

16 oktober 2023

Till Styrelsen Norrtåg AB

Yttrande från Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten

Yttrande gällande dokument "Norrtåg 2040 – en tågstrategi"

Tågstrategin beslutad av Norrtågs styrelse i mars 2023 och utskickad till ägarna som en remiss beslutades av arbetsutskottet för Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten (nedan RKM) i maj 2023 att upprätta samråd med tjänstemän hos medlemmarna i RKM och inhämta deras synpunkter kring programmet.

Samrådsarbetet initierades i slutet av juni med utskick av instruktioner kring remissarbetet och frågeställningar att besvara. Den 6 september hölls ett samrådsmöte vilket genomfördes i grupparbeten med efterföljande diskussioner. Yttrandet beslutades av RKM direktion den 16 oktober 2023.

RKM lämnar härmed dessa synpunkter:

Allmänna synpunkter:

- Stiligt skrivet och layoutat dokument.
- Strategin stämmer väl överens med under arbete uppdaterat Regionalt kollektivtrafikförsörjningsprogram (TFP) med en samordnad trafik avseende bytespunkter, tidtabeller och biljetter. Stämmer också rimligt väl överens med TFP avseende trafikvolym som där beskrivs som i olika nivåer utifrån demografiska förutsättningar. Stämmer också med resonemangen om att buss och tåg är kompletterande delar i ett utvecklat trafiksystem och inte ska åka parallellt. (Kommentar finns under nästa rubrik att strategin inte hänger ihop med TFP. I alla detaljer gör den inte det men huvuddragen är gemensamma).
- Möjligen skulle textmängden i dokumentet kunna bantas för att undvika repetitioner och enklare se "skogen istället för träden".
- Bedömer det olyckligt att innan remissrundor publicera dokumentet offentligt och särskilt med tidtabeller. Även om tidtabellerna är exempel blir de lätt en sanning och en förväntan om framtida trafik.
- Statlig medfinansiering nämns som en viktig sak att börja arbeta med. Timing av statliga beslut och beslut om fordonsanskaffning och turtäthet 2024 ser ut att bli svåra att hinna med i rätt sekvens. Ett beslut om trafikvolym utan statliga garantier ger en finansiell risk. Som exempel förväntades Haparandabanan få viss statlig finansiering vilket aldrig bekräftades innan beslut om trafikplikt m.m. var nödvändiga att ta.

- Affärsidén (s.6) använder begreppet "affärsmässiga grunder". Eftersom ingen av Norrtågs trafik är affärsmässigt lönsam kan begreppet behöva förklaras tydligare alternativt bytas ut. Resterande del av affärsidén är lätt att förstå.
- Tillväxtscenarier (s. 35) hänger inte ihop med målformuleringen 3,5 miljoner resor i början av dokumentet. Otydligt hur resonemanget hänger ihop med UA (=utredningsalternativ) under respektive delsträcka.
- Exempelvis tidtabell (s. 52) är svår att härleda mot något av UA nedanför på samma sida.
- Station Älvsbyn syns inte i framtida linjekarta. Däremot nämns Älvsbyn som ett framtida pendlingsstråk. (S. 57)
- Under Inlandsbanan (s. 78) finns ett resonemang om att indragna busslinjer har finansierat tågkalkylen. Var trafikslag ekonomi bör redovisas på egna ben. Det verkar dock inte finnas liknande kalkyler kring övrig tågtrafik. Behöver kanske kontrolleras?
- Fordonsstrategin kommer att tas fram senare. Med tanke på att beslutstidpunkter för beställningar ligger under 2024 är det viktigt att ta fram underlag skyndsamt där RKM direktions tillsammans med övriga läns ägare behöver engageras i val av fordonsstyper. Val av var stationslägen ska finnas och en fundering kring trängsel på spåren är viktiga parametrar i val av fordonsstyper vilket pedagogiskt behöver beskrivas för beslutsfattarna. Eftersom tidtabeller finns i strategidokumentet bör det finnas inbyggt i resonemanget redan vilken fordonsstyp Norrtåg förordar då hastigheten är avgörande för tidtabellen. Viktigt att i detaljerad tids- och aktivitetsplan arbeta fram exitmöjligheter för riskminimering. Bra beskrivning över fordonsanskaffning tabell. (s. 84)
- Resonemanget om kostnad för fordon 250 km/h (s. 90, sista stycket) kan utvecklas pedagogiskt då intäkterna i sig inte direkt har med fordonskostnaden att göra. Uttrycket "vad som var känt" är inte tydligt. Ingenting kommer att vara känt förrän beställningar är lagda på fordon om några år och resandet kommit igång om ca 10 år. I förlängningen kan man givetvis göra en grundkalkyl vilket är gjort och någon form av bedömning om snabbare fordon blir mer eller mindre attraktiva för resenärerna vilket då i sin tur genererar mer eller mindre intäkter.

Norrtåg har skickat ut några frågor på förhand som till viss del reviderats av RKM tjänstemän. Svar nedan på dessa frågor.

Fråga 1: Visionen i Tågstrategi 2040 är att Norrtåg är ett gemensamt trafiksystem där helheten är viktig och där de befintliga stråken i basutbudet ska utvecklas mot frekvent timmestrafik när förutsättningarna finns? Vad är er uppfattning om det beskrivna basutbudet och tanken om dess utveckling?

- Tanken med ett basutbud bra. En- eller tvåtimmarstrafik i grunden känns som en bra nivå.
- Utbudet måste vara attraktivt för resenärerna, vilket förutsätter en hög turtäthet.
- I tågstrategin beskrivs upp till en timmes restid som pendlingsresor och resor med en längre restid är sällanresor/enskilda resor. För de som reser mellan de största städerna är det bra

med korta restider. Den dagliga arbets- och studiependling sker dock på betydligt kortare avstånd i länet. Glest med stationer inom pendlingsavstånd från de större orterna (i jämförelse med mängden stationer kring Umeå och på linjen mellan Sundsvall och Östersund). För att möjliggöra tågpendling behövs stationer i fler orter inom en timme från pendlingsorterna.

- I strategin finns det bara en typ av trafikering längs linjerna. Kanske ett linjenät med "snabblinjer" i kombination med "stannar överallt-linjer" kan vara något att fundera på. Jämför Pågatåg, Öresundståg t ex. Tågpendling från tex Morjärv och Antnäs skulle kunna göras då.

Fråga 2: Norra Sverige står inför enorma förändringar de kommande 10–15 åren, både när det gäller samhällsutveckling, näringslivets utveckling och järnvägens utveckling. Norrtåg har identifierat fyra trender som kommer att få en stor påverkan på norra Sverige de kommande åren. Vad är er uppfattning om beskrivningen om Norrbottens utveckling av Ortsstruktur, arbetsmarknad och områden för större arbetspendling?

- En fördjupad projektplan med tidsaxel behöver göras för att tydliggöra de olika stegen på väg mot målet 2040. Projektplanen/tidsaxeln behöver hantera bl.a. osäkerhet i färdigställande av bandelar och finansieringslösningar.
- I sammanfattningen pratas det om hela norrlandskusten 2050 Gävle till Luleå. Haparandabanan som en del av norrlandskusten saknas. 100 000 nya var kommer de bo. Trafikverkets kommande tilläggsanalys kommer inom en månad vilket kan vara klagande.
- Järnvägsträckan Svappavaara – Pajala – Kolari är en viktig tågsträcka med potential för framtida persontrafik.

Fråga 3: Persontåg utgör tillsammans med framför allt buss och flyg ett samlat kollektivtrafiksysteem. De olika trafikslagen har olika fördelar och funktioner och kompletterar varandra men riskerar konkurrera samtidigt om inte samplanering görs. Vilken betydelse har tåget för Norrbottens framtida utveckling och var i länet ser ni nyttan av respektive trafikslag?

- Koppling mellan flyg och övrig kollektivtrafik viktig; Luleå Airport är regionens huvudflygplats. Norrbothniabanans östliga infart till Luleå ger möjlighet att koppla ihop flygplatsen till tågsystemet och innebär att man undviker en säcklösning för Norrbothniabanans infart till och från Luleå.
- Busslinjer bör synkroniseras och utformas så att den kompletterar trafiken till tågsträckornas dragning och utformning. I Norrbotten har vi i huvudsak två stråk (Malmbanan och Haparandabanan) utöver den blivande Norrbothniabanans.
- Murjek blir en viktig nod för koppling buss/bil/tåg för Jokkmokks del. Haparanda en viktig tågknypunkt för kommunerna i Tornedalen.
- Viktigt med ett stationsläge mellan Luleå och Piteå. I strategin är Norrfjärden markerad, även Antnäs har lyfts från Luleå kommun.

- För att minska driftstörningar är det viktigt med tågfordon som är anpassade efter det klimat som råder i regionen. Vid användning av begagnade tåg behöver en risk- och konsekvensanalys göras.

Fråga 4: *Överensstämmer Tågstrategi 2040 med övriga mål- och styrdokument i Norrbotten och hänger tågstrategin ihop med det trafikförsörjningsprogram som är under framtagande?*

- Tågstrategin när det gäller stationer längs tåglinjerna stämmer inte med kommunala planer vilket behöver synkroniseras. Inte minst viktigt för val av fordonstyp.
- Överkalix kommun önskar station i Morjärv. Luleå kommun i Antnäs och vid Luleå airport.
- Det kan finnas behov av översyn samtliga kommuner och stationslägen.
- Möjlig konflikt mellan mål om att öka det kollektiva resandet med persontåg och målsättningen i regionala utvecklingsstrategin om att flytta över godstrafik från väg till järnväg (se nedan). Förbättrad kapacitet på järnvägen behövs för att undvika målkonflikt.
- Risk med strategins beroende av flera stora infrastrukturinvesteringar i järnväg. Scenarios om en eller flera inte blir av behöver speglas i strategin, alternativt nedbruten tids- och aktivitetsplan.

Fråga 5: *I Tågstrategi 2040 är synen på pendlingstrafik att denna kan etableras i framtiden om förutsättningarna är rätt, där trafiken måste vara tät (1–2 dubbelturer per timme). Vilka sträckor ser ni skulle kunna vara intressanta i Norrbotten för tågpendling och vilken effekt får det på busstrafiken?*

- Alla kommer inte bo i Boden och Gällivare vi behöver strategier för att knyta ihop jobba i Gällivare och bo i Kiruna eller Jokkmokk, Pajala.
- Kommer underlaget för pendling vara så starkt att det går att fylla tågen 1 gång i timmen? Bättre att bygga på allt eftersom?
- Pendlingsstråk Gällivare-Kiruna kan vara extra intressant ur ett samhällsekonomiskt perspektiv då det saknas alternativa vägar till E10 som har många olyckor särskilt vintertid.
- För Boden är det mer intressant med en pendlingstrafik till Kalix-Haparanda än till Luleå då de som veckopendlar redan bor halvvägs mellan Luleå-Boden. Därför går det inte att ersätta med busstrafiken med tåg mellan bl.a. Luleå och Boden.
- Pendling med tåg är ett komplement. Svårt att ersätta busstrafik utan att det får effekt på matartrafiken till tåget.

Fråga 6: *Övriga synpunkter på tågstrategin?*

- Sidan 13 – investeringar i Finland och Norge saknas på bilden. Dessa investeringar genererar trafik på Malmbanan och Haparandabanan. Även investeringar i regionen saknas, t ex projekt Malmöporten, Copperstone och utveckling Kaunis Iron.

- Sidan 15 - bild om regionförstoring: siffrorna avseende Luleå har kastats om?
- Trafiken på Haparandabanan kom igång 2021, inte 2019 som det står på flera ställen
- Sidan 36 – cirkeldiagrammen är litet svårtolkade, bör nog ses över
- Sid 38, 46, 54 - man redovisar trafik på Haparandabanan 2019, den startade först 2021 i april, det bör beskrivas vid varje tabell så att vi inte skapar fel bilder av läget.
- Sidan 56 – angående ekonomi beskriver man inte läget konsekvent på de olika sträckorna. Olika på varje sträcka och litet subjektiva, texterna bör ses över. Ställ inte sträckor mot varandra, alla är olönsamma och skattedrivna. Den mest trafikerade sträckan kostar mest skattemedel men det är även det ointressant utan vi måste ha en helhet i tågsystemet. Det vi eftersöker är samhällsekonomiska vinster med samhällets skatteinsatser vilket möjligen kan förtydligas. Om företagstermer används ska allt läggas ned. (Jmf tex ekonomitexterna på sidorna 56/61/70/74 så är de skrivna på helt olika sätt och behandlar olika saker).
- Sidan 87 – varför inte en depå även vid "ändhållplatsen" Haparanda? En Depå kan behövas i Norr för att stärka systemet, Haparanda är lämplig för att stärka robustheten i systemet.
- Kapitlet "Ekonomi och finansiering" ligger sist – bör kanske lyftas fram tidigare i dokumentet?
- Viktigt med realistisk syn på tåg- och busstrafik. Inte säkert att Norrbotten kommer att generera så stort ökat resande.
- Norrbotten satsar relativt lite på kollektivtrafik i jämförelse med riket. Ofta uppstår en diskussion i regionen om att man måste dra ner på viss trafik när man behöver utöka trafik på andra sträckor – för att attrahera bland annat inflyttning behöver man satsa mer på kollektivtrafiken i helhet.
- Begagnade tåg - tåg som tjänat ut i södra Sverige har inte större förutsättningar att klara klimatet i norr. Om man köper begagnade tåg bör man i ljuset av hur de tidigare tågen fungerat göra risk och konsekvensanalyser av att köpa sådana fordon om vilka trafikstörningsrisker det medför.

Luleå 16 oktober 2023

Mats Aspemo på uppdrag av direktionen Regionala kollektivtrafiken Norrbotten