemän ska våga driva frågan måste politiken ta något inriktningsbeslut för då kan vi trycka på på ett helt annat sätt

Sollefteå: Det vi skulle behöva landa i är; vill vi fortsätta driva den långa sträckningen Umeå till Duved i första hand eller vill vi trätta ner det? Jag tror vi att vi kan få med oss RJH om vi talar om någon slags skytteltrafik mellan Bräcke och Kramfors, eller Ö-vik. Det vi skulle vinna på det är att vi skulle slippa en tredje region. Stoppar man sträckan i Bräcke så skulle kostnaden för RJH minska och eventuellt öka för RVN. Vi vill komma framåt och inte ha detta som en vision för 2067. Det går att köra tåg redan idag så det är inget drömscenario. Det är fullt möjligt om den politiska vilja finns. Så frågan är: hur tar vi oss framåt.

Bräcke (Richard) Då Norrtåg är inblandad både på Mittstråket och det har så borde de vara intresserade av att samköra dessa delar. Har vi varannan eller varje timmes avgång mellan Sundsvall och Östersund skulle man kunna kombinera detta med en sträckning som inte går till Östersund, de har ju ett byte och de kan tajma det ganska bra ändå. Jag tror att det kan vara klokt att kanske ta ner det, det blir färre kommuner att diskutera med. Men som sträckning tror jag att det skulle vara ekonomiskt intressant för Norrtåg att titta på.

Sollefteå: Skulle man kunna göra så att ni får ta hem och fundera detta i respektive organisation så kan vi stämma av om någon månad eller så.

Ragunda: (Anton) Att kunna förflytta sig från Norge till Umeå på ett effektivt sätt är ju de stora argumenten. Det är ju lite komplicerat när buss 40 försvinner. Men smygvägen Bräcke till Umeå verkar vettigt om man kan få ihop planeringen. Det blir ju tågbyten. Bygger vi fast oss i att alla tåg ska gå via Sundsvall så kommer vi alltid att ha begränsningar och tillväxtproblem kopplat till det. Det är viktigt att öppna upp den här tanken på olika sätt och förutsättningar verka ju finnas. Det är viktigt att vi har bra underlag och jobbar vidare.

Bräcke: (Richard) det är ju helt klart intressant och att vi måste fortsätta. Även kolla på olika sätt att sig an frågan.

Sollefteå: Vi återkommer med ett möte om ungefär en månad så får ni fundera på hur i ska ta oss an frågan; stora eller lilla sträckningen.

Vid protokollet

Maria Lindsbo