

RAPPORT

Tågtrafik Mora-Östersund

Utredning om tågtrafik i stället för dagens bussavtal

Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Tågtrafik Mora-Östersund. Utredning om tågtrafik istället för dagens bussavtal

Författare: Bosse Andersson, PLnpt

Dokumentdatum: 2018-02-09

Version: 1.0

Sammanfattning

Persontrafiken på Inlandsbanan ersattes på 90-talet av buss. Trafikverket har avtal med regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de tre nordligaste länen om busstrafik Mora-Gällivare. Trafiken bedrivs som två separata upplägg norr och söder om Östersund. På den södra delen finns önskemål från Inlandsbanan AB (IBAB) att ersätta busstrafiken med tåg. Region Jämtland Härjedalen har begärt att Trafikverket ska ta ställning till en sådan förändring och redovisa vilket stöd och vilka villkor som skulle kunna gälla för buss respektive tågtrafik.

Utredningen har fokuserat dels på förutsättningarna för tågtrafik längs Inlandsbanan och dels på hur tågtrafik skulle skilja sig från nuvarande busstrafik när det gäller att uppfylla Trafikverkets uppdrag.

Tågtrafik skulle ge högre kostnader än nuvarande busstrafik. IBAB:s utredning visar en nettokostnad för trafiken på totalt 17,4 Mkr, varav Trafikverket föreslås ta hälften. Det skulle innebära en ökning av ersättningen från nuvarande ca 2,6 Mkr till ca 8,7 Mkr. Kostnads- och intäktsberäkningarna får dock ses som överslagsmässiga. En avgörande del är vilka intäkter som kan förväntas. Trafikverket konstaterar att nuvarande intäktsnivå från busstrafiken är mycket låg per personkm: Antingen underskattas intäkterna från långa linjer eller så är subventionsgraden för resor med rabattkort mycket hög. Oavsett orsak bör detta korrigeras i kommande avtal. Hur intäkterna påverkas av övergång till tågtrafik är också osäkert. Även kostnadssidan får ses som ungefärlig så länge planerna inte konkretiserats ytterligare.

Trafikverkets del av nuvarande bussavtal motiveras av att trafiken ger betydande tillgänglighetsförbättringar i form av restidsförkortningar för resande längs sträckningen jämfört med alternativa färdmedel. Tågtrafik kan ge ytterligare restidsförkortningar. Dagens restid med buss är drygt 5 timmar längs hela sträckan Mora-Östersund. Två olika alternativ har presenterats för tågtrafiken, ett mer närliggande med en restidsminskning på ca 1 timme 20 minuter på hela sträckan och ett med högre hastigheter och en restidsminskning på ca 2 timmar 15 minuter för hela sträckan. Alternativet med mindre restidsminskning kräver enligt IBAB bara mindre justeringar av banan medan alternativet med stora restidsvinster även kräver stora insatser i infrastrukturen. En del av restidsvinsten jämfört med bussen består dock av att bussgodset transporteras på annat sätt. Bussgodshanteringen bedöms ta minst 15 minuter längs sträckan. Beslut finns att bussgodset ska läggas ner i Jämtlands län och bussrestiderna kan därför komma att minska något.

Förutom restidsvinsterna skulle tillgänglighetsvinsterna bli relativt små. För Härjedalen (Sveg) går det att klara K4 genom att tillräckligt snabba resmöjligheter uppnås även vid tider som passar för kraven i kriteriet. För Berg (Svenstavik) är skillnaden i restid i sig inte avgörande för att klara några tillgänglighetskriterier. Däremot föreslås helgturer i tidslägen som idag inte finns vilket innebär att K4 klaras.

Det är bara Härjedalens och Bergs kommuner som har några större tillgänglighetsbrister längs sträckningen. För övriga kommuner och för kopplingen mellan Dalarnas och Jämtlands län uppnås kortare restider.

Ett problem i sammanhanget är tidsplanen. Busstrafiken i stråket är på gång att upphandlas för tio år framåt från december 2019. Upphandlingen kommer att ske under 2018. Trafikverkets bedömning är att det inte är möjligt att upphandla tågtrafik från december 2019. Om inblandade parter skulle bestämma sig för tågtrafik kommer det att behövas fortsatt busstrafik för tiden fram till att tågtrafik kan startas. Vilken tid som behövs för förberedelser behöver studeras närmare, men det kan handla om ett par år. Optionen i nuvarande avtal är redan utlöst, så en ny upphandling måste i så fall ske. Busstrafik för en begränsad tid riskerar att bli betydligt dyrare per år än ett längre avtal. Beslut om att göra en kortare upphandling av linje 46 behöver i så fall fattas senast under våren 2018, när det är tänkt att förfrågningsunderlaget för ett nytt bussavtal ska gå ut.

Sammanfattningsvis kan Trafikverket konstatera att tågtrafik som den beskrivits i IBAB:s utredningar ger vissa tillgänglighetseffekter, främst i form av restidsvinster längs sträckningen. De enda förändringar som kan åstadkommas av betydelse för Trafikverkets tillgänglighetskriterier är att klara kriterium 4 för Bergs och Härjedalens kommuner. För att klara ytterligare tillgänglighetseffekter är anslutning till annan trafik av stor vikt, särskilt i kopplingen mot Norrtågs trafik på Mittlinjen.

För att kunna ta ställning till om dessa tillgänglighetsvinster kan motivera en större kostnad än för dagens busstrafik behöver emellertid planerna på tågtrafik konkretiseras ytterligare och kostnadskalkylerna förfinas. Trafikverkets uppfattning är att det finns för stora osäkerheter både i de ekonomiska kalkylerna och i tidsplaneringen för att det ska vara möjligt att ta slutlig ställning till förslaget. Det finns inget färdigt förslag om vem som ska upphandla tågtrafik, hur den ska finansieras, vilka tåg som ska användas, vem som ställer dessa tåg till förfogande eller hur verkstad för tågunderhåll ska lösas.

Trafikverket anser att Region Jämtland Härjedalen måste bestämma sig för om det är intressant att fortsätta utreda tågtrafik Östersund-Mora och i så fall ta initiativet till fortsatta utredningar.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
1. BAKGRUND	6
2. SYFTE	7
3. NUVARANDE AVTAL OCH TRAFIK	7
4. IBAB:S UTREDNINGAR OCH FÖRSLAG	7
5. GEOGRAFI OCH BEFOLKNING	10
6. TILLGÄNGLIGHETSEFFEKTER AV DAGENS BUSSTRAFIK	11
7. MÖJLIGA TILLGÄNGLIGHETSEFFEKTER AV TÅGTRAFIK	12
7.1. Restider	12
7.2. Hastighetsöversyn	13
7.3. Kommuner längs sträckningen	14
7.3.1. Östersund.....	14
7.3.2. Berg	14
7.3.3. Härjedalen	16
7.3.4. Orsa	17
7.3.5. Mora.....	18
7.4. Kommuner utanför linjen	19
7.5. Slutsatser av tillgänglighetsanalysen	20
8. AVSTÄMNING MOT TRAFIKVERKETS VILLKOR FÖR TRAFIKAVTAL	20
8.1. En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt	20
8.2. Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet 21	
8.3. Resandet är inte av karaktären frekvent pendling	21
8.4. Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken	21
8.5. Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal	22
9. SLUTSATSER	23

1. Bakgrund

Busstrafiken på linje 45¹ ersatte på 1990-talet den tidigare tågtrafiken längs Inlandsbanan. När Rikstrafiken bildades 1999 fick myndigheten en budget som innehöll de bidrag som sedan 1990 gått till trafikhuvudmännen för att ta över ansvaret för trafiken på länsjärnvägarna, i enlighet med den så kallade ”principöverenskommelsen”. I samband med denna överenskommelse skrevs även ett avtal om trafik längs Inlandsbanan, där trafikhuvudmännen i Kopparbergs², Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län tog över ansvaret från 10 juni 1991.

Rikstrafiken beställde år 2000 en utredning om Inlandsbanan och dess förutsättningar för persontrafik³. Utredningen ledde dock inte till några åtgärder. Det sågs som svårt att kunna motivera tågtrafik eftersom hastigheten för tågen längs banan inte var mycket högre än för bussarna och det sågs som svårt och dyrt att uppnå högre hastigheter. En diskussion om möjligheterna att öka hastigheten fördes med Inlandsbanan AB (IBAB), men ledde inte till något konkret. En ökning av hastigheten till minst 100 km/h som största tillåtna hastighet sågs som nödvändigt för att tågtrafik skulle vara rimligt och ge några större tillgänglighetsvinster. Tågtrafik bedömdes också bli betydligt dyrare. Dessutom är det längs den norra delen ett par större orter som banan inte når, Strömsund och Hammerdal. Frågan drevs inte vidare. En bidragande orsak till detta var även att Rikstrafiken upplevde ett ointresse från berörda län att diskutera tågtrafik längs Inlandsbanan. Istället skrevs samverkansavtal om fortsatt busstrafik längs Inlandsbanan.

Därefter har frågan om tågtrafik inte varit aktuell förrän under senare år, då initiativ från turistnäringen gett både dagtåg och nattåg under vintersäsongen. På den senaste tiden har initiativet till att utveckla tågtrafiken kommit från Inlandsbanan AB (IBAB), som föreslagit att busstrafiken på den södra delen, linje 46, ska ersättas med tågtrafik i samband med att trafiken upphandlas på nytt med trafikstart december 2019.

Region Jämtland Härjedalen har i skrivelse oktober 2017 begärt att Trafikverket ska ta ställning till en sådan förändring och redovisa vilket stöd och vilka villkor som skulle kunna gälla för buss respektive tågtrafik.

¹ Den södra delen Mora-Östersund kallas numera linje 46.

² Fr om 1997 Dalarnas län

³ Inlandsbanan i belysning, delutredning regional funktion och samhällseffekter. Infraplan AB november 2000.

2. Syfte

Utredningens syfte är att undersöka om det finns motiv utifrån Trafikverkets uppdrag att ersätta busstrafiken på linje 46 med tågtrafik. Om motiv finns ska även undersökas om det är rimligt att prioritera ett sådant åtagande framför andra tänkbara satsningar. Utredningen ska också ge underlag för att besvara den fråga som ställts från region Jämtland Härjedalen.

3. Nuvarande avtal och trafik

Trafikverket har avtal med regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län om busstrafik på E45/Inlandsvägen som går parallellt med Inlandsbanan längs hela sträckan Mora-Gällivare. Trafiken är i praktiken uppdelad i två linjer, Mora-Östersund respektive Östersund-Gällivare, som bedrivs med olika operatörer i två skilda trafikavtal. Tidigare hette båda linjerna 45, men av praktiska skäl kallas den södra delen numera linje 46.

På linje 46 omfattar busstrafiken på vardagar två dagliga turer i vardera riktningen på hela sträckan och ytterligare en tur som går sträckan Sveg-Östersund samt en tur norrut på lördagar och söderut på söndagar. Linje 46 hade under 2016 ca 77 900 resor, vilket inkluderar ca 5 200 Resplusbiljetter⁴.

4. IBAB:s utredningar och förslag

Trafikverket har tagit del av två utredningar som utförts på uppdrag av IBAB. I den ena utreds förutsättningarna för trafiken med bl a kostnader och intäkter, samhällsekonomi och andra effekter.⁵ Det finns även förslag på hur kompletterande busstrafik löses på olika sträckor. Den andra har fokus på fordon och trafikupplägg⁶

Den förstnämnda utredningen har kommit fram till att tågtrafiken skulle vara samhällsekonomiskt lönsam, men att underskottet för trafiken skulle vara större än med nuvarande busstrafik. Nettokostnaden (trafikkostnad minus biljettintäkter) beräknas öka från ca 6,2 Mkr till ca 17,4 Mkr. I de beräkningar som gjorts har antagits att Trafikverkets andel av nettokostnaden bibehålls på nuvarande nivå, ca 50 procent. Det skulle med de antaganden som gjorts innebära att Trafikverkets ersättning ökar från idag ca 2,6 Mkr till ca 8,7 Mkr, en ökning med ca 6,1 Mkr.

Den samhällsekonomiska kalkylen har inte analyserats i detta sammanhang, då ändamålet för denna utredning är att studera om det finns motiv utifrån Trafikverkets uppdrag att avtala om en tåglösning i stället för nuvarande busstrafik. Däremot finns det anledning att undersöka rimligheten i de antaganden om kostnader och intäkter som presenterats,

⁴ Uppgifter från uppföljning av samverkansavtal linje 45/46.

⁵ Framtidens kollektivtrafik på Inlandsbanan. Inlandstrafiken Östersund-Mora på Inlandsbanan år 2020. Nyberg & Finn – Verksamhetsutveckling AB juni 2017.

⁶ Utredning persontrafik. Rapport, Revision 1. WSP Samhällsbyggnad 2017-07-07.

eftersom prioriteringen av ett åtagande beror både på vilka tillgänglighetseffekter som går att uppnå och kostnaden för avtalet.

Två alternativa upplägg presenteras, som ger olika restider beroende på vilka infrastrukturinvesteringar som görs. De samhällsekonomiska beräkningarna skiljer sig, men inte de företagsekonomiska. Den högre hastigheten ger större samhällsekonomiskt överskott. Investeringskostnaderna i infrastrukturen framgår inte i rapporten.

Trafikverkets bedömning är att utredningarna är väl genomarbetade, men att beräkningar och bedömningar behöver fördjupas. Ett frågetecken är varför de båda alternativen i beräkningen har samma biljettintäkter. Ett tågupplägg med kortare restider borde rimligtvis vara mer attraktivt och därmed få högre intäkter samtidigt som kostnaderna också kan öka. Enligt IBAB har de gjort bedömningen att det inte är någon större skillnad mellan alternativen när det gäller kostnaderna. Marginellt högre bränslekostnad för högre hastighet kompenseras med färre arbetstimmar. Intäkterna kan bli högre. De har dock valt att utgå från samma kostnader och intäkter i båda alternativen.

Hur realistiska övriga beräkningar är har studerats överslagsmässigt. Den beräknade kilometerkostnaden är förhållandevis låg för tågtrafik, ca 40 kr per tågilometer.

Antalet påstigande i kalkylen har utgått från dagens bussresenärer. De beräknade biljettintäkterna är dock klart högre per resenär än vad som rapporterats i uppföljning av bussavtalet. Det motiveras i rapporten med att de rapporterade intäkterna för bussen ses som mycket låga. Enligt rapporten motiverar länstrafiken den låga biljettintäkten med att det inte på ett enkelt sätt går att urskilja vilken typ av kort resenärerna använt. De biljettintäkter som anges i rapporten för bussen, 3 123 000 kr, är dock något lägre än vad som rapporterats i uppföljningen av bussavtalet, där även vissa intäkter för resplusresor lagts till.

Av rapporterad statistik i uppföljningen kan vi utläsa att det för linje 45 och 46 totalt sett producerats 20,1 miljoner personkilometer och intäkterna uppgår till 7,3 Mkr. Det innebär en intäkt per personkm på 36 öre. Det måste ses som en mycket låg intäkt, särskilt för en trafik med en stor andel långväga resande. I samband med utredningen inför trafikavtal om linje 45/46 var intäkterna för linjen också en diskussionspunkt med RKM/länstrafiken. Trafikverket ifrågasatte intäkterna som var relativt mycket lägre än i tidigare redovisningar. En diskussion följde om det inte var mer intäkter av Resplusbiljetter⁷ än vad som redovisats. Det sätt som Samtrafiken redovisar Resplusintäkter till länet gör det dock inte så enkelt att reda ut. En förnyad beräkning visade att Resplusintäkterna skulle justeras upp med drygt 2 Mkr. Merparten av detta var dock på den norra delen, linje 45, men intäkterna för linje 46 justerades från ca 3 Mkr till 3,8 Mkr för 2015. Även med tillägget kommer intäkterna per personkilometer inte upp till mer än knappt 50 öre.

Intäktsnivån har därför även diskuterats med RKM och Länstrafiken i Jämtlands län. Intäkterna för resor med olika kort beräknas utifrån ett genomsnitt för länet, vilket enligt Trafikverkets bedömning innebär att intäkterna underskattas för linjer med stor andel långväga resande. Alternativet är att kortresande subventioneras kraftigt. Oavsett orsak behöver detta studeras närmare. RKM/Länstrafiken behöver skaffa sig bättre kontroll över

⁷ En resplusbiljett ger möjlighet att byta mellan trafikslagen med hela resan på samma biljett. Systemet administreras av Samtrafiken, som ägs gemensamt av ett stort antal trafikföretag.

intäkterna så att Trafikverket kan få korrekta uppgifter inför nya avtal och avtalsuppföljning. Trafikverket ska inte betala kostnader för subvention av frekventa resor. I princip ska ersättningen i samverkansavtalen enbart avse ”tomma stolar” d v s intäkter från de ytterligare passagerare som skulle krävas för att trafiken skulle kunna betalas enbart med biljettintäkter. Ersättningen ska också enbart avse den interregionala delen av resandet. Subventioner av frekventa inomlänresor är en uppgift för RKM, om regionen beslutar om detta. Trafikverket och tidigare Rikstrafiken har i flera avtal räknat bort kostnaden för sådana subventioner när ersättningen beräknats.

En jämförelse har gjorts med intäkterna i andra avtal. För Samverkande system, 16 busslinjer i de fyra nordligaste länen, är genomsnittsintäkten 53 öre per personkm, men med mycket stora variationer mellan linjerna, från 34 öre till 1.37. I det senare fallet är det linje 91 Kiruna-Narvik, en turistlinje där det sannolikt är få som reser med någon form av rabattkort. Övriga linjer som berör Jämtlands län ligger också relativt lågt. Linje 164 Östersund-Funäsdalen har en genomsnittsintäkt på 41 öre per personkilometer, linje 40 Östersund-Örnsköldsvik 57 öre och linje 56 Sveg-Ljusdal 63 öre.

För linje 100 Umeå-Haparanda ligger genomsnittsintäkten per personkilometer på 65 öre.

Om vi överslagsmässigt antar att det blir samma antal personkilometer för tåget som för bussen skulle intäkterna öka till ca 66 öre per personkm. Det är fortfarande ingen särskilt hög nivå, även om det är en stor ökning jämfört med det som rapporterats idag.

Hur intäkterna i realiteten utvecklas vid tågtrafik beror på antalet som reser och sammansättningen av resandet. Många pendlingsresenärer med olika former av månadskort eller rabattkort drar ner genomsnittsintäkten medan många långväga resenärer som bara gör enstaka resor och reser med enkelbiljetter ökar genomsnittsintäkten. Det är troligt att tåg skulle öka attraktiviteten och därmed antal resor, men nivån för detta är svår att förutspå. En ökning förutsätter också en väl fungerande trafik.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns osäkerheter både om kostnader och intäkter för den tänkta trafiken. Det skulle behövas en fördjupad kalkyl när planerna konkretiserats ytterligare för att få ett bättre underlag för beslut.

En svårighet i sammanhanget är den korta tiden som återstår tills trafiken är tänkt att vara på plats. Avtalet om buss på linje 46 tar slut december 2019. Förberedelserna är igång för en ny upphandling, som även omfattar linje 45 Östersund-Gällivare och linje 63 Dorotea-Umeå. Förhandsannonser gick ut i juni 2017 och prekvalificering kommer enligt tidsplanen att ske i februari 2018. Upphandlingen är tänkt att ske mellan april och september 2018.

Enligt IBAB går det redan idag att höja hastigheterna något med små medel. Den högre hastigheten kräver dock stora insatser i infrastrukturen, vilket tar tid att genomföra. Men även en upphandling av tågtrafik tar tid att genomföra och trafikstart bedöms inte vara möjlig december 2019. Troligen krävs åtminstone ett par år ytterligare innan tågtrafik kan vara på plats om regionen bestämmer sig för detta.

5. Geografi och befolkning

Stråket Mora-Östersund är ca 32 mil långt och omfattar i huvudsak fem kommuner; Mora, Orsa, Härjedalen, Berg och Östersund. Sträckan är ungefär lika lång på väg och järnväg men kan variera något för enskilda delsträckor. Både väg och järnväg passerar kommunhuvudorterna i dessa kommuner och de flesta tätorter i stråket. Stråket passerar även en bit av Ljusdals kommun, men relativt långt från kommunhuvudorten. Till och från Tandsjöborg och Lillhamra, som ligger vid E45 och Inlandsbanan, finns till och från kommunhuvudorten endast närtrafik med förbeställd taxi. Inga uppehåll är heller planerade i dessa byar.

I tabell nedan redovisas befolkningen för berörda kommuner och tätorter där uppehåll är tänkt att ske längs banan.

Befolkning 2016			
Tätort	Folkmängd	Kommun	Folkmängd
Östersund	50 397	Östersund	61 633
Tandsbyn	444	Östersund	
Fåker	242	Östersund	
Hackås	525	Berg	
Svenstavik	959	Berg	7 070
Åsarna	276	Berg	
Ytterhogdal	505	Härjedalen	
Sveg	2 550	Härjedalen	10 151
Orsa	5 443	Orsa	5 443
Mora	12 700	Mora	20 241
Summa	74 041		104 538

Brunflo var tidigare egen tätort men utgör numera en del av Östersunds tätort⁸. Röjan är inte tätort. Via Röjan nås dock Vemdalen och övriga turistorter i området. Vemdalen har 555 invånare, men turistnäringen i Vemdalen med omnejd har särskilt vintertid stor omfattning. Enligt en rapport på Härjedalens kommuns hemsida hade inresande turism till Vemdalen 2015 en omsättning på 489 Mkr, en ökning med 52 Mkr från 2014. Det var 772 000 turistiska övernattningar och 666 personer helårssysselsatta, en ökning med 62 personer från 2014.⁹

Ljusdal har 19 031 invånare men byarna längs banan utgör inga tätorter.

Längs stråket finns över 100 000 invånare, men de flesta, 78 procent, finns i ändpunkterna. De kommuner som har större brister i tillgängligheten, Härjedalen och Berg har ca 17 200 invånare, varav bara ca 4 800 bor i tätorterna längs stråket, ca 7 procent av den totala tätortsbefolkningen på sträckan.

⁸ 2010 hade Brunflo tätort 3 890 invånare.

⁹ RESURS för Resor och Turism i Norden AB 2016.

6. Tillgänglighetseffekter av dagens busstrafik

Busstrafiken längs Inlandsstråket har relativt nyligen utretts inför nytt avtal. I utredningen konstateras att trafiken inte ger några färgförändringar i Trafikverkets tillgänglighetsmodell. Men Trafikverkets insats motiveras med att trafiken ger stora tidsvinster jämfört med alternativa resmöjligheter. I nedanstående tabell visas exempel från rapporten på möjliga tidsvinster för den södra delen, linje 46.

Sträcka och riktning	Tid linje 46	Tid alternativ resa
Mora-Östersund	5.15	7.22 (2 byten, 55 minuter väntetid)
Sveg-Mora	2.00	15.17 (6 byten) eller 16.07 (3 byten)

Trafiken ger också resmöjligheter till Östersund och flygplats för Bergs kommun, även om det finns andra möjliga linjer, däribland linje 164 som ingår i det samverkande systemet.

Linje 45/46 har tidigare även haft bra kopplingar till nattåg i Östersund. I och med att SJ dragit in nattågen till Jämtland under stora delar av året fungerar inte detta längre. Trafikverket har dock fått i uppdrag att se till att det åter finns nattågstrafik året runt till och från Jämtland. När denna kommit till blir kopplingarna mellan buss och nattåget viktiga att åstadkomma under hela året.

7. Möjliga tillgänglighetseffekter av tågtrafik

7.1. Restider

Nuvarande busstrafik på linje 46 har en restid Östersund-Mora mellan 5 timmar 5 minuter och 5 timmar 20 minuter beroende på avgång. Två alternativ anges i IBAB:s utredning för restid med tåg, beroende på vilka insatser som görs i infrastrukturen. Det långsammare alternativet skulle ge en restid på 3 timmar 45 minuter och det snabbare 2 timmar 50 minuter. I nedanstående tabell visas restiderna idag med buss (snabbaste restid i tidtabellen) samt för de båda alternativa tåglösningarna mellan kommunhuvudorterna längs stråket. Genomsnittshastigheten för hela sträckan ökar därmed från bussens 63 km/h till 86 km/h i det långsammare alternativet och 115 km/h i det snabbare alternativet.

Relation	Restid buss	Alt A (snabbare)	Alt B
Östersund-Mora	5:05	2:50	3:45
Östersund-Sveg	3:05	1:40	2:05
Mora-Sveg	2:00	1:10	1:40
Svenstavik-Östersund	1:00	0:39	0:47
Svenstavik-Sveg	2:05	1:01	1:18
Svenstavik-Mora	4:05	2:11	2:58

Vi kan därmed konstatera att tågen ger en tillgänglighetseffekt i form av kortare restider. Som framgår i föregående avsnitt är restiden för alternativa transporter till nuvarande busstrafik på sträckan Mora-Östersund betydligt längre, 7.22 med två byten och 55 minuters väntetid. Redan med det långsammare tågalternativet är restiden bara ungefär hälften så lång som alternativen och jämfört med dagens busstrafik på linje 46 blir restidsvinsten ca 1.20 i det långsammare tågalternativet och ca 2.15 i det snabbare.

Tidsvinsten beror dock inte bara på högre hastighet för tåget. En del av tidsvinsten ligger i att bussgodset idag kräver tid för lastning och lossning. Bl a har bussen ett uppehåll i Sveg på 15-25 minuter beroende på avgång som till stor del är till för bussgodshanteringen. En busstrafik utan bussgods bedöms kunna köras minst 15 minuter snabbare än idag för hela sträckan Mora-Östersund. Eftersom beslut finns att bussgods ska läggas ner i Jämtlands län finns det möjlighet att minska restiderna något även med buss.

För tillgänglighet till andra resmål med byte är det viktigt hur tidtabellen konstrueras. Bytespunkterna är i första hand Östersund och Mora, men även i Sveg finns busstrafik med tänkbara byten. Linje 56 Sveg-Ljusdal som ingår i avtalet om Samverkande system mellan Trafikverket och RKM i de fyra nordligaste länen. Nuvarande busslinje 164 Östersund-Funäsdalen, som också ingår i det samverkande systemet, föreslås kortas till att endast gå

mellan Funäsdalen och Åsarna eller Röjan. Bytesmöjligheterna blir även där av vikt för interregionala resmöjligheter.

Restiden Östersund- Funäsdalen bedöms med byte i Åsarna kunna minska 10-15 minuter i det snabbare tågalternativet och ta ungefär lika lång tid i det långsammare. Det förutsätter anpassade byten med max 15 minuters bytestid.¹⁰

I det material som presenterats av IBAB finns ett flertal olika trafikeringskisser. Inget är beslutat men ett förslag med utgångspunkt i Sveg ses som det mest troliga. Det är därför svårt att dra helt säkra slutsatser om hur anslutningsmöjligheterna påverkas. Men det är enkelt att konstatera att de är av vikt. För den som ska vidare med tåg eller buss från exempelvis Östersund är en timmes tidsvinst på vägen dit inte så mycket värd om den äts upp av väntetid i Östersund.

Trafikeringskisserna har därför diskuterats med IBAB som förtydligat att det ses som självklart att ansluta till bl a Norrtågs trafik mot Sundsvall på morgonen i Brunflo och anslutande tåg mot Stockholm i Mora. Mer om vilka effekter som trafiken ger redovisas nedan för respektive kommun i avsnitt 7.3.

7.2. Hastighetsöversyn

I diskussionen kring tågtrafik i stället för buss har även framförts att Trafikverkets planer på att minska maxhastigheten på vägar utan mötesseparering till 80 km/h innebär ökade restider med buss. Några sådana effekter har dock inte räknats med i IBAB:s utredningar, de utgår från dagens restider med bussarna och vad som är möjligt att uppnå med tågen.

Trafikverkets förslag¹¹ innebär när det gäller det aktuella stråket en sänkning av hastigheten på sträckan Åsarna-Brunflo. Avståndet mellan orterna är ca 60 km, varav 55 km är föreslaget för hastighetsöversynen. Restiden med buss idag är mellan 50 minuter och 1 timme. Överslagsmässigt skulle en sänkning till 80 km/h kunna innebära en maximal restidsförlängning med 4-5 minuter.

Det finns dock även sträckor längs E45 där det föreslås en höjning av hastigheten från 90 till 100. Det gäller sträckorna Älvros-Sveg, Lockne-Optand och Rengsjön-Älvros och de totala sträckorna med föreslagen hastighetshöjning är 32 km. Effekten av en sådan hastighetshöjning är överslagsmässigt maximalt ca 2 minuters minskad restid.

En åtgärdsvalsstudie pågår också för inlandsstråket, där även effekterna av en hastighetsöversyn studeras.

Slutsatsen är att påverkan på busstrafikens restider av de åtgärder som föreslås i hastighetsöversynen är relativt marginell. Den upplevda effekten av en hastighetsminskning kan dock vara större än den faktiska tidsåtgången.

¹⁰ Restiden med buss Östersund-Åsarna är 1.10-1.15. Med tåg tar det enligt IBAB ca 59 min i det långsammare alternativet och 47 minuter i det snabbare.

¹¹ Trafikverket: Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard Jämtlands län 2016-03-01

7.3. Kommuner längs sträckningen

Trafikverket har i samband med den nationella behovsanalys som gjordes för något år sen studerat orsakerna till tillgänglighetsproblem för de analyserade kommunerna. Utifrån detta studeras nedan kommun för kommun vilka tänkbara effekter som tågtrafiken kan innebära. I analysen har även detaljerade effekter av tillgänglighetskörningen i Reskoll lagts in.

Nedan beskrivs kommunerna längs sträckningen från norr till söder.

7.3.1. Östersund

Östersund är huvudort i Jämtlands län och ligger ca 54 mil från Stockholm. Kommunen har ca 61 600 invånare, varav ca 50 400 i kommunhuvudorten¹².

Östersund	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal								
Utan alla avtal								

Tabellen visar tillgängligheten för Östersund 2016.

Östersund har brister i tillgängligheten i tre av kriterierna utan Trafikverkets avtal. Alla dessa brister klaras med avtalen och Östersund har med nuvarande trafik en mycket god tillgänglighet. Det är trafiken på Mittlinjen Sundsvall-Östersund som ger effekterna i K4 och K7, i K5 förbättras tillgängligheten av flygtrafiken Östersund-Umeå.

Ytterligare åtgärder för Östersunds tillgänglighet är inte nödvändiga. Däremot är det viktigt för andra kommuner att kunna nå Östersund, som är en målpunkt i K6 och K7. Att nå Östersund ger också möjlighet till byte för resor till andra målpunkter med både flyg, tåg och buss.

7.3.2. Berg

Bergs kommun har huvudorten Svenstavik, som ligger ca 6 mil söder om Östersund. Kommunen har ca 7 100 invånare, men bara knappt 1000 i kommunhuvudorten.

Berg (Svenstavik)	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal								
Utan alla avtal								

Berg har dålig tillgänglighet i sju av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal. Avtalet om Mittnabotrafiken, Sundsvall-Östersund-Trondheim, ger förbättrad tillgänglighet i K7 eftersom förutom Östersund även Sundsvall nås inom fyra timmar. Det ser dock värre ut

¹² Som framgår tidigare i rapporten innefattar Östersunds tätort numera även Brunflo.

för Bergs kommun än vad det kanske upplevs. I flera kriterier är trafiken relativt nära att klara kraven.

Med flygförbindelserna från Östersund ligger Berg på gränsen till att klara kraven för acceptabel tillgänglighet i K1 och K2. Kortaste restiden är neråt 4 timmar till Stockholm, men bara vissa turer klarar gränsen på fem timmar till Stockholm, andra inte. Dessutom krävs minst ett byte i Östersund. Restiden till flyget är ofta mycket lång med långa bytestider. En del resmöjligheter kräver flera byten. Att resa på annat sätt än med flyg tar minst 8-9 timmar. Linje 46 ger ofta resmöjlighet till eller från flygplatsen.

Det tar jämförelsevis kort tid att resa med bil till flygplatsen, under en timme för 76 km, när anslutningen med buss till Östersund och flygtaxi resten av vägen till flygplatsen tar 2-3 timmar eller mer inklusive bytestider.

Tidigare har nattågen till Jämtland gett resmöjligheter över natt och tillgänglighetsförbättringar i K1 och K3. Numera gäller det bara under den del av året då nattågen går, men uppdraget till Trafikverket kommer att innebära att dessa möjligheter återkommer under hela året.

Närmaste målpunkt i kriterium 4 är Sundsvall. På vardagar klaras acceptabel tillgänglighet med buss och tåg. Byte sker i Brunflo. Linje 46 står för en del av resmöjligheterna till Brunflo, men vanligare är linje 164 eller 163. Det är på helgerna det blir problem, då kravet i kriteriet är förbindelser sex dagar per vecka. Utbudet är sämre på helgerna och bytestiderna ofta längre. Med den föreslagna tidtabellen för tåget skulle detta vara möjligt att klara, men skulle alternativt kunna ordnas med ytterligare bussturer.

I kriterium 5 ska man nå Umeå. Där är tillgängligheten dålig, då resan tar 6-7 timmar som minst när kravet i kriteriet är 4 timmar för acceptabel tillgänglighet.

I kriterium 6 är också tillgängligheten dålig då bara två orter med högre utbildning nås med de krav som ställs, Östersund och Sundsvall. Kravet i kriteriet är fem högskoleorter för acceptabel tillgänglighet. Tågtrafik förändrar inte detta.

Med bättre anslutningar till flyget i Östersund skulle kommunen kunna få en bättre tillgänglighet främst i K1, K2 och K3, men även K6 kan påverkas positivt. Det kan ske på olika sätt. En möjlighet är att bättre optimera busstrafik och eventuell tågtrafik och bytena utifrån flygets tider, en annan möjlighet är en direkt anslutningstrafik till flyget på samma sätt som diskuterats för andra kommuner. Möjligheten att ansluta vissa kommuner i Jämtlands län till flyget har tidigare diskuterats med RKM, men inte fått någon större respons.

En resa till Östersund tar idag en timme. Tågtrafik på Inlandsbanan skulle innebära en restidsförkortning med ca 15-20 minuter beroende på alternativ. För pendling blir restiderna rimligare, men det kan även ge positiva effekter för interregionalt resande. Hur stora dessa effekter kan bli beror på hur väl tidtabellerna kan anpassas till övrig trafik i Östersund. Genomgången visar dock att några större tillgänglighetseffekter för Bergs kommun utöver restidsminskningen inte är trolig. Oavsett alternativ för tågtrafiken kan

acceptabel tillgänglighet uppnås till Sundsvall i K4. Den främsta anledningen till detta är dock att resmöjligheterna enligt förslaget förbättras på helgerna.

7.3.3. Härjedalen

Härjedalens kommun, där Sveg är huvudort, utgör den södra delen av Jämtlands län. Sveg ligger ca 20 mil från Östersund. Kommunen har ca 10 200 invånare. Trafikverket har avtal om flygtrafik och busstrafik som berör kommunen.

Härjedalen (Sveg)	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Inter- nationella resor	Storstäder	Region- sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks- näring
Med alla avtal								
Utan alla avtal								

Med avtalen var tillgängligheten 2016 acceptabel eller god i sex av de åtta kriterierna. Utan avtalen är tillgängligheten dålig i samtliga kriterier. Det är flygtrafiken på sträckan Sveg-Arlanda som ger tillgänglighetsförbättringarna förutom i K7, där tågtrafiken Sundsvall-Östersund ger tillgänglighetsförbättringen.

Busstrafiken på sträckorna Mora-Östersund-Gällivare (linje 45) och Sveg-Ljusdal (linje 56) ger inga färgförändringar i modellen men förbättrar ändå tillgängligheten. I kriterium 4 är restiden för lång för att nå Stockholm inom kriteriets krav. I K5 är restiden till Umeå för lång även med flyg via Arlanda, ca 4 timmar 10 minuter. Kortaste restid utan flyg är ca 6 timmar 30 minuter. I K7 är det linje 45 som ger de kortaste restiderna och möjliggör en resa över dagen till Östersund.

Tågtrafik på Inlandsbanan skulle innebära en restidsförkortning för Sveg till Östersund med 1 timme redan i det långsammare alternativet och 1 timme 25 minuter i det snabbare alternativet. Restiden beräknas till 2.05 resp. 1.40. Om byten till tåg optimeras kan tillgängligheten till bl a Sundsvall och Umeå förbättras, vilket skulle kunna göra att tillgängligheten förbättras i K4 och K5. Restiden till Sundsvall är idag med linje 46 och Mittlinjen som bäst ca 5.30. Det finns snabbare förbindelser både via Ljusdal, men då med flera byten, och med linje 26 och Mittlinjen. Linje 26 går dock inte i sådana tidslägen att det påverkar tillgängligheten i Trafikverkets modell.

Med tågtrafiken skulle restiden till Sundsvall kunna minska till ca 4.30 i det långsammare alternativet och ca 3.55 i det snabbare, med ca 15 minuters bytestid i Brunflo. Det innebär att acceptabel tillgänglighet kan klaras i K4 i båda fallen, kraven för god tillgänglighet är 3 timmars restid och för acceptabel tillgänglighet 5 timmar. Den troliga tidtabellen med utgångspunkt från Sveg ger även möjlighet att klara vistelsetiden. Samordningen mellan den tänkta tidtabellen och trafiken mot Sundsvall är relativt bra, med tanke på att turerna är få.

Kravet på restid i K5 är 4 timmar för acceptabel tillgänglighet. Restiden till Umeå, som är regionsjukhus är idag som bäst drygt 5 timmar med flyg från Sveg. Med buss och tåg tar

det 7-8 timmar som bäst och de kortaste tiderna är med linje 56 mot Ljusdal och sen vidare med andra bussar och tåg. Via linje 46 tar det i bästa fall 8-9 timmar. Även med den kortare restiden för tåget och optimala byten är det inte möjligt att klara kriteriet.

Till Mora blir restiden 20 resp 50 minuter kortare. Från Mora är det möjligt att byta till tåg mot Stockholm. Det finns både direkttåg och tåg med byte i Borlänge. Restiden Mora-Stockholm är ca 3.40-3.50. Med ett väl anpassat byte skulle restiden från Sveg till Stockholm kunna vara ca 5 timmar 40 minuter i det långsammare alternativet och ca 5 timmar 10 minuter i det snabbare alternativet. Snabbaste sättet att resa från Sveg till Stockholm idag är med det avtalade flyget. Det går att komma till Stockholm på mindre än 4 timmar från centrum till centrum. Normala restiden med buss eller tåg är runt 6 timmar. Den snabbaste turen idag är med den avtalade linjen 56 till Ljusdal, byte till X-tåg till Gävle och därifrån med SJ:s snabbtåg. Den resan tar 5 timmar 38 minuter. Här ger tåget alltså inte så stor tillgänglighetseffekt, bara ett ytterligare alternativ.

7.3.4. Orsa

Orsa ligger i Dalarnas län, ca 9 mil från Falun men bara 16 km från Mora. Kommunen har ca 6 800 invånare.

Orsa	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal								
Utan alla avtal								

Orsa har dålig tillgänglighet i tre kriterier utan Trafikverkets avtal, K2, K3 och K6. Med avtalen blir tillgängligheten acceptabel i dessa kriterier. Vilka kriterier som har brister varierar mellan åren. Det är en indikation på att tillgängligheten ligger nära gränserna i kriterierna.

Förbättringen i K2 och K3 är en indirekt effekt av att flyget till Sveg mellanlandar i Mora. Förbättringarna i K6 nås genom linje 53 och 50, eftersom Örebro och Gävle nås. Järnvägstrafik skulle med snabbare restider kunna förbättra tillgängligheten till Östersund vilket påverkar K6 ytterligare. Det blir även ytterligare alternativ i K7. Effekterna är dock marginella då Orsa redan har acceptabel tillgänglighet eller bättre i alla kriterier.

Trafikverket har avtal om tåg- och busstrafik som direkt eller indirekt kan påverka tillgängligheten för Orsa. Busstrafiken på sträckorna Mora-Östersund-Gällivare (linje 45) ger inga färgförändringar i modellen men förbättrar ändå tillgängligheten i inlandsstråket. Restiden Orsa-Östersund med linje 45 är fem timmar. Enda alternativet enligt Resrobot tar över 13 timmar med tre byten (och första sträckan till Mora är med linje 45)! Tågtrafiken Borlänge-Mora, linje 50 är en del av Tåg i Bergslagen som Trafikverket avtalat om med särskild tanke på vidare förbindelser för Orsa och Älvdalen.

7.3.5. Mora

Mora	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal								
Utan alla avtal								

Mora är till skillnad från övriga kommuner längs stråket ingen prioriterad kommun enligt den nationella behovsanalysen. Tillgängligheten är idag god i fem av åtta kriterier och acceptabel i övriga tre. Utan Trafikverkets avtal blir det acceptabel tillgänglighet i alla kriterier utom K3, internationella resor. Tillgängligheten i K3 påverkas av den avtalade flygtrafiken till Sveg, som mellanlandar i Mora.

En snabbare tågtrafik längs Inlandsbanan påverkar inte tillgängligheten för Mora i någon större omfattning. Tillgängligheten till Östersund påverkas vilket på marginalen påverkar K6 och K7, där tillgängligheten redan är god eller acceptabel.

7.4. Kommuner utanför linjen

En restidsförkortning på sträckan ger förbättrad tillgänglighet till de orter som ligger längs sträckan eller med anknytande buss från orter längs sträckan. I kriterium 2 från Stockholm förbättras tillgängligheten till kommunhuvudorterna Sveg och Svenstavik. I kriterium 8 besöksnäring förbättras tillgängligheten till dessa kommunhuvudorter, men även till turistorter som Funäsdalen, Vemdalen m fl.

En restidsförkortning längs sträckan ger också bättre tillgänglighet för den som ska nå resmål i Jämtland från Dalarna och omvänt. I tabellen nedan visas dagens snabbaste restider för några reserelationer med olika alternativa färdmedel idag och med en teoretisk restidsförkortning¹³ för de olika järnvägsalternativen.

Sträcka	46+andra trafikslag	Annat alternativ	Teoretisk restid Tåg alt A	Teoretisk restid Tåg alt B
Borlänge-Östersund	6.39	5.06	4.24	5.19
Malung-Östersund	6.45	8.30	4.30	5.25
Åre-Rättvik	7.58	8.22	5.43	6.38
Örebro-Östersund	8.59	6.13	6.44	7.39
Karlstad-Östersund	11.27	7.55	9.12	10.07

Linje 46 är redan idag bland de snabbare sätten att ta sig från stora delar av Dalarna till Jämtland. Restiden varierar beroende på avgång och utgångspunkten för resan. Redan idag kan en resa med busslinje 46 restidsmässigt vara jämförbar eller i vissa fall kortare än alternativen även från andra orter i Dalarna. De möjliga restidsförkortningarna med järnvägstrafik kan korta dessa tider ytterligare. Detta gäller dock under förutsättning att anslutningarna till och från tåget inte blir sämre än vad som idag gäller för anslutning till bussen.

På lite längre sträckor är inte linje 46 lika konkurrenskraftig. Det blir då ofta flyg kombinerat med tåg eller buss som ger de kortaste restiderna, vilket gäller för både Örebro och Karlstad till Östersund. Med möjliga förkortningar av restiderna med tåg blir restiderna kortare än idag men fortfarande längre än de alternativ som har den kortaste restiden.

¹³ Restiden med buss idag har minskats med skillnaden i restid med tåg. Om restidsminskningen i realiteten blir större eller mindre beror på hur väl tidtabellerna kan samordnas.

7.5. Slutsatser av tillgänglighetsanalysen

Tågtrafiken ger relativt stora restidsvinster på sträckan. Längs sträckningen är det Bergs och Härjedalens kommun som har brister som skulle kunna klaras bättre med kortare restider. Den enda direkta förbättring som är möjlig att åstadkomma genom tågtrafiken i Trafikverkets tillgänglighetsmodell är dock att kunna nå Sundsvall, som är en målort i K4.

Förutom längs banan är restidsvinster möjliga för resor i närområdet till ändpunkterna, d v s i Jämtlands och Dalarnas län. Även här krävs att tidtabellerna är väl synkroniserade för att kunna få ut restidsvinsten.

8. Avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal

När tillgänglighetsanalys och bristanalys är genomförd finns förslag på möjliga åtgärder för att motverka tillgänglighetsbristerna. Dock finns ett antal villkor uppsatta för insatser, vilka är att betrakta som restriktioner i det fortsatta utredningsarbetet. Resultaten och de bedömningar som redovisas i avsnitt 5 nedan, baseras på statistik och resvaneundersökning för linje 46 samt material från IBAB:s utredningar

8.1. En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt

Trafikverket ger ersättning för interregional kollektiv persontrafik. Om det interregionala resandet är marginellt anses trafiken vara RKM:s ansvar i sin helhet. Ett villkor har satts upp att minst 20 procent av det totala antalet personkilometer på linjen måste vara interregionalt. Med en interregional resa menar Trafikverket en resa som är minst 100 km och som minst passerar en länsgräns eller två kommungränser.

Den interregionala andelen, mätt som personkilometer, är 54 procent för linje 46. Även om resmönstren kan förändras med tågtrafik är det inte sannolikt att den interregionala andelen skulle minska så drastiskt som under 20 procent.

Villkoret att 20 procent av det totala antalet personkilometer på linjerna är interregionala resor uppfylls därmed.

8.2. Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet

Enligt kollektivtrafiklagen ska RKM ha ansvar för regional kollektivtrafik, sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, ”med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.”

Trafikverket kan göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt kollektivtrafiklagen.

Det innebär att Trafikverket kan avtala om trafik som bedrivs inom län eller där delar av trafiken är ett ansvar för RKM, om det påverkar den interregionala tillgängligheten.

I det aktuella fallet går trafiken genom tre olika län, en sträcka på ca 32 mil.¹⁴

I samband med utredning om busstrafiken konstaterades att det är motiverat med en statlig insats i form av avtal längs sträckan, eftersom det är en stor andel interregionalt resande och att trafiken ger tillgänglighetsförbättringar. Här är det frågan om vilket trafikslag som är mest lämpat för insatsen. Villkoret uppfylls.

8.3. Resandet är inte av karaktären frekvent pendling

Det är RKM:s ansvar att ge förutsättningar för daglig pendling till och från resenärens eget arbete eller utbildning. Trafikverket ger inte ersättning för resande som överstiger tio tur- och returesor per månad och som är till och från eget arbete samt till och från utbildning.

I samband med utredningen om busstrafiken analyserades resandet med hjälp av en resvaneundersökning. Långväga pendling utgör bara ca 3 procent av totalen för linje 46. Även om tågtrafiken kan förändra detta något är det inte troligt att det kommer att förändras så att huvuddelen av det interregionala resandet skulle bli frekvent pendling. Villkoret uppfylls.

8.4. Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken

Trafikverket ställer krav på en kostnadstäckningsgrad på minst 20 procent för linjen. Kostnadstäckningsgraden är biljettintäkterna dividerat med bruttokostnaden för linjen. Bruttokostnaden för en linje är kostnaden för trafiken, inklusive förstärkningstrafik, exklusive

- administrativa kostnader för trafikhuvudman (overheadkostnader)
- kostnader för biljettsubventioner

¹⁴ Även om Gävleborgs län bara har en liten hållplats i turlistan, Tandsjöborg längs den södra linjen.

- andra kostnader som inte är nödvändiga för trafikens utförande, exempelvis marknadsföring.

Enligt beräkningarna i IBAB:s utredning skulle trafiken få en kostnadstäckningsgrad på ca 32 procent. Beräkningarna får dock ses som överslagsmässiga och visa på en möjlig kostnadstäckningsgrad.

Slutsatsen är att om beräkningarna stämmer skulle trafiken på linjen klara kravet på minst 20 procents kostnadstäckningsgrad.

8.5. Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal

Trafikverket tilldelas varje år en budgetram, som bestämmer omfattningen av myndighetens avtalsverksamhet. Det innebär att även om trafik kan anses vara motiverad utifrån behovsanalysen och övriga villkor/kriterier, är de ekonomiska resurserna en begränsning. Trafikverket kan därför utifrån ekonomiska argument ge annan ersättning än vad som framkommer av utredningarna eller helt avstå från att ge ersättning för viss trafik.¹⁵

Idag ligger Trafikverkets ersättning för linje 45 och 46 på ca 6,8 Mkr per år. Underskottet är räknat för hela trafiken. För linje 46 kan ersättningen uppskattas till ca 2,6 Mkr per. Med tågtrafik skulle enligt beräkningarna i IBAB:s utredning en ersättning på motsvarande nivå uppgå till ca 8,7 Mkr, d v s en ökning med ca 6,1 Mkr.

Trafikverkets bedömning är att en ersättning på denna nivå kan vara möjlig att finansiera inom anslaget, men att den behöver kunna motiveras och prioriteras i jämförelse med andra tänkbara åtgärder. Den beräkning som presenterats i IBAB:s utredning får ses som ett försök att uppskatta kostnaderna men innehåller stora osäkerheter. Kostnaden kan alltså bli högre än beräknat.

¹⁵ Idag betalar Trafikverket hela nettokostnaden för ett basutbud för interregionalt resande. Ett basutbud är normalt två dubbelturer per dag. Trafikverkets ersättning ska dock aldrig överstiga nettokostnaden för det interregionala resandet på de interregionala linjerna. Därför måste nettokostnaden för ett basutbud på linjen och nettokostnaden för det interregionala resandet på linjen, beräknas. Beräkningarna av Trafikverkets ersättning per linje baseras vanligtvis på av de av RKM inrapporterade kostnader och intäkter samt uppgifter om andelen personkilometer som genereras av interregionala resor.

9. Slutsatser

Tågtrafik längs Inlandsbanan istället för dagens busstrafik skulle ge restidvinster för resande längs stråket. De kommuner med bristande tillgänglighet som skulle påverkas av detta är i första hand Härjedalen och Berg. Restiderna skulle kortas relativt kraftigt, särskilt om IBAB:s planer på en större upprustning av banan kan genomföras. Effekterna i Trafikverkets tillgänglighetsmodell inskränker sig dock till förbättrad tillgänglighet till Sundsvall i K4 för Härjedalen och Bergs kommuner. En reservation i sammanhanget är att tidtabellerna är förslag och kan komma att ändras om planerna på tågtrafik genomförs.

Kostnaderna för tågtrafik kommer i IBAB:s beräkning att öka relativt mycket jämfört med busstrafiken. Dessutom är beräkningen av kostnader och intäkter att betrakta som en överslagsberäkning och behöver utvecklas innan beslut fattas. Kostnaden kan alltså bli högre.

Ett problem i sammanhanget är tidsplanen. Busstrafiken i stråket är på gång att upphandlas för tio år framåt från december 2019. Upphandlingen kommer att ske under 2018. Om tågtrafik ska införas behöver utredningarna fördjupas och konkretiseras. Det tar också tid att upphandla en tågtrafik. Om inblandade parter skulle bestämma sig för tågtrafik kommer det att behövas fortsatt busstrafik för tiden fram till att tågtrafik kan startas. Vilken tid som behövs för förberedelser behöver studeras närmare, men det kan handla om ett par år. Optionen i nuvarande avtal är redan utlöst, så en ny upphandling måste i så fall ske. Busstrafik för en så begränsad tid blir sannolikt betydligt dyrare per år än ett längre avtal. Beslut om att göra en kortare upphandling av linje 46 behöver i så fall fattas senast under våren 2018, när det är tänkt att förfrågningsunderlaget för ett nytt bussavtal ska gå ut.

Det krävs ytterligare underlag för att Trafikverket ska kunna ta slutlig ställning till om ett avtal om tågtrafik motiverar den ökade kostnaden. Trafikverket anser att Region Jämtland Härjedalen måste bestämma sig för om det är intressant att fortsätta utreda tågtrafik Östersund-Mora och i så fall ta initiativet till fortsatta utredningar.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se