

Norrtåg – tredje tur till Norge

Norrtåg utreder och förbereder en möjlighet att utöka persontrafiken mellan Norge och Sverige. Regionen har att ta ställning till om denna utökning är önskvärd och om finansieringen kan accepteras även om en trafikstart också är beroende av andra parter beslut.

Idag två dubbelturer och elektrifiering 2024

Norrtåg och dess operatör kör sedan många år två dubbelturer Trondheim-Storlien-Östersund-Sundsvall tillsammans med en norsk operatör på andra sidan gränsen. Den norska och svenska trafiken möts för ett snabbt passagerarutbyte i Storlien där respektive lands fordon angör synkroniserat från vardera håll. Den svenska trafiken avgår 365 dagar/år från Sundsvall mot Storlien runt 05.00 och 14.00, passerar Östersund runt 7.30 och 16.30, Åre 8.45 och 17.45. Returtrafik avgår från Storlien runt 9.30 och 18.30, passerar Östersund runt 11.30 och 20.30, Åre 10.15 och 19.15.

Ett norskt beslut om elektrifiering av sträckan Trondheim-Storlien är taget och elektrifieringen beräknas vara klar under 2024. När elektrifieringen är klar kommer genomgående tåg, utan passagerarutbyte i Storlien kunna etableras med en gemensam operatör. Diskussioner kring hur detta ska organiseras pågår för närvarande mellan Norge och Sverige. Det är sannolikt att även annan trafik kan etableras efter elektrifieringen. På den svenska sidan har betydande investeringar gjorts de senaste åren, inte minst den viktiga satsningen i Storlien vid Stora helvetet där en helt ny bro invigdes 2018.

Förslag – utökad trafik med en tredje tur Norge-Sverige

Planen är nu att utöka trafiken med ytterligare en dubbeltur från och med tidigast december 2021. Motsvarande intresse finns på norska sidan och parterna utreder nu förutsättningarna för en tredje tur tillsammans. Det finns optioner i respektive lands operatörsavtal.

Planeringen och analysarbetet pågår så det saknas ännu förankrade och prövade förslag men inriktningen är primärt att hitta en avgång från Storlien runt 14.30 i första hand, 13.30 utreds parallellt. Dagens avgångar är 9.30 och 18.30. Omvänt från Östersund 12.30 och Åre 13.45. Rent praktiskt kan dubbelturen skapas genom att förlänga en tur till Storlien som annars vänder i Duved. Utmaningen är att synkronisera trafiken med den befintliga utan negativa effekter.

Motivbild och efterfrågan

Resandet på sträckan är idag runt 45 000 och potentialen har tidigare bedömts vara att nå över 100 000 resor. Resorna sker helt dominerande mellan de tre nyckelorterna Trondheim-Åre/Duved samt Östersund. De tre viktigaste argumenten för en tredje dubbeltur är:

- Ett utbud med tre istället för två dubbelturer är avsevärt mer attraktivt eftersom det skapar avsevärt fler resevarianter för resenären
- En avgång efter lunch är efterfrågad av turistbranschen med tanke på utcheckningstider etc.

- Inför elektrifieringen av Meråkersbanan är det viktigt att tidigt bygga upp en god resandemarknad

Kostnader

Nettokostnaden (banavgifter och operatörsersättning) för trafikökningen uppskattas till 450 000–500 000 kronor/år för Region Jämtland Härjedalen. Utökningen kan ske genom ett merutnyttjande av befintliga fordon.

Konsekvensanalys och rekommendation

Norrtåg har med operatören och aktörer i Norge analyserat tre frågor:

1. Trafikupplägget är komplicerat och ska integreras med befintlig trafik längs hela sträckan Trondheim-Storlien-Östersund-Sundsvall. Fordonsomloppen Storlien-Sundsvall är långa på mestadels enkelspår och stabiliteten i den befintliga trafiken måste säkras upp. En effekt av en tredje tur under 2022 är att anslutningen i Sundsvall till trafik söderut mot Stockholm och norrut mot Umeå bryts klockan 16 och 19. Under T22 pågår upprustningar på banan vilket innebär hastighetsnedsättningar som förstärker problematiken. En styv tidtabell med avgångar på samma minuttal kan inte upprätthållas i samma utsträckning.
2. Norrtåg har utmaningar när det gäller fordonstillgången under 2022 beroende på större underhåll och tekniska förändringar. Norrtåg måste försäkra sig att en tillräcklig tillgång till fordon kan garanteras.
3. Beroende på pandemin har marknaden för tågresande minskat kraftigt och den ekonomiska situationen för samtliga parter är mycket ansträngd och det är dels oklart hur länge denna situation kommer att kvarstå, dels måste parterna ha möjlighet till återhämtning.

Norrtågs bedömning just nu är att en utökning till en tredje tur inte är optimal att genomföra redan T22 utan inriktningen är att avvakta med trafikstarten till T23 om förutsättningarna har förbättrats till dess.

Norge och Sverige, kvarstående frågeställningar, tidsplan och beslut

Frågan om en tredje tur till Norge förutsätter ett beslut och gemensamt agerande på norska sidan. Det är inte bara en fråga om att fatta beslut om att trafiken ska finansieras och starta utan det finns flera parallella processer som sammantaget och i tid synkroniserat behöver bedömas och beslutas parallellt.

1. Region Jämtland/Härjedalen ska fatta beslut om att satsningen ska göras och acceptera denna merkostnad
2. Norge ska fatta motsvarande beslut för den norska delen av trafiken
3. Norrtåg ska fatta beslut om utökning kan genomföras med bibehållen kvalitet och att utbudet på hela sträckan Storlien-Sundsvall inte drabbas mer än acceptabelt
4. Norrtåg måste bedöma om tidpunkten för en ökad trafik är optimal utifrån det läge som nu föreligger avseende pandemin

Norrtåg ska lämna in en trafikbeställning till operatören 15 mars 2021 och alla nödvändiga ställningstaganden bör vara klara vid denna tidpunkt. Region Jämtland/Härjedalen bör ta ett inriktningsbeslut om en tredje tur ska etableras eller inte, antingen 2022 eller så snart det finns förutsättningar för en utökning. Ett formellt beslut måste sedan behandlas i ordinarie budgetprocess. Beslutet gäller sedan under förutsättning att övriga beslut om trafikstart tas av övriga parter samt när i tiden det är optimalt att en tredje tur kan etableras.