

ZYAC-BANAN

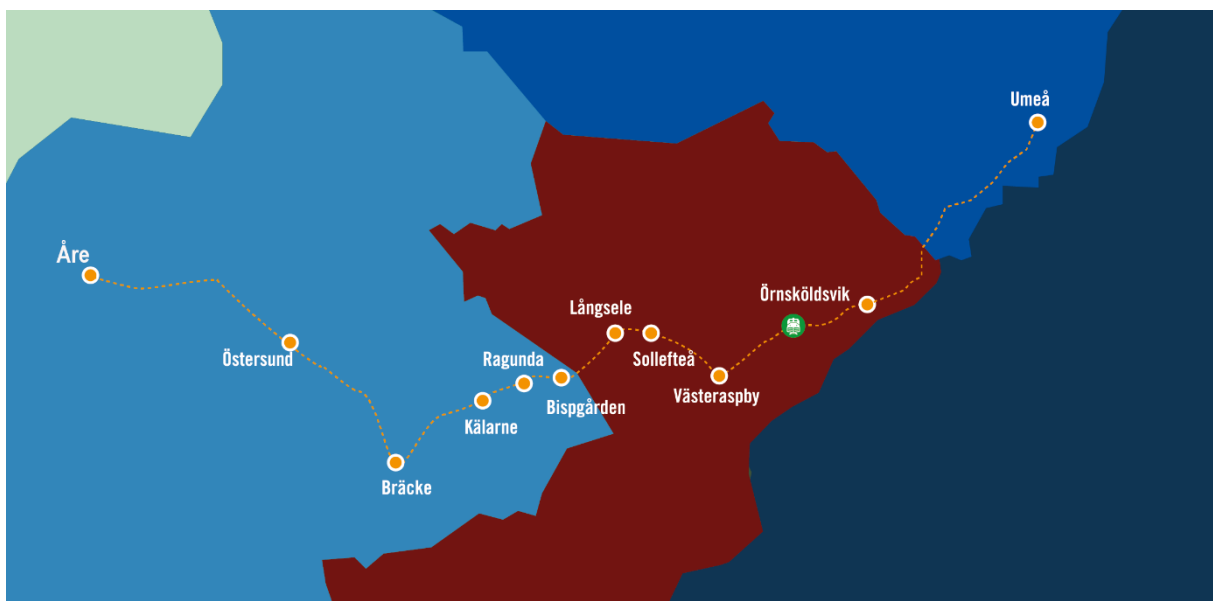
Persontrafik på järnvägen mellan Umeå – Östersund, vidare mot Åre, via Västerasby, Sollefteå och Ragunda

Bakgrund

Sedan 2005 har det funnits idéer, utredningar och planer på att trafikera sträckan mellan Umeå och Östersund, vidare mot Åre, med persontrafik på järnvägen. Detta beskrivs bland annat i en rapport från Norrtåg som togs fram 2005. En flaskhals har funnits i mitten av sträckningen, mellan Västerasby i Kramfors kommun och Långsele i Sollefteå kommun, där underhållet och standarden på järnvägen varit eftersatt under lång tid.

Tack vare Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (ÅVS) på denna sträcka, som stöttades starkt av näringslivet, har omfattande åtgärder vidtagits. Trafikverket har investerat i att förstärka järnvägsbanken, öka säkerheten vid plankorsningar, justera 46 km spår och byta kontaktledning. Det sista arbetet pågår nu under 2024 och totalt har omkring 1,1 miljarder kronor satsats för att åter kunna öka hastigheten på sträckan.

I samband med Trafikverkets satsningar på den tidigare flaskhalsen, uppdrog Kramfors kommun, Sollefteå kommun, Ragunda kommun, Bräcke kommun, Region Västernorrland och Region Jämtland Härjedalen åt WSP att ta fram en rapport som beskriver vad som krävs för att kunna trafikera hela sträckan mellan Umeå och Åre med persontrafik på järnvägen. WSPs utredning är daterad 2021-09-23.



Nuläge och faktabeskrivning

WSP-rapporten beskriver i detalj vad som krävs för att trafikera järnvägssträckan mellan Umeå och Östersund, vidare mot Åre, med persontrafik. Rapporten redogör för två tidsperspektiv - ett kort och ett långt:

1. På kort sikt har en principitidtabell tagits fram med tre dubbelturer per dygn. Denna tidtabell är anpassad till den nuvarande trafikeringen längs sträckan och kan införas relativt snart.
2. För ett längre tidsperspektiv, mot 2040, har ett mer omfattande trafikeringssupplägg tagits fram.

Utöver tidtabellerna innehåller WSP-rapporten även:

- En sammanställning av nödvändiga infrastrukturbehov
- Förslag på förändringar i berörda busstidtabeller
- Analys och uppskattning av framtida resande
- Beräkningar av kostnader och intäkter fördelat per län och kommun

Sammanfattningsvis ger WSP-rapporten en detaljerad beskrivning av vad som krävs för att införa persontrafik på denna sträcka, både på kort och lång sikt. Noteras bör också att Nordmaling ska läggas till i principitidtabellen för sträckningen och att det stoppet ryms inom det tidsspänn som tjänas in när vändslingan i Västerasby är byggd. Vändslingan är en redan beslutad investering som uppgår till 122 miljoner kronor och kommer att stå klar senast 2032.

Principitidtabell – Restid 4 timmar och 36 minuter

Duved	05:26						
Åre	05:33						
Undersåker	05:43						
Järpen	05:55						
Krokom	06:31						
Östersund	06:48	11:54	16:53	Umeå C	06:28	11:56	16:50
Bräcke	07:29	12:35	17:34	Umeå Ö	06:31	11:59	16:53
Bräcke	07:36	12:42	17:41	Örnsköldsvik	07:19	12:47	17:41
Kälarne	08:12	13:18	18:17	Västerasby	07:49	13:17	18:11
Ragunda	08:32	13:38	18:37	Västerasby	07:56	13:24	18:18
Bispgården	08:44	13:50	18:49	Sollefteå	08:26	13:54	18:48
Långsele	09:11	14:17	19:16	Långsele	08:41	14:09	19:03
Sollefteå	09:25	14:31	19:30	Bispgården	09:07	14:35	19:29
Västerasby	09:56	15:02	20:01	Ragunda	09:20	14:48	19:42
Västerasby	10:03	15:09	20:08	Kälarne	09:40	15:08	20:02
Örnsköldsvik	10:33	15:39	20:38	Bräcke	10:16	15:44	20:38
Umeå Ö	11:21	16:27	21:26	Bräcke	10:23	15:51	20:45
Umeå C	11:24	16:30	21:29	Östersund	11:04	16:32	21:26
				Krokom			21:42
				Järpen			22:18
				Undersåker			22:30
				Åre			22:40
				Duved			22:47

Figur 3. Principitidtabell kort sikt med tre dubbelturer Umeå – Östersund varav en är möjlig att förlänga till Duved.

Enligt WSP-rapporten är det möjligt att trafikera sträckan mellan Umeå och Östersund, vidare mot Åre, med nuvarande signalsystem och mötesstationer. De enda infrastrukturella åtgärder som krävs är åtgärder på plattformar i Sollefteå kommun, Ragunda kommun och Bräcke kommun. I övrigt behövs inga ytterligare infrastrukturella åtgärder för att komma igång med persontrafiken.

Kostnaden för att åtgärda plattformarna uppgår enligt rapporten till totalt 20 miljoner kronor, fördelat på Region Västernorrland och Region Jämtland Härjedalen. Kostnaden kan vara något högre idag med hänsyn till inflation.

På sikt finns det ytterligare åtgärder som kan genomföras för att ytterligare optimera restiden längs sträckan. En sådan åtgärd är den redan beslutade vändslingan i Västerasby, som uppskattas kosta 122 miljoner kronor.

WSP uppskattar resandet konservativt till cirka 95 000 resor per år. Detta kan jämföras med Trafikverkets basprognos för 2040 som säger 225 000 resor per år. Med nuvarande standard trafikeras sträckan Umeå - Östersund på 4 timmar och 36 minuter, vilket är mycket konkurrenskraftigt jämfört med bil och ger en restidskvot på 1,05.

Enligt WSP-rapporten krävs inga större infrastrukturella åtgärder för att möjliggöra persontrafik på sträckan mellan Umeå och Östersund, vidare mot Åre. De kostnader som främst berör regionerna är trafikeringskostnaderna. Det kan därför förtydligas att det inte krävs några medel från den nationella planen för att komma i gång med persontrafik längs med sträckan. Detta konkurrerar därför inte heller med tidigare gjorda prioriteringar från våra regioner och kommuner till nationell plan.

WSP-rapporten innehåller uppskattningar av dessa trafikkostnader. Det bör noteras att rapporten är daterad 2021-09-23, så kostnaderna behöver justeras utifrån rådande kostnadsutveckling.

Vidare framgår att det i dessa kostnadsuppskattningar inte har räknats in några eventuella statsbidrag, vilket är troligt att kunna erhålla för trafikeringen av denna sträcka. Inga övriga finansieringslösningar har undersökts i detta läge, vilket vore önskvärt i steg två tillsammans med regionerna.

Mot bakgrund av att de infrastrukturella kostnaderna är begränsade, men trafikeringskostnaderna ändå utgör en väsentlig post, vänder sig företrädare för dessa kommuner nu till respektive region för ett ställningstagande i frågan.

	Västerbotten	Västernorrland	Jämtland	Summa
Tåglinje nettokostnad	7 300 000	13 800 000	15 700 000	36 800 000
Buss Linje 40 försvinner		-4 800 000	-5 900 000	-10 700 000
Buss Bispgården-Graningebruk-Sollefteå		400 000	200 000	600 000
Buss Östersund-Hammarstrand-Bispgården			2 100 000	2 100 000
Buss Sollefteå-Grillom-Örnsköldsvik		1 200 000		1 200 000
Summa	7 300 000	10 600 000	12 100 000	30 000 000

Tabell 6. Grov sammanställning av totala kostnader för respektive region.

De goda möjligheterna att införa persontrafik längs järnvägssträckningen har bland annat resulterat i positiva ställningstaganden från Västernorrlands Regemente I21 med Jämtlands Fältjägarbår, Mittuniversitetet och Höga Kusten Destination, se yttranden via länkarna nedan.

Länk till WSP rapporten: [Rapporter och remissvar – ZYAC-Banan \(umeaostersund.se\)](https://www.umeaostersund.se/rapporter-och-remissvar)

Länk till hemsidan: [ZYAC-Banan – Persontrafik Östersund-Höga Kusten- Umeå \(umeaostersund.se\)](https://www.umeaostersund.se)

Länk till film: [ZYAC-Banan – Persontrafik Östersund-Höga Kusten- Umeå \(umeaostersund.se\)](https://www.umeaostersund.se)

Avslutning

Sammanfattningsvis ger denna satsning på persontrafik längs järnvägssträckningen mellan Umeå och Östersund, vidare mot Åre, flera fördelar:

1. Ökad tillgänglighet och stora restidsvinster för många orter längs sträckan.
2. Låga infrastrukturella kostnader för att komma igång med persontrafiken.
3. Måttliga trafik kostnader som ger möjlighet till överflyttning av sjukresor och potentiell medfinansiering från staten.
4. Positiv inverkan på miljön och den lokala/regionala utvecklingen i hela det berörda området.

Satsningen bedöms som genomförbar på kort sikt och utvecklingsbar på längre sikt.

Förfrågan

Mot denna bakgrund vill vi som företrädare för våra kommuner att respektive regionfullmäktige i Västerbotten, Västernorrland och Jämtland Härjedalen tar ställning till följande:

- **Att regionen uttalar sig positivt till att gemensamt verka för att möjliggöra persontrafik längs järnvägssträckningen Umeå-Östersund, vidare mot Åre, via Västerasby, Sollefteå och Ragunda.**
- **Att regionen samverkar med kommunerna i en arbetsgrupp för att arbeta vidare med frågan.**



Till Region Västerbotten, Region Västernorrland
& Region Jämtland Härjedalen

Ragunda 2024-05-08

Avsändare till skrivelsen är dessa företrädare för våra kommuner:

Malin Svanholm (S), kommunstyrelsens ordförande i Kramfors

Ida Stafrin (C), oppositionsråd i Kramfors kommun

Johan Andersson (C), kommunstyrelsens ordförande i Sollefteå

John Åberg (S), oppositionsråd i Sollefteå kommun

Anton Hammar (S), kommunstyrelsens ordförande i Ragunda

Mikael Westin (C), vice ordförande i kommunstyrelsen i Ragunda

Richard Nilsson (S), kommunstyrelsens ordförande i Bräcke

Effie Kourlos (C), kommunalråd i Östersunds kommun

Pär Fredriksson (M), oppositionsråd i Östersunds kommun

Anna-Britta Åkerlind (C), kommunstyrelsens ordförande i Örnsköldsvik

Carolina Sondell (S), oppositionsråd i Örnsköldsviks kommun

Maria Jacobsson (S), kommunstyrelsens ordförande i Krokoms kommun

Karin Jonsson (C), oppositionsråd i Krokoms kommun

Martine Eng (S), kommunstyrelsens ordförande i Åre

Daniel Danielsson (C), oppositionsråd i Åre kommun