

Ruth Eriksson
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

Datum: 2018-01-28

Dnr: RUN/634/2017

NORRTÅG 2.0

Inledning

Norrtåg AB har begärt ägarnas ställningstagande i fråga om fordonsstrategi och fordonsanskaffning. I förlängningen av det finns förslag till trafikutveckling.

Fordonsanskaffning

Norrtåg förfogar över 19 fordon som redan idag är maximalt utnyttjade. Norrtåg ser två primära anskaffningsbehov för sin fordonflotta.

- Fordonsflotta omfattar fyra olika fordonstyper vilket inte är optimalt avseende kompetens, reservdelslager och logistik. En förändring av fordonflottan genom koncentration till ett färre antal fordonstyper är därför angelägen.
- Det finns också ett potentiellt behov av fordon beroende framtida trafikökningar.

Ett antal fordon som passar i Norrtågs trafik kommer eventuellt att bli tillgängliga hos Transitio AB 2020-21, beslut om detta kommer att fattas under våren 2018. Det finns en betydande konkurrens om dessa fordon från andra regioner och även inom Norrtågs intressesfär. Aktuellt ärende RUN/634/2017 avser fordonsutbyte.

Utökad trafik

Norrtåg har kartlagt intresset och behovet av trafikökningar i hela Norrtågssystemet på medellång sikt (2020-2025). Utökning kan, enligt denna kartläggning, bli aktuellt i följande relationer givet att finansiella förutsättningar finns och beslut fattas.

- Luleå-Umeå - återställd trafik till planerad omfattning efter omfattande banarbeten.
- Haparanda-Boden-Luleå, redan beslutad trafikutökning
- Lycksele-Umeå f n dieseldrift, banan kan eventuellt bli elektrifierad
- Umeå-Örnsköldsvik trafikutökning p g a omfattande pendling

- Sundsvall-Östersund-Storlien förtätning för att erbjuda förbättrade pendlingsmöjligheter samt en tredje dubbeltur till Trondheim.

En återställning av trafiken Luleå-Umeå är en del av den gemensamma grundtrafiken och ingår i den fördelningsmodell som länen är överens om.

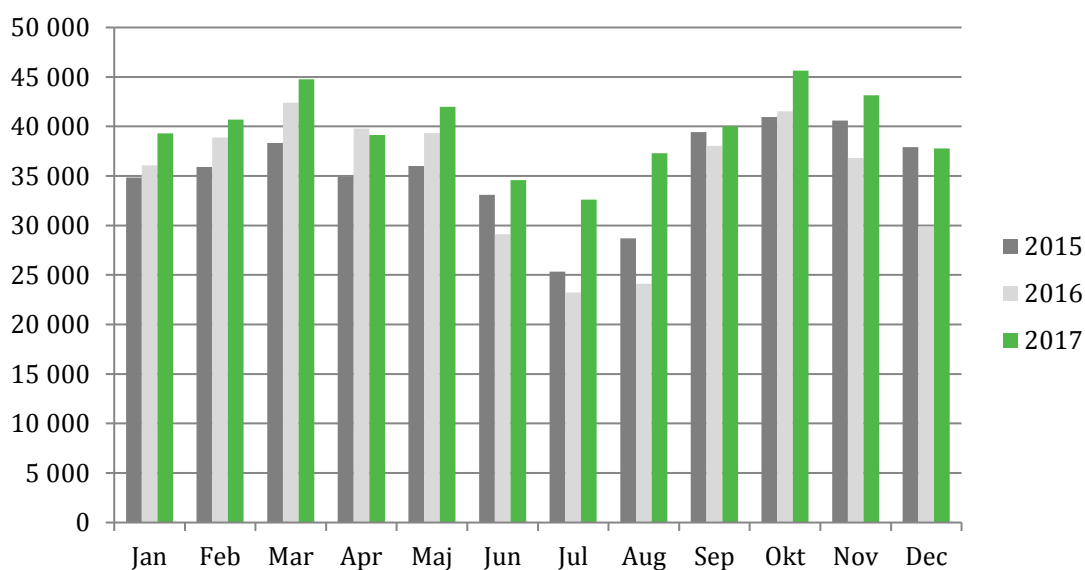
Övriga utökningar som diskuteras kräver regionala trafikeringsbeslut och innebär tilläggsbeställningar som helt bekostas av beställaren/beställarna. Ställningstagande inför en trafikutökning kommer vid ett senare tillfälle. Det är av största vikt att frågor kring utökad trafik analyseras väl. Ett antal frågor har ställts och utretts.

Behov av en utökad trafik, hur ser resandet ut

Idag trafikeras Mittbanan vardagar med nio dubbelturer (dt) på sträckan Östersund-Sundsvall, fem dubbelturer Åre/Duved-Östersund samt två dubbelturer Storlien-Duved/Åre med koppling mot Norge. Norrtågs bedömning är att frekvensen på sikt behöver ökas för att tillgodose framtida resbehov. Ett ytterligare fordon skulle krävas för att öka till elva dubbelturer Östersund-Sundsvall och en tredje dubbeltur mot Norge via Storlien. Detta skulle t ex skapa möjlighet att ha två attraktiva morgonförbindelser Östersund-Sundsvall men även optimera pendlingsmöjligheterna till och från Duved/Åre.

Resandet har utvecklats positivt på banan och hade 2017 ”all time high” med knappt en halv miljon resor:

- 2015 gjordes 426 000 resor på Mittbanan,
- 2016 gjordes 419 000 resor
- 2017 gjordes 477 000 resor



Sedan augusti 2016 när Tågkompaniet AB (TKAB) tog över som trafikutövare så ökar resandet på TKAB:s pendlarkort. Ca 50 % av resorna görs på enkelbiljetter. Dryga 60 % av resenärerna är studie- och arbetspendlare eller gör resor i tjänsten. Av resorna är ca 50 % länsgränsöverskridande, och 25 % inom resp Västernorrlands och Jämtlands län.

Kan andra kostnader för allmän kollektivtrafik minska

Trafikutbudet med buss Bräcke-Östersund bör kunna minska med 1 dt om tågtrafiken utökas med de föreslagna 2 dubbelturerna. Återstående bussturer Bräcke-Östersund behövs för att klara arbetspendling i fler tidslägen och elevpendling. Busstureorna försörjer även de orter som inte ligger utmed Mittbanan. På sträckan Duved-Östersund bör busstrafiken kunna minska med 1 dt om tågtrafiken utökas i motsvarande omfattning.

Minskad bruttokostnad vid borttag av busstrafik kan beräknas till:

- Bräcke-Östersund ca 870 000 kr/år
- Duved-Östersund ca 1 300 000 kr/år
- Nettokostnaden kan uppskattas till ca 65 %, 1 410 000 kr

Möjligheter att använda tåg vid sjukresor

De tåg som används i Norrtågs trafik har bra tillgänglighet som breda dörrar, rullstolar kan lätt komma ombord, rymliga toaletter, flexutrymmen, hörselslingor.

Har en patient ett särskilt behov så kan patienten få resa med dyrare färdstätt eller ta med en följeslagare. Kan patienten klara en tågresor så skall denna användas (såvida resan sker utmed en tågförbindelse), hellre än ett dyrare färdstätt. Serviceenhetens sjukreseansvariga bedömer att tåg används i stor utsträckning, målet är att tåg, buss och egen bil används. Vanligaste tiderna för transport TILL Östersund är morgontider (07-09). Vanligaste tid för resa FRÅN Östersund är eftermiddag (15-17). Serviceenhetens sjukreseansvariga bedömer att de tåg- och bussförbindelser som finns i dag räcker långt. För att fler ska resa med allmänna kommunikationer till/från sjukvården krävs ex vis att tågvärddar har ett utökat trygghetsuppdrag, att det är enklare/billigare att ta med följeslagare. Regelverk och ersättningsgrunder för sjukresor beslutas av Regionfullmäktige.

Miljönytta

En av de klart största klimatutmaningarna för Sverige är att klara en hållbar utveckling inom transportsektorn. Vägtrafiken har stor klimatpåverkan genom hög energiförbrukning och hög andel fossila bränslen. Järnväg är det energisnålaste transportsättet på land och elektrifierad järnväg innebär minimal klimatpåverkan och kan drivas med närproducerad, förnybar el från vind- och vattenkraft. Att styra över resor från väg till järnväg innebär därför en stor minskning av transporternas klimatpåverkan samt minskande luftföroreningar.

Om Norrtågs resenärer år 2013 istället hade åkt bil, buss eller flyg hade det medfört utsläpp av ca 20 000 ton koldioxid. Enligt samhällsekonomiska kalkylvärden för klimatgaser innebär Norrtågstrafiken därmed en besparing på ca 20 miljoner kronor.

Signalvärdet för elektrifiering av Meråkerbanan

Betydelsen av en utveckling av den mittnordiska förbindelsen Trondheim-Jämtland-Sundsvall är mycket stor. Sverige har investerat betydande belopp i banan fram till Storlien och gör nu en stor satsning på en ny bro i Storlien. På norska sidan har beslut fattats om en elektrifiering av Meråkersbanan även om investeringen stoppats, sannolikt tillfälligt, beroende på en kostnadsökning. Signalvärdet av denna investering är stort ur flera perspektiv eftersom en elektrifierad banan inte bara öppnar upp för integrerad och utökad persontrafik utan potentiellt även för godstrafik till och från Trondheims internationella hamn.

Möjlighet till utökad arbetspendling Sundsvall-Bräcke

En tar en tågresor Bräcke – Sundsvall ca 1 h 35 min. I den studie som görs inom projektet Funktionella Mittstråket är målet för restiden Sundsvall-Ånge 60 min. För att uppnå det krävs omfattande banarbeten på sträckan Vattjom-Stöde. I utredningen antas att målet kan vara uppnått år 2040. Restid Bräcke-Ånge är ca 15 min.

Det arbete med förbättrad infrastruktur i form av så kallade ”mindre åtgärder” som borttag av plankorsningar, bättre planerade tidtabeller för optimala tågmöten och borttag av stationer är av stor betydelse för att korta restiderna..

Möjlighet till dagpendling Åre

En är restiden med tåg Östersund-Åre 1 h 15-20 min, med buss 1 h 45 min - dryga 2 h. I den studie som görs inom projektet Funktionella Mittstråket är målet Åre-Östersund för tåg 60-70 min. Med Årependeln, de tidigare snabbbusssturer på sträckan, var restiden 1 h 30 min.

I dag är tidigaste ankomst i Åre dagligen kl 8:39, återresa finns med M-F med tåg kl 15:18 och 19:25 samt bussturer 16:00 och 17:55. I förslaget Norrtåg 2.0 senareläggs turen kl 15:18 till ca kl 16:10, utan att fler turer läggs till. Det innebär att uppehållstiden med tågresor i båda riktningarna blir för Åre ca 7 h 30 min, i minsta laget för en fungerande arbetspendling. Upphållstiden i Järpen blir ca 8 h 20 min.

Den restidsförkortning som arbetet inom projektet Funktionella Mittstråket kan ge är av stor betydelse för att korta restiderna och ge längre uppehållstid för pendling till Åre från Östersund.

Fler besökare från Norge till länet

Ett utökat trafikutbud har positiva effekter för ett ökat resande. Fler turer innebär att tiderna passar för flera personer kommer att bidra till ett ökat resande. Viktigt är också att anledning till resa utvecklas sevärdheter, arrangemang, arbetspendling m m.

Ökad möjlighet att nyttja Vaernäs flygplats

Utbudet av resor med både reguljär- och charterflyg är stort och utvecklas hela tiden på Vaernäs flygplats. Med fler tågförbindelser kommer turerna att passa för flera och ett ökat resande kan förutses. Viktigt är att bra förbindelser kan erbjudas mellan Hell och Vaernäs.

Kostnad för olika möjliga trafikutökningar

Nettokostnaden för en förtätning med två dt Sundsvall – Östersund har prognosticerats till 4,6 mkr för Region Jämtland Härjedalen och förutsätter en samsyn och finansiering från Västernorrland för delen länsgränsen-Sundsvall. Kostnaden består av utökning med ett tågsätt, banavgifter och operatörskostnad.

Nettokostnaden för utökning av trafiken med en dubbeltur Storlien-Östersund prognosticeras till 2,4 mkr under förutsättning att trafiken utökas Sundsvall-Östersund och att ett fordon därmed läggs till.

Samtliga uppgifter avser 2016 års priser.

Konsekvens av SJs omläggning av trafik Stockholm-Sundsvall

SJ har under en längre tid planerat för att lägga om sin fjärrtågstrafik till Jämtland från Norra stambanan till Ostkustbanan över Sundsvall. Det senaste beskedet är nu att direkttågen Stockholm - Jämtland ska bli kvar i överskådlig tid på Norra stambanan.

Norrtåg AB fick i november 2017 vetskap om SJ:s planerade omläggning av trafiken Stockholm-Gävle-Sundsvall-Umeå när X-trafik/SJ kontaktade Norrtåg och berättade om planerna på en trafikförändring. Det är en stor reform som bland annat innebär att flera av SJ:s ankomster/avgångar flyttas från jämna till udda timmar i Sundsvall. Detta skapar problem för Norrtåg eftersom Norrtågs alla ankomster/avgångar är riktade mot jämna timmar.

Norrtåg, Tågkompaniet och SJ har analyserat situationen och försöker dämpa effekterna av förändringarna. Norrtågs bedömning är att noden Sundsvall får en något försämrad funktion. Det kommer sannolikt att minska antalet resenärer något, men att denna effekt dock blir relativt begränsad. Vissa av omstigningsmöjligheterna försvinner men det tillkommer också andra.

Risakanalys

Norrtågs bedömning är att den planerade fordonsanskaffningen utifrån både ett finansiellt och tekniskt perspektiv medför en låg riskexponering. Kostnaden för fordonen är relativt andra lösningar låg, fordonstypen är känd i Norrtåg och betraktas vara en fordonstyp med hög tillgänglighet i vårt klimat. De finansiella kostnaderna bärs av respektive län utifrån kommande trafikeringsbeslut.

Den statliga medfinansieringen av Norrtåg upphör i dess nuvarande form 2021 men en dialog har inletts med Trafikverket hur den kommande modellen ska utformas.

Sammanfattning

I det läge som nu föreligger är den primära frågan om länet kan ställa sig bakom Norrtågs intresseanmälan till Transitio AB om en fordonsanskaffning. Först i nästa led, när Norrtåg vet om och, i sådant fall, hur många fordon som kan komma i fråga kommer länen att tillfrågas om man vill realisera en trafikbeställning. Det är också därmed först i nästa led som några kostnader kan uppkomma för länen.

Formellt sett har Jämtlands län ansvar för 3 av 12 X62 Coradiafordon samt 1 av 3 X52 Regina. I den mån Jämtland tar ett beslut kring trafikutökning kan ett sådant beslut medföra att ytterligare ett fordon läggs under Jämtlands formella åtagande.

Värdet av mer trafik måste respektive län värdera i sitt kommande ställningstagande. Det är viktigt att markera att varje län endast kommer att bära kostnader för de beslut som fattas för den egna trafiken. Att ställa sig bakom intresseanmälan innebär varken risk eller kostnader för länen.