

2017-11-30

Näringsdepartementet

Remissvar: Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029

N2017/005430/TTIF

Trafikverket har lämnat ett förslag till nationell plan till regeringen. Norrtåg AB lämnar här sitt yttrande över detta förslag. Norrtågs remissvar sammanfattas i sex punkter:

1. Tvärbanan elektrifiering Hällnäs-Lycksele
2. Hastighetshöjande åtgärder längs Mittstråket
3. Dubbelspår Umeå C till Umeå Östra/Gimonäs
4. Fortsatta trimningsåtgärder
5. ERTMS
6. Norrbotniabanan möjliggör tidigare byggstart och färdigställande

Allmänna synpunkter

Norrtåg tillstyrker i stort Trafikverkets förslag till nationell plan. Särskilt viktigt är att Trafikverket pekar ut ett antal prioriterade stråk för investeringar och underhåll. Norrtåg delar Trafikverkets slutsatser att det krävs ökade ambitioner om de transportpolitiska målen ska uppfyllas och att det är av avgörande betydelse att återta och säkra upp järnvägssystemets funktion i hela landet. Precis som Trafikverket poängterar får inte investeringar ske på bekostnad av underhåll, samtidigt som ett enbart väl underhållet järnvägssystem inte räcker för att möta dagens behov av tillförlitlighet genom kapacitet och robusthet.

Det är glädjande att det i Trafikverkets förslag till Nationell transportplan både finns byggstart för de största flaskhalsarna längs kusten och viktiga kapacitetsåtgärder i våra tvärstråk, Malmbanan, Mittstråket och Tvärstråket. Vi vill markera att det finns synnerligen viktiga objekt med i Trafikverkets +10-procentsalternativ för att höja hastigheten på Mittstråket, kapaciteten på Malmbanan och framförallt att elektrifiera Tvärbanan mellan Hällnäs och Lycksele.

Norrbotniabanan

Den viktigaste satsningen för att skapa en hållbar utveckling i norra Sverige och för att möta framtidens stora utmaningar är en ny kustjärnväg Umeå-Luleå (Norrbotniabanan) och vi noterar med glädje att detta projekt finns med i Trafikverkets förslag. En ny kustjärnväg mellan Umeå och Luleå kommer på samma sätt som Botniabanan har gjort skapa en strukturförändring som i grunden förstärker samhällsutvecklingen i norra Sverige. Norrbotniabanan skapar en mycket behövlig och nödvändig redundans med Stambanan genom övre Norrland. Den skapar en högklassig korridor för nationell gods- och persontrafik tillsammans med Botniabanan, Nya Ostkustbanan och vidare ner genom södra Sverige och ut i Europa. En korridor som skapar konkurrenskraft och en långsiktigt hållbar utveckling. Norrtåg ställer sig i övrigt bakom Norrbotniabanans eget yttrande med följande punkter:

- Behåll byggstarten för Umeå–Dåva till 2018.

- Tidigarelagd byggstart mellan Dåva och Skellefteå, i direkt följd till de färdigställda järnvägsplanerna och bygghandlingarna 2020/2021 är av synnerligen stor vikt.
- Vid en tidigareläggning av byggstarten måste finansieringen och resursbehovet lösas i sin helhet. Därför är det av stor vikt att staten och regionernas förhandlingar påbörjas snarast.
- Planeringen till Luleå måste påbörjas år 2020/2021 i direkt anslutning till de färdigställda järnvägsplanerna till Skellefteå.
- Det öppnar en möjlighet till att bygget mot Luleå kan starta i direkt anslutning till att bygget är färdigställt till Skellefteå så att hela banan kan färdigställas i närtid till 2030.
- Vikten av att planeringen fortgår ända till Luleå förstärks ytterligare av det faktum att de utpekade järnvägskorridorerna ligger som en död hand över stora områden och förhindrar exploateringar och investeringar i kommunerna. En avstannad planering förhindrar också rationellt byggande av hela sträckan och omöjliggör möjligheten att få ut tidiga nyttor av banan. Sammantaget riskerar det att i förlängningen fördyra hela projektet.
- I Haparanda-Torneå möts svensk och finsk järnväg och är en av fem utpekade järnvägsnoder i TEN-T utredningen. Dessvärre gör de olika spårvidderna att omlastning, omaxling samt spårviddsväxling måste ske för att överbrygga hindren för godstransporter i öst-västlig riktning. Denna funktion måste säkerställas.
- Sverige bör snarast möjligt ställa sig bakom den norska och finska regeringens förslag att förlänga EUs utpekade stomnätkorridorer, North Sea-Baltic och Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridors, med den Botniska korridoren och Malmbanan

Elektrifiering Hällnäs-Lycksele samt optimering av Lycksele driftplats

Norrtåg anser att en elektrifiering av sträckan Hällnäs-Lycksele, som finns med i Trafikverkets +10 procent-förslag, bör genomföras snarast möjligast. Elektrifieringen av Tvärbanan på sträckan hela sträckan Hällnäs-Lycksele-Storuman är en mycket viktig åtgärd för att förbättra näringslivets tillgång till kompetens, tillgången till jobb och hållbara transporter. Investeringen skapar förutsättningar för en fortsatt gynnsam utveckling i detta viktiga stråk i inlandet, stärker järnvägens konkurrenskraft och därigenom ökar möjligheterna att flytta trafik till ett klimatneutralt alternativ.

Vi ser vad investeringen i Botniabanan har gett för den regionen och för Sverige och i form av växtkraft, andra investeringar och befolkningsutveckling. Tvärstråket Vindelns-Lycksele-Storuman har stora naturresurser, spännande besöksmål och växande innovativa företag. Inte minst visar arbetsförmedlingens etablering i Lycksele på den framtidstro som finns. Bra kommunikationer för både gods- och persontrafik är en av de viktigaste förutsättningarna för en fortsatt utveckling.

Tvärbanan är en av de mest livskraftiga mindre tvärbanorna i landet. Banan har stark funktion både för gods- och persontrafik och prognosen pekar på att nyttjandet kan öka väsentligt i framtiden. Trafikverket investerar i en ny mötesstation i Åmsele 2018 vilket kraftigt kommer att förbättra kapaciteten.

Den stora bristen är att banan saknar elektrifiering vilket gör att de parter som trafikerar tvingas använda dieseltrafik. En elektrifiering skulle ge en avsevärt mer robust och tillförlitlig samt miljövänligare trafikering.

Norrtåg har i drygt sex år trafikerat banan med fyra dagliga turer i vardera riktningen mellan Hällnäs och Lycksele. Det är en stor utmaning att bedriva trafik med bara ett dieselfordon, det enda dieselfordonet av totalt 19 i Norrtågs fordonsflotta. Dieseltrafik är dyrt, driften är cirka tre gånger dyrare än med el. Det kräver dubbla system av allt, kompetens, reservdelar, fordon.

Den enda långsiktigt hållbara lösningen är att Tvärbanan elektrifieras vilket skulle lösa både de funktionella och ekonomiska utmaningarna för Norrtåg när det gäller denna trafik. Detta utöver de stora miljövinster som att gå från dieseltrafik för både gods- och persontrafik till eldrift från klimatneutrala källor som vi i norr har gott om.

Tågtrafik har inget egenvärde förstås men komforten ombord, trafiksäkerheten, den positiva effekten på miljön och möjligheten att utnyttja restiden maximalt i lugn och ro ombord på ett tåg gör att människor och företag på orter med lite längre avstånd kan knytas samman på ett bättre sätt.

Vår vision är att det i framtiden ska finnas dubbelriktad trafik längs banan så att det går att pendla och resa både till och från inlandets orter. Tillsammans med en väl utbyggd och snabb trafik längs kusten kommer järnvägen att kraftigt förbättra sin konkurrenskraft och bli det naturliga alternativet för både gods- och persontrafik.

Tyvärn hamnade elektrifieringen precis utanför det finansierade förslaget som en av de åtgärder som blir av om regeringen utökar ramen med 10 procent. Detta är för Norrtåg, för den berörda regionen och vårt klimat en mycket viktig åtgärd som vi vet skulle få betydande positiva konsekvenser för alla berörda.

Hastighetshöjande åtgärder längs Mittstråket

Hastighetshöjande åtgärder längs Mittstråket finns med i Trafikverkets +10 procent-förslag och bör prioriteras in i planen. Mittstråket är ett av de primära tvärstråken i vårt land med en intensiv och expanderande trafik i en zon med tillväxt. I detta stråk finns tre stora städer (Sundsvall-Östersund och Trondheim) som alla har varsin flygplats varav Trondheims är en stor internationell hubb. I stråket finns dessutom flera viktiga turismkoncentrationer med starka tågkopplingar, främst Åreområdet. I Norge planeras en betydande investering i elektrifieringen av Meråkerbanan med ökade möjligheter till utveckling av tågtrafiken på banan, såväl för gods- som för persontransporter.

I planförslaget finns en grundläggande satsning på kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på sträckan Sundsvall-Ånge med. Däremot ligger motsvarande satsningar på sträckan Ånge-Östersund-Storlien i Trafikverkets +10 procent-förslag och bör prioriteras in i planen. Detta är mycket kostnadseffektiva åtgärder med betydande effekter ur flera andra perspektiv. Vi vill särskilt framhålla nödvändigheten att planmässigt och i högt tempo bygga bort alla de närmare 400 plankorsningar som finns längs sträckan. Norrtåg hade t ex under 2015 två större kollisioner med bilar med fem döda som följd. Detta måste betraktas som synnerligen angeläget att säkra upp så snart som möjligt.

Dubbelspår Umeå C till Umeå Östra/Gimonäs

Åtgärden finns med i förslaget och detta är en mycket kapacitetshöjande åtgärd som ökar robustheten, då vi har många tåg som utgår från Umeå C och går mot Umeå Östra och söderut, samtidigt som vi har tåg från nord och nordväst som passerar Umeå C och har Umeå Östra som slutstation.

Dubbelspåret bör också utformas på sådant sätt på sträckan Umeå Östra – Gimonäs att ett tåg som vänder på Umeå Östra kan använda en kort bit på dubbelspåret som tillfällig uppställning. Vi ser främst att Umeå Östras driftplats förlängs signalmässigt tillräckligt långt på dubbelspåret så att det kan användas på detta sätt, annars bör ett separat stickspår byggas.

Trimningsåtgärder och andra strategiska, mindre åtgärder

Norrtåg är helt eniga med Trafikverket om att trimningsåtgärder och andra strategiska, mindre insatser kan ge betydande förbättringar för kapacitet och robusthet på ett mycket kostnadseffektivt sätt.

1. Kryssväxlar på Umeå Östra

Idag är det produktionshämmande att våra tåg som vänder på Umeå Östra blockerar ett av de två spåren där, vilket gör att fordonen måste köras till Umeå C eller Umeå godsbangård för att inte vara i vägen, dessa fordonsrörelser i sig belastar kapacitet. Vid byggande av Norrbotniabanan är frågan om bara kryssväxlar räcker, eller om Umeå Östra även borde kompletteras med ett stickspår, då man kan anta det kan bli fler tåg från Luleå-Skellefteå som då har Umeå Ö som slutstation, man kan nog inte räkna med att alla tåg blir genomgående Luleå-Umeå-Sundsvall. Stickspår skulle kunna undvikas om en del av ett dubbelspår Umeå Ö-Umeå C byggs och används för detta istället.

2. Förlängd plattform Umeå C spår 3

Eftersom plattformen på spår 3 är för kort för både kopplade SJ X55 (220 meter) och för SJ natttåg (450 meter) måste både natttåget och de snabbtåg SJ kör kopplade använda spår 1, men eftersom spår 1a och 1b (kryssväxlar mellan) inte är långa nog blockerar ett enda tåg två plattformsspår. Det ställer också till det som det gör på Umeå Östra då Norrtåg har många tåg som vänder på Umeå C, samtidigt som tåg med slutstation Umeå Östra passerar och SJ snabbtåg/natttåg passerar/utgår från Umeå C. För att sammanfatta: Umeå C har 3 plattformsspår, 1a, 1b och spår 3 men när SJ natttåg eller kopplade SJ snabbtåg angör Umeå C minskar antalet plattformsspår till 2 stycken, då dessa tåg använder upp kapaciteten på både spår 1a och 1b. Detta minskar kapacitet och robustheten rejält.

3. Fler uppställningsspår på Umeå godsbangård

Norrtåg och SJ har redan nått kapacitetstaket för tillgänglig uppställning på Umeå godsbangård. De tillgängliga spår 130–133 är för korta (framförallt spår 132 och 133) vilket gör att SJ nu ställer upp X55 i Vännäs på helgen för det helt enkelt inte får plats på Umeå godsbangård. Tänker man sig en framtid med Norrbotniabanan kommer Norrtåg behöva anskaffa fler fordon för den trafiken, och ännu fler fordon än idag ska då rymmas på de redan fulla uppställningsspåren. Det kan ju också hållas för troligt att SJ i framtiden kör fler kopplade tåg än idag till/från Umeå. Idag använder dessutom Green Cargo spår 129 för uppställning av Volvovagnar bara för att godstrafiksdelen av godsbangården är underdimensionerad vad gäller plats för att ställa upp godsvagnar som ej är i trafik. Lösningförslaget är att spår för uppställning av

godsvagnar behöver byggas på godsbangårdsdelen, vilket frigör spår 129 för persontrafikens motorvagnar. Endast att persontrafiken får tillgång till spår 129 spår tror vi inte kommer vara tillräckligt, än mindre om någon annan kommersiell aktör än SJ börjar köra. Optimalt vore om spår 129 förlängdes med en växel till ett nytt parallellt spår som båda rymmer minst 2 stycken X55, eller ännu hellre 3 stycken på varje spår (drygt 330 meter). Då skulle SJ alltså hålla till på dessa spår och Norrtåg hålla till på spår 130–133, vilket skulle räcka även med tillskott av fordon för Norrbotniabanan.

4. Kryssväxlar och förlängd plattform i Kramfors

Kramfors är idag en flaskhals vid tågplanekonstruktionen då det endast finns en plattform, men även om tågmöten hamnar till Dynäs eller Frånö är det ett stort problem att två persontåg inte kan mötas i Kramfors, vilket blir extra påtagligt vid tågförseningar. Åtminstone ett av plattformsspåren när kryssväxlar lagts in måste vara så långt att en kopplad X55 rymms (220 meter) och kan möta ett Norrtåg (75 meter). Annars går det i alla fall inte att lägga tågmöten i Kramfors. Man bör analysera om båda spåren bör klara möte mellan kopplade X55 om det finns en möjlighet att möten mellan SJ snabbtåg hamnar i trakten av Kramfors efter dubbelspårsutbyggnad Härnösand-Sundsvall.

5. Stickspår för uppställning Östersund Västra och omklassning av Östersund Västra från hållställe till driftplats

Med dagens regelverk kan inte tåg starta eller sluta på ett hållställe som Östersund Västra är klassat som, detta leder till det tvivelaktiga förfarandet att Norrtåg går som växling med resenärer Östersund C-Östersund Västra. Eftersom Norrtågstrafiken har många tåg som går Sundsvall-Östersund och vänder på Västra så skulle Östersund Västra behöva klassas om till egen driftplats med de eventuella konsekvenser för ställverk/signaler som kan uppkomma. Eftersom Norrtåg har många tåg som vänder på Östersund Västra behövs någon lösning som möjliggör både kortare och längre tågvändningar där som inte blockerar enkelspåret. Antingen genom att ett stickspår anordnas strax väster plattformen för att kunna ”gömma” fordonet under vändningen. Med den extra tidsåtgången för hyttbyten som blir fungerar det normalt inte personaltursmässigt att växla fordonet till Östersund C under vändningen för att lämna fritt spår. Eller att ett stickspår med plattform anordnas parallellt med befintlig. Detta stickspår kan då också användas för nattuppställning för att inte belasta Östersund C.

6. Ytterligare plattform i Vindelns, Hällnäs, Tvärålund

Redan idag har vi resandetåg vars optimala mötespunkt är Vindelns men resandetågsmöten går ej att ha då Vindelns endast har en plattform. Vid en elektrifiering Hällnäs-Lycksele kan det hållas för troligt att dubbelriktad trafik börjar köras Lycksele-Umeå, och på halva sträckan där mötet då bör hamna har vi Tvärålund, Vindelns och Hällnäs med endast en plattform, så utan att något av tågen slopar sitt uppehåll så blir det en sträcka på drygt 6 mil där tågen inte

kan mötas (Tväråbäck – Åmsele). För att kunna klara förseningshantering på tågen skulle en ytterligare plattform behövas i primärt Hällnäs, men kanske även Tvärålund, annars kan inte tågmötet flyttas varken en station norr om eller söder om Vindelns, om inte något av tågen inte planeras att göra uppehåll på dessa mindre stationer.

7. Ytterligare plattform i Jörn och Nattavaara

Beroende på tågplan hamnar ofta tågmöten mellan persontåg precis norr eller söder om Jörn eftersom det inte går att mötas i Jörn där det bara finns en plattform. Så en kort 75 metersplattform likt den som finns i Bastuträsk skulle underlätta. På Malmbanan ligger det perfekta mötet mellan två resandetåg som avgår samtidigt från Luleå och Kiruna i Nattavaara, men där finns också bara en plattform vilket gör att mötet antingen får flyttas eller som i T18, uppehållet slopas på ena tåget då vi inte klarar tidspåslaget som blir om vi tar mötet söder om Nattavaara.

8. Optimering av plattformar på Sundsvall-Östersund

För att öka robustheten och minska gångtiderna skulle plattformarna i Stavre och Erikslund behöva flyttas innanför växlarna så tågmöten kan ske vid plattform på båda spåren och så inte ett av tågen får stå och vänta inne på mötesspåret medans det andra har resandeutbyte vid plattformen som ligger utanför växeln. För att kunna lägga tidtabeller optimalt behöver i första hand Pilgrimstad men även Brunflo och Stöde få en ytterligare plattform. I Pilgrimstad skulle en ytterligare plattform på huvudtågspåret ge en stor vinst tidsmässigt eftersom tågen får ett extra stort tidspåslag när de ska gå genom 40-växlar i båda ändar.

9. Utbyggnad samtidig infart

På Mittbanan är trafiken uppbyggd kring att tågmötena sker i Fränsta och Gällö, därför är minst en samtidig infart utbyggnad på dessa två driftplatser extra prioriterade för att möjliggöra snabbare möten och minskade gångtider. I Vindelns skulle en samtidig infart, speciellt vid en byggnation av ytterligare plattform, ge betydande vinster.

Dubbelspår Härnösand-Sundsvall, kryssväxlar i Härnösand

Dubbelspår Härnösand-Sundsvall skulle bygga bort flaskhalsen i detta annars så välutvecklade stråk och skulle vara otroligt utvecklande för tågtrafiken och resandet både på denna delsträcka men även hela sträckan Umeå-Sundsvall-Gävle. Dagens enkelspår och låga hastighet förhindrar resandeökningar Umeå-Sundsvall.

ERTMS

Norrtåg är i grunden inte negativt inställda till utvecklingen av ERTMS i Sverige. Vi menar dock att en anpassning av villkoren måste göras under utrollningen de kommande åren. Norrtåg har i drygt sju år trafikerat banor med ERTMS. Det har kostat bolaget stora summor finansiellt men har också inneburit stora störningar. Tyvärr ser vi ännu ingen ände på vare sig kostnader eller problem även om trafiksituationen idag kan betraktas som stabil förutom vid alla de förändringar som ständigt sker. Vi ser det framförallt viktigt att:

- Skapa en modell med bra pilotprojekt inför det fortsatta nationella införandet. De pilotbanor som blir försöksprojekt för övriga landet avseende nya programversioner etc. måste kompenseras som de försöksprojekt de är.
- De uppdateringar som sker av systemet måste begränsas. Dessa skapar avsevärda kostnader och störningsrisker för nyttjarna och är absolut inte på en godtagbar nivå idag. Erfarenheten är att det största problemet är de årliga uppgraderingar som aktörerna tvingas göra både ombord på tågen och av marksystemet är att det är mer vanligt än ovanligt att det blir fel och störningar vid dessa årliga uppgraderingar. Kostnaden för dessa uppgraderingar är stora och kostar Norrtåg miljontals kronor.
- Utbyggnaden av ERTMS måste ske så att inte skapas där en bana t ex Malmbanan (Luleå-Kiruna) anpassas i sin helhet men på ett sätt som tvingar all trafik även i det betydligt längre stråket Stambanan genom övre Norrland/Norra stambanan att anpassas till följd av att en mindre del (Luleå-Boden 30 km) som berör båda stråken ERTMS-anpassas samtidigt. Detta skapar helt onödiga kostnader och störningsrisker.
- Eftersom ERTMS som system är en kostsam och kritisk nationell satsning så är det också synnerligen viktigt att genomförandet granskas av en neutral part så att systemutvecklingen bedöms och värderas kritiskt, neutralt och transparent. Vår bild är att så inte är fallet idag. Branschen och Trafikverket ser olika verkligheter idag och detta är allvarligt och kan leda till felaktiga beslut. Det är angeläget att enas om gemensam nationell värderingsmodell.
- Vi noterar också att frågan om finansiering fortfarande hanteras som att det endast gäller ombordutrustning. Norrtåg som har arbetat med ERTMS i många år ser att ombordutrustning endast utgör uppskattningsvis 20 % av vår totalkostnad för ERTMS. De stora kostnaderna ligger i fordonsanpassning, störningsskydd, störningar, typgodkännandeprocesser och systemuppgraderingar.

Maria Högländer
Norrtåg AB