



Region Jämtland Härjedalen

Diariet

Box 654
831 27 Östersund

Svar angående finansiering av byggande av uppställningsspår för regionaltåg vid Östersund Västra station

Bakgrund

Fram till 2017 har vändande regionaltåg haft möjlighet att stå uppställda på huvudspår vid Östersunds Västra station. Uppställningen har varat en timme och tågpersonalen har under den tiden beretts möjlighet till rast.

Detta har inneburit att inga tåg har kunnat trafikera Östersund västerifrån och norrifrån under uppställningen, då fordonet stått låst på det enda tillgängliga spåret. Den här möjligheten har dock aldrig medgivits i det trafikeringsavtal som träffats mellan trafikföretaget och Trafikverket. Uppställningen har därmed inte varit planeringsbar. Möjligheten till uppställning på linjen har aldrig varit sanktionerad utan har hanterats i operativt skede med fråga till Trafikverket, och har även hanterats olika vid olika tillfällen. Efter inträffade händelser/tillbud har Trafikverket informerat järnvägsföretaget vad trafikeringsavtalet innebär och den ej sanktionerade hanteringen har upphört från och med 2017. Detta har inneburit att tågen antingen fått växla tillbaka till Östersunds Central för rastuppställning enligt trafikeringsavtalet eller inte trafikera hållplatsen alls, utan istället vända på Östersunds Central. Trafikföretaget har då valt att inte trafikera Östersund Västra.

Uppdrag

Trafikverket har på uppdrag av Region Jämtland Härjedalen genomfört en funktionsutredning under 2018, om möjliga lösningar gällande denna problematik. Det utredningsalternativ (UA5) som har visat sig vara enklast och minst kostsamt att genomföra innebär en delning av spåret bortom växel 476 mot Inlandsbanan. UA5 innebär att det skapas ett elektrifierat uppställningsspår samt en ny förbindelse från spår 4 till Inlandsbanan. Norrtågs längsta fordon är X62 och det är ca 75 meter långt. För att skapa marginal så bedöms det lämpligt att anlägga minst 90 meter spår med kontaktledning efter dvärgsignal 141. Då har det skapas 15 meters marginal för att stanna fordonet och det ger även bra sikt när föraren bytt fordonsände.

Finansiering av potentiell åtgärd

Trafikverkets förslag till lösning är att de fordon som vänder vid Östersund Västra växlar tillbaka till Östersunds Central för rastuppställning. Trafikverket är av uppfattningen att problematiken rimligen borde kunna lösas genom en steg 1-2 åtgärd enligt fyrstegsprincipen, i detta fall med en annan personalplanering/personalbemannning från tågoperatörens sida. Trafikverket avser därför inte att prioritera denna åtgärd i närtid. Det anslag för trimningsåtgärder i nationell plan som är aktuellt för finansiering är ytterst hårt belastat de närmaste åren (särskilt ansträngt är det 2020-2021). Denna åtgärd konkurrerar med andra åtgärder på anslaget för trimningsåtgärder och bedömningen är att denna åtgärd har förhållandevis låg prioritet under de kommande åren. Trafikverket anser dock att åtgärden i första hand bör prioriteras in i



länstransportplanen. En sådan finansieringslösning skulle kunna kombineras med extern medfinansiering från exempelvis Östersunds kommun.

Ett trafikupplägg med vändande regionaltåg som inte längre kan stå vid Östersunds Västra och behöver gå till Östersunds Central för rastuppställning, ökar belastningen på själva bangården. Detta faktum, tillsammans med en tänkbar möjlighet för Trafikverket att bidra till att underlätta logistiken för regionala tågresenärer, skulle eventuellt kunna innebära en framtida finansiering eller delfinansiering från SINV-anlaget. Trafikverket kan dock inte lämna några sådana utfästelser idag.

Trafikverket har övervägt de synpunkter som Region Jämtland Härjedalen framfört beträffande önskad finansiering av ett uppställningsspår för regionaltåg vid Östersunds Västra. Trafikverkets bedömning är att finansiering i dagsläget inte kan ske från nationell plan inom överskådlig tid. Denna typ av åtgärder har tidigare varit möjlig att finansiera genom de av regeringen riktade satsningar på kollektivtrafik på landsbygd ex. landsbygdsatsningen. För att ha en beredskap för kommande satsningar eller om ett utrymme uppstår i befintliga planer, bedömer Trafikverket ändå att åtgärden bör förberedas genom att genomföra en teknisk utredning för att klargöra vilka tekniska krav som ställs på åtgärden. Detta skulle innebära att åtgärden får en hög planeringsmognad.

Med vänlig hälsning

Thomas Andersson
Enhetschef Åtgärdsplanering
Trafikverket Region Mitt