

Norrtåg AB – Haparandabanan

Förutsättningarna för persontrafik på Haparandabanan bedömer Norrtåg som intressanta. I detta syfte finns ett trafikupplägg som en option, förankrad med Norrbottens läns landsting, med i den operatörsupphandling som Norrtåg gjorde avseende trafik i Norrland 2011-2016 med en option på förlängning till 2021. Det finns dock flera avgörande faktorer som måste klargöras innan en trafik kan starta.

Infrastruktur

Den nybyggda banan Kalix-Haparanda ska vara klar i slutet av 2012 vilket innebär att persontrafik tidigast kan starta 2013. Den avgörande faktorn när det gäller infrastrukturen är att Trafikverket måste lösa stationsfrågan eftersom det idag inte finns fungerande stationer i Kalix och Haparanda. Den sistnämnda bör i sådant fall sametableras med finska järnvägsnätet så att en snabb överstigning kan ske rakt över plattformen.

Trafik

Optionen för trafik Luleå-Haparanda är för fem dubbelturer. Dimensioneringen av detta baseras på att vi strävar efter att åstadkomma dubbelriktad trafik med möjlighet att resa i båda riktningarna både morgon och sen eftermiddag. Teoretiskt skulle det vara möjligt att minska utbudet enkelriktad trafik men vår bedömning har varit att detta blir ett för litet utbud och skulle då minska attraktiviteten i upplägget.

Restiden Luleå-Haparanda är beräknad till 1.45 vilket vi bedömer som marknadsmässigt intressant. Beroende på infrastrukturens lokalisering får trafiken sträckningen Luleå-Sunderbyn-Boden-Kalix-Haparanda vilket vi bedömer vara intressant eftersom samtliga fem huvudstationer kan anses ha en intressant relation och efterfrågan sinsemellan. Tillsammans med övrig trafik från Luleå mot Kiruna och Umeå skulle också trafik i stråket Luleå-Boden öka till elva dagliga turer i vardera riktningen och därmed också göra denna mer ”lokala” mer attraktiv.

Fordon

Optionen och de beräkningar som är gjorda baseras på två fordon för att kunna köra dubbelriktad trafik. Om trafiken blir enkelriktad minskas attraktiviteten men också kostnaderna. Kalkylen är baserad på kostnaden för moderna Coradia Nordic X62 som ska trafikera på Norrtågs övriga sträckor. Även här är det möjligt att titta på möjliga alternativ.

När det gäller möjligheten att ha tåg framme för trafik så är persontåg anpassade för vårt klimat en bristvara. Leveranstiden för ett nytt fordon beräknas till 24-36 månader. Detta innebär att om en fordonsbeställning skulle göras i januari 2012 så kan fordonet tidigast komma i trafik januari 2014. Det kan finnas möjlighet att anskaffa begagnade fordon men detta innebär också att banans hastighetsstandard inte kan utnyttjas fullt ut och kan medföra, åtminstone marginellt, sämre restider. Tillgången på fordon kan dock vara ett hot mot en trafikstart 2013.

Finland

Den trafikala kopplingen mot Finland måste anses ha en nyckelroll i sammanhanget. Vi tror att de stora resandevolymerorna kommer att vara nationella resor men de internationella resorna mot Finland, främst Kemi och Oulo, är ett mycket intressant komplement. Det är därför mycket angeläget att Finland tas med i denna utvecklingsprocess på ett aktivt sätt.

Praktiskt finns det två huvudfrågor kopplat till infrastrukturen, dels den gemensamma plattformen där trafiksystemen kan mötas, dels elektrifieringen av den återstående delen av järnvägsnätet fram till Torneå och vidare över till Haparanda.

Finansiering

Kostnaderna för optionen Luleå-Haparanda är beräknad till ca tjugo miljoner kronor per år. Kostnaden kan minskas något om trafiken blir enkelriktad och om ett enklare tågmaterial används. Vår utgångspunkt är dock att den omfattning som är upphandlad är optimal.

Statens medfinansiering av Norrtågsförsöket är fullt utnyttjad i dagsläget och en tillkommande trafik skulle därför kräva 100 % regional finansiering. Av detta skäl bör därför kontakt tas med regeringen för att diskutera en utökning av deras ram enligt den tillämpade principen, hälften statlig och hälften regional finansiering. Innan detta kan göras bör dock ett ställningstagande kring den regionala finansieringen finnas, något som idag saknas.

Olle Tideman
Norrtåg AB