



Beslut om inriktning för genomförande av inkoppling av ERTMS på Malmbanan

– Verksgemensamt beslut

Beslut

I enlighet med förslag till strategi framtagen i PM, *Beslutsunderlag – Utbyggnad av ERTMS på Malmbanan*, beslutar Trafikverket att inriktning för ett genomförande av ERTMS-programmets inkopplingsåtgärder på Malmbanan ska genomföras enligt utredningsalternativ (UA) 7.

Detta innebär att inriktningen är att Trafikverket ska genomföra inkopplingsåtgärder kopplade till ERTMS-programmet på Malmbanan med fyra driftplatser per 48 timmarsavbrott samt några längre där så krävs. Projektet bör också i möjligaste mån ta hänsyn till persontrafikens högsäsong.

Då utredningen inte omfattar en strategi för tillkommande behov av trafikpåverkande arbeten längs Malmbanan bör också dessa i möjligaste mån samplaneras och förläggas i anslutning till dessa tider för att som helhet arbeta för att minimera trafikpåverkan under året.

Bakgrund

Med bakgrund till punkt 16 i SERA-direktivets bilaga VII har Trafikverket genomfört en utredning om alternativa genomförandeanternativ på begäran av de sökande av järnvägskapacitet.

Utredningen omfattar den del av ERTMS-utruUningen på Malmbanan som berör de längre trafikavbrott som krävs per driftplats, eller mellan driftplatser, för att genomföra ett teknikskifte. Behov kopplade till olika förarbeten med mera omfattas inte av beslutet.

Utredningen har i dialog med externa järnvägsföretag arbetat fram och utrett olika utredningsalternativ. Av dessa har följande tre utretts vidare:

- UA3, två driftplatser per 24 timmarsavbrott
- UA7, fyra driftplatser per 48 timmarsavbrott
- UA8, hela styrområden per femdygnsavbrott

Utredningen har belyst konsekvenser av de tre olika genomförandeanternativen. Ur ett övergripande perspektiv är utredningsalternativ 3 och 7 lika varandra relativt UA8 där det ur ett utförarperspektiv finns fördelar i att genomföra åtgärden med två längre avstängningar. UA8 medför påverkan under ett färre antal dagar, har en lägre investeringskostnad och innebär färre risker under såväl genomförande som i ett trafiksäkerhetsperspektiv då det är enklare för så väl operatör (lokförare) som trafikledning att veta vilket system som gäller.

UA8 innebär dock stora utmaningar för flera aktörer i stråket. Inte minst för delar av godstrafiken som utgörs av samhällsviktiga och känsliga logistikkedjor samt, för Sveriges basindustri, viktiga exportörer. Representanter för dessa aktörer har i dialogen lämnat starka invändningar mot längre avstängningar.

Som en konsekvens av att Malmbanan saknar omledningsvägar eller på andra sätt effektiva möjligheter att kompensera för uteblivna transporter på främst godssidan så slår inte de kvantitativa aspekterna mellan UA3 och UA7 i någon avgörande riktning. De avgörande skillnaderna utgörs därför av de kvalitativa aspekterna såsom risker kopplat till genomförandet, antal trafikavbrott eller tekniska förutsättningar. I utredningen framkommer att det finns starka önskemål från de externa aktörerna att minimera trafikpåverkan men att det också finns risker kopplat till antalet trafikavbrott. Dels i respektive aktörs logistikkedja och dels i ERTMS-projektets avetablering i samband med varje trafikavbrott, som skulle kunna leda till större produktionsbortfall.

Då det aktuella utredningsområdet är beläget i en av landets mer utmanande klimatzoner med lång vinterperiod behöver man också ta hänsyn till den korta barmarksperioden samtidigt som persontrafiken lyfter fram starka önskemål om att reducera påverkan under turistsäsongen (midsommar till september). Normalt infaller barmarksperioden mellan maj-oktober med något kortare period mellan Kiruna och Riksgränsen. Detta innebär att antal tillgängliga veckor är relativt få och att ett alternativ med färre trafikavbrott är att förorda.

Mer information om bakgrund till projektet ges i PM, *Beslutsunderlag – Utbyggnad av ERTMS på Malmbanan*.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Utredningen har genomförts Trafikverkets avdelning Nationell planering (VO Planering) tillsammans med representanter från Trafikverkets ERTMS-projekt, kapacitetscenter (järnväg) samt expertcenter (samhällsekonomi). Representanter från externa järnvägsföretag har medverkat genom att inkomma med synpunkter samt förslag på val av utredningsalternativ samt i ett senare skede konsekvensbeskrivningar av dessa.

Beslutet har fattats av en beslutsgrupp bestående av representanter för Trafikverkets verksamhetsområden Planering och Stora projekt den 4 juni 2020. Föredragande handläggare var Joachim Kangevall (Nationell planering). Representanter i beslutsgrupp var Lennart Kalander (avdelningschef Nationell planering), Helena Eriksson (regiondirektör Region nord), Anders Åkesson (projektchef ERTMS) och Petra Fluor (enhetschef Nationell planering - Nationell åtgärdsplanering). Medverkande var även Lars Brunsson (enhetschef Nationell planering - Genomförandeplanering).

Lennart Kalander, PLnp