

Framtidens kollektivtrafik på Inlandsbanan

Inlandstrafiken Östersund-Mora på Inlandsbanan år 2020



Förord

Persontrafik på Inlandsbanan med moderna tåg är en viktig del för en positiv och hållbar samhällsutveckling. Inlandsbanans mål är att minska restiden och samtidigt avstånden i inlandet. Persontrafik bidrar till regional utveckling genom bättre tillgänglighet och starkare konkurrenskraft för inlandets besöksnäring, invånare och näringsliv.

Vid kommande upphandling av Inlandstrafiken, på sträckan Östersund-Mora, vill Inlandsbanans ägare att tågtrafik ska ges förutsättningar att konkurrera om uppdraget. Då de faktiska kostnaderna för tågtrafik ligger på en högre nivå än för busstrafik ser man att ett principbeslut krävs för att flytta trafiken till tåg där man ser till de samhällsekonomiska fördelarna med kollektivtrafik på tåg.

Konsultföretaget Nyberg & Finn - Verksamhetsutveckling AB, fick våren 2017 i uppdraget att utreda förutsättningarna för Inlandsbanan att utveckla trafiken på sträckan mellan Östersund och Mora.

Katarina Nyberg Finn

Östersund, juni 2017

Beställare

Inlandsbanan AB

Konsult:

Nyberg & Finn – Verksamhetsutveckling AB

Utredare:

Katarina Nyberg Finn, Hanna Falkeström

Foto framsida: Håkan Wike

Framtidens kollektivtrafik på Inlandsbanan	1
Sammanfattning	5
1. Inledning.....	7
2. Förstå pendlares vardag och behov.....	9
2.1 Enkätundersökning	9
2.2 Slutsatser enkätundersökning.....	10
3. Infrastruktur som regional utvecklingsmotor.....	12
3.1 Infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen.....	12
4. Regionala mål och visioner.....	13
4.1 Jämtland/Härjedalens Regionala Utvecklingsstrategi	13
5. Kollektivtrafik	13
5.1 Allmänna kollektivtrafiken	13
5.2 Det kollektiva resandet	14
5.3 Det regionala trafikförsörjningsprogrammet.....	14
6. Effekter av investeringar i transportinfrastruktur.....	15
7. Arbetspendling.....	16
7.1 Region- och kompetensförstoring	16
7.2 Kollektivtrafikbarometern.....	16
7.3 Goda exempel	18
7.4 Arbetspendling Jämtland	19
7.5 Bilinnehav	20
8. Hastighetsnedsättning.....	21
8.1 Anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard.....	21
9. Besöksnäringen.....	22
10. Särskilda persontransporter (Särskild kollektivtrafik)	25
10.1 Ekonomiska incitament.....	25
10.2 Särskilda persontransporter i Jämtlands län	27
10.3 Fakta Särskilda Persontransporter Berg och Härjedalens kommuner.....	28

10.4 Exempel Skåne – fria serviceresor	29
10.5 Skolskjutsar	29
10.6 Tillgänglighet	29
11. Säkerhet	31
12. Miljö och hälsa	31
13. Bussgods	34
13.1 Dagens hantering	34
13.2 Alternativ till nuvarande hantering av godset	34
14. Effekter av ett förändrat principbeslut	35
14.1 Rätansbyn och Ytterhogdal	35
14.2 Effektivisering av trafikutbud på sträckan Östersund-Åsarna-Östersund	36
15. Frågor som kan behöva beläggas ytterligare	39
16. Samhällsekonomisk analys	40
16.1 Inledning	40
16.2 Befintlig trafik	40
16.3 Alternativ trafik på tåg	41
16.4 Förutsättningar för de ekonomiska beräkningarna	42
16.5 Slutsats	45
17. Slutsats och diskussion	46
17.1 Effekter på tillväxt och utveckling	46
17.2 Effekter på tillgängligheten	47
17.3 Effekter särskilda persontrafiken	47
17.4 Effekter på besöksnäringen	48
17.5 Effekter för bussgods	48
17.6 Effekter på miljö, hälsa och säkerhet	49
17.7 Effekter samhällsekonomi	49
18. Referenser	50
19. Bilagor	51

Sammanfattning

Vid kommande upphandling av ”Inlandstrafiken”, på sträckan Östersund-Mora, vill Inlandsbanans ägare att tågtrafik ska ges förutsättningar att konkurrera. Inlandsbanans ägare menar att tågtrafiken på sträckan är en viktig del i en ökad attraktionskraft för orterna längs med sträckan. Både i sitt turistiska bidrag men också i att kunna erbjuda en intressant möjlighet till arbetspendling.

I Jämtlands län är arbetspendlingen omfattande. En stor del av arbetspendlingen sker till Östersund där flera av länets stora arbetsgivare finns. I det större perspektivet öppnar ett förbättrat transportsystem upp för ett större utbud av arbetsplatser vilket leder till en effektivare matchning på arbetsmarknaden.

Tillgänglighetsindex visar att 5,6 procent av befolkningen i Jämtlands län, till följd av hastighetsbegränsningar, fått en försämring med minst 30 procent av tillgängligheten till en potentiell arbetsmarknad de senaste åren. Dessutom har Trafikverket aviserat att länet kan vänta sig mer av hastighetsbegränsningar de kommande åren då vägstandarden, på många sträckor, inte tillåter högre hastigheter än 80 km/h. Vid de aviserade hastighetsbegränsningarna, kommer tiden det tar att pendla till arbetsplatserna att ytterligare öka och potentialen i arbetsmarknadsregionen riskerar därmed att begränsas.

För att öka det kollektiva resandet krävs att kollektivtrafikens attraktionskraft gentemot bilen ökar och det skapas en trafik som är relevant, lätt att förstå och som upplevs vara enkel att använda. Persontågets riktigt stora miljöfördel ligger i att det kan transportera många människor samtidigt. Ju fler som väljer tåget, desto lägre miljöbelastning blir det. Tåget erbjuder dessutom hög komfort även då många reser. Tåg är dessutom ett säkrare sätt att resa i jämförelse med bil och buss.

Bilnehavet i Jämtland/Härjedalen är högt och fortsätter att öka trots att befolkningen i vissa delar minskar. Jämtlands län ligger högst i landet gällande klimatpåverkande bilrelaterade utsläpp i förhållande till antalet invånare.

Besöksnäringen är en viktig basnäring för Jämtland/Härjedalen. Kollektivtrafiken är idag inte anpassad för att passa besöksnäringen i länet. I den regionala strategin för besöksnäringen 2030 lyfts tågtrafiken som en viktig pusselbit samtidigt som tågtrafiken måste höja kvaliteten och säkras inför framtiden.

Tillgängligheten för personer med funktionshinder till det kollektiva trafiksystemet, handlar om den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället. Hållplatser längs Inlandsbanan är tillgänglighetsanpassade för rullstol och personer med synnedsättning. De tåg som planeras trafikera Inlandsbanan, vid en framtida trafik, är moderna och därmed tillgänglighetsanpassade med lägre insteg, hiss, handikappanpassade toaletter samt rullstolsplatser.

Samordning av särskilda persontransporter som pågår runt om i landet har stor ekonomisk potential. Den allmänna kollektivtrafiken kan genom att bli mer tillgänglighetsanpassad också bli mer attraktiv

för kunder med funktionsnedsättning. Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) beräknas en samordning av särskilda persontransporter med den allmänna kollektivtrafiken ha en besparingspotential på 25-30 procent av den totala kostnaden.

Syftet med studien har varit att undersöka förutsättningarna för Inlandsbanan att återinföra reguljär kollektivtrafik med fokus på arbetspendling och att utveckla det turistiska resandet. Att föra över den interregionala trafiken på linje 46, från buss till järnväg, är lönsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Underlaget visar på omfattande minskningar i restid och också betydande samhällsvinster i form av minskade olyckor och förbättrad tillgänglighet vilket är grunden för att ett principbeslut om överflyttning ska vara möjlig och därmed kunna utveckla snabba och goda förbindelser både regionalt som interregionalt.



Foto: Håkan Wike

1. Inledning

Om Inlandsbanan

Inlandsbanan är en 1288 km lång enkelspårig järnväg mellan Kristinehamn i söder och Gällivare i norr. Den byggdes i syfte att fungera som en transportlänk för råvaror från Norrlands inland till södra Sverige och för att på så sätt öka exploateringsmöjligheterna i norra Sverige. Idag trafikeras emellertid Inlandsbanan främst av regionala godståg och turisttrafik under vinter- och sommarsäsongen. Sträckan mellan Mora och Persberg är helt stängd för trafik.

Historia

Sedan 1993 förvaltas sträckan mellan Mora och Gällivare av det kommunägda bolaget Inlandsbanan AB, vilket också har nyttjanderätt till banan. Staten står fortfarande som ägare och Inlandsbanan AB tilldelas varje år ett ekonomiskt bidrag från staten via Trafikverket för drift och underhåll.

1992 upphörde den reguljära persontrafiken på Inlandsbanan och trafiken på sträckan Mora – Gällivare ersattes med buss. 2012 påbörjades projektet Snötåget med syftet att skapa ett nytt resealternativ för gäster från Mälardalen till vinterdestinationer i Härjedalen, men framförallt till Destination Vemdalen. Projektet var en daglig motorvagn t/r mellan Mora och Östersund. Det ursprungliga projektet pågår fortfarande men kompletterades i december 2016 med ytterligare en del kopplad till arbetspendling mellan Åsarna och Östersund, Inlandspendeln, i syfte att se om förutsättningarna finns för tåg på sträckan samt utreda de ekonomiska och samhällsekonomiska förutsättningarna för en fortsatt arbetspendling.

Projektet Snötåget började som en satsning från besöksnäringen för att skapa enkla transporter till och från destinationerna Vemdalen och Lofsdalen. Projektet har fallit väl ut och en stor del av resenärerna använder tåget som vanlig kollektivtrafik. Det kollektiva resandet på sträckan Mora-Östersund har ökat sedan 2012. Förflyttning har också skett från buss till tåg. 20 procent av resenärerna åker till/från Sveg utan vidaretransport mot fjällanläggningar. Mindre än 1/3 åker till och från Röjan för vidare transport mot Vemdalen. 40 procent av resenärerna reser hela sträckan mellan Östersund – Mora eller Mora – Östersund.

Arbetspendlingen mellan Åsarna och Östersund har inte haft en lika positiv utveckling under projektperioden. Trolig orsak till det anges bl.a. vara att tidtabellen inte är optimalt anpassad för just arbetspendling samt trögheten i ett ändrat resebeteende.



Regional attraktionskraft

I de politiska ambitionerna, som beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin, lyfts bl.a. landsbygden i Jämtlands län som attraktiv som boendemiljö för många. Särskilt attraktiv är, enligt planen, landsbygdsmiljöer inom rimligt pendlingsavstånd från Östersund eller andra orter med arbeten och grundläggande service. Bra utbyggd infrastruktur poängteras som viktig ur attraktionshänsyn.

”Med en bra vägstandard, goda kommunikationer och ett högt användande av IT kan också mer perifert ligande områden få en ökad attraktionskraft”¹

Inlandsbanans ägare menar att tågtrafiken på sträckan är en viktig del i en ökad attraktionskraft för orterna längs med sträckan. Både i sitt turistiska bidrag men också i att kunna erbjuda en intressant möjlighet till arbetspendling. Trafikverket har aviserat att vägstandarden på aktuell sträcka, utan omfattande upprustning, de närmaste åren kommer få mer av hastighetsbegränsningar. Idag pågår en omfattande dagspendling mellan kommunerna och framför allt till Östersund. Vid de aviserade hastighetsbegränsningarna kommer tiden det tar att pendla till arbetsplatserna att öka och därmed riskerar potentialen i arbetsmarknadsregionen att begränsas. Med ett modernt tåg, som kan ha en restidskvot på 0,8 i jämförelse med bilens 1,0 samt bussens dryga 1,2, kan regionen istället bidra till en regionförstoring till nytta för miljö, säkerhet och regionens attraktionskraft.

Precis som regeringen ger uttryck för så är ett långsiktigt hållbart transportsystem för resor och transporter avgörande för Sveriges fortsatta ekonomiska utveckling och välstånd. Det är centralt att de klimatåtgärder som vidtas har till syfte att begränsa utsläppen och inte att begränsa resandet då detta innebär betydande negativa samhällsekonomiska effekter.

Vid kommande upphandling av Inlandstrafiken på sträckan Östersund-Mora, vill Inlandsbanans ägare att tågtrafiken ska, genom att se till de samhällsekonomiska fördelarna, ges förutsättningar att konkurrera. Då de faktiska kostnaderna för tågtrafik ligger på en högre nivå än för busstrafik ser man att ett principbeslut behövs för att göra det möjligt att flytta över trafiken från buss till tåg.

¹ Regionala utvecklingsstrategin 2014-2030 Region J/H

2. Förstå pendlares vardag och behov

Om tåget ska vara ett alternativ för arbetspendlare måste vi ha en uppfattning om hur det egentligen ser ut och vilka behov som finns hos de det berör. Hur ser vardagen ut för pendlaren som dagligen är beroende av att ta sig en längre sträcka till sitt arbete.

Vad är deras upplevelser och vad värdesätter de för egenskaper i respektive färdssätt?

2.1 Enkätundersökning

En webbenkät har genomförts i syfte att tydliggöra pendlares vardag och behov. Undersökningen gjordes på den aktuella sträckan där respondenterna idag uppger att de pendlar med antingen bil eller buss för att ta sig till arbete eller skola varje dag.

Det var inte helt lätt att identifiera de som arbetar på annan ort än hemorten som avkräver en pendling dagligen vilket gjorde det desto mer intressant att ta del av deras svar om hur de upplever detta. Undersökningen skickades ut via sociala medier, exempelvis i samåkningsgrupper, för att nå ut till så många som möjligt. Vi har fått in 122 svar vilket gör att vi bedömer att vi kan dra vissa slutsatser utifrån detta. Undersökningen är inte vetenskapligt genomförd i den bemärkelsen att urvalet har varit slumpmässigt. Undersökningen ger oss mer en inledande uppfattning samt lägger grund för större undersökningar.

Resultat av undersökningen finns att ta del av i sin helhet i bilaga 1. Följande redogörelse är de mest intressanta iakttagelserna.

Ingång: Möjligheten att arbetspendla kollektivt

Undersökningens fokus låg i att identifiera en rad olika faktorer som utgör viktiga delar i arbetspendlars vardag och som ligger till grund för det beslut som tas i att pendla med bil, buss eller tåg.

Vi frågade bland annat hur viktigt det var med pris, kvalitet, goda erfarenheter, goda referenser och leveransförmåga i valet av resesätt.

2.2 Slutsatser enkätundersökning

Vi frågade hur upplevelsen av bil, buss och tåg som färdssätt uppfyller krav om bekvämlighet, snabbhet, säkerhet, flexibilitet, pris och miljö.

Slutsats: I dagsläget är bilen snabbast och flexibelast

Bilen upplevs i hög utsträckning uppfylla krav om snabbhet och flexibilitet. Även bekvämlighet rankas högt där även tåg som färdssätt ansluter till högre uppfyllelse av krav.

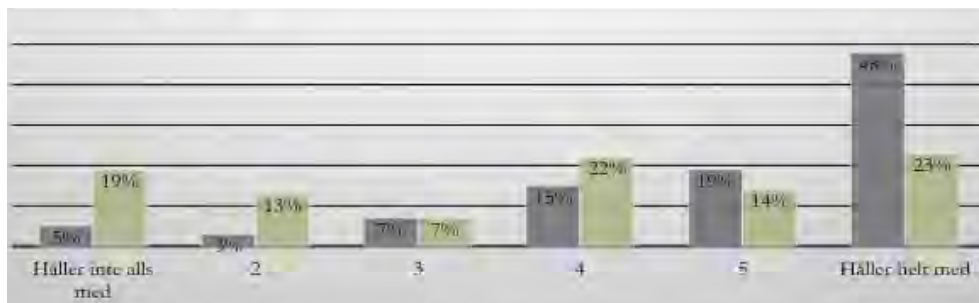
Slutsats: Tåg är säkert och miljövänligt

Tåg upplevs uppfylla krav om miljö och säkerhet i hög utsträckning. Även snabbhet och bekvämlighet skattas högt och möjligheten att kombinera restid med arbetstid.

Slutsats: Tåg uppfyller kraven i alla avseenden och skattas högre än bussen

I den uppskattade uppfyllelsen av krav för varje egenskap rankas tåget i alla frågor högre än bussen som färdssätt.

På en skala från 1-6, där 1 är håller inte alls med och där 6 är håller helt med, hur mycket håller du med om följande?

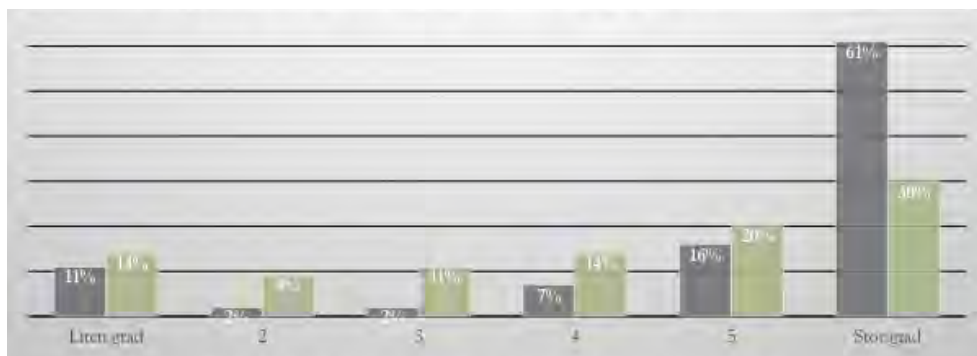


- I valet mellan bil och buss skulle jag välja bussen om det passade mina arbetstider.
- I valet mellan bil och tåg skulle jag välja tåget om det passade mina arbetstider.

Slutsats: Tåget intressant resealternativ om tidtabellen stämmer

I undersökningens jämförelse av färdssätten tåg och buss, som intressant resealternativ, är tåg ett mer attraktivt val om tidtabellen stämmer överens med ens arbetstider.

På en skala från 1-6, där 1 är håller inte alls med och där 6 är håller helt med, hur mycket håller du med om följande?



■ Om tidtabellen skulle stämma för mig så är bussen ett intressant resealternativ

■ Om tidtabellen skulle stämma för mig så är tåget ett intressant resealternativ



3. Infrastruktur som regional utvecklingsmotor

3.1 Infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen.

I en forskningsrapport från Lunds Universitet kopplas betydelsen av en väl fungerande infrastruktur ihop med den regionala utvecklingen. Transport och infrastruktur bidrar till och skapar förutsättningar för byggandet av nätverk i samhället. För att olika aktörer lättare ska kunna interagera behövs ett gynnsamt transportsystem. Tid och pengar är oftast faktorer som påverkar efterfrågan på transporter. Sammantaget brukar kostnaden i form av tid och pengar inkluderas i begreppet generaliserade kostnader och de generaliserade kostnaderna påverkas av förändringar i transportinfrastrukturen.²

I rapporten pekar man också på kraften av en förbättrad infrastruktur då det påverkar hushållens och företagens användning av transporter och därmed också deras produktivitet vilket bidrar till att tillgängligheten till orter och samhällen blir bättre. En förbättrad infrastruktur är därmed en del av en självförstärkande positiv utveckling då det lockar till sig företag och individer som kan dra nytta av förbättringarna.

Lokala arbetsmarknader är ett begrepp som brukar användas i samband med diskussioner om regional utveckling. Benägenheten att pendla brukar följa ett visst mönster. Vid korta tidsavstånd finns en hög benägenhet att pendla. Men efterhand som tidsavståndet ökar minskar också benägenheten att pendla. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har i undersökningar visat på sambandet mellan pendlingsavstånd och regionstorlek och att det finns en kritisk gräns vid ett avstånd i en riktning på 45–60 minuter.³

I rapporten från Handelskammaren pekar man också på de utmaningar som små orter står inför då den begränsade lokala marknaden inte kan erbjuda ett stort antal arbetstillfällen och/eller ett diversierat utbud av konsumenttjänster. *Hur kan små orter ändå vara attraktiva för boende?* Handelskammaren menar att attraktiviteten framför allt bestäms av god tillgång på bostadsmark, vatten och andra fritidsytor. I kombination med bra transportmöjligheter till större regioncentra, med bredare utbud av konsumenttjänster och arbetstillfällen, bidrar det till en ökad attraktivitet. Viktigt att lyfta i sammanhanget är att också regioncentra blir en vinnare då de kan växa genom ett större arbetskraftsutbud när de omgivande bostadsorterna blir mer attraktiv. I det större perspektivet öppnar ett förbättrat transportsystem med andra ord upp för ett större utbud av arbetsplatser vilket leder till en effektivare matchning på arbetsmarknaden.

²Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, utvärdering av Pågatåg nordost och Krösatåg

³ Handelskammarens Rapport: Regionförstoring för tillväxt och jobb 2008

4. Regionala mål och visioner

4.1 Jämtland/Härjedalens Regionala Utvecklingsstrategi

”Innovativt och attraktivt” är länets utvecklingsstrategi som är det portaldokument som ska utgöra basen för arbetet med konkreta mål och aktiviteter inom de prioriterade områdena för utveckling och hållbar tillväxt i länet. Infrastruktur och attraktivitet är i den regionala strategin ihopkopplad på ett tydligt och framåtsyftande sätt.

Citat hämtade från den regionala utvecklingsstrategin⁴

*“Landsbygden i Jämtlands län är attraktiv som boendemiljö för många. Särskilt attraktiva är landsbygdsmiljöer inom rimligt pendlingsavstånd från Östersund eller andra orter med arbeten och grundläggande service... **Med en bra vägstandard, goda kommunikationer och ett högt användande av IT kan också mer perifert liggande områden få en ökad attraktionskraft.**”*

*“Funktionella stråk, näringslivsvägar och servicestråk prioriteras i investeringsplaner och trafikförsörjningsprogram. **Regional persontrafik på tåg prioriteras före vägbunden trafik utefter mittbanestråket.** En strategisk fråga är att upprätthålla och utveckla snabba och goda förbindelser interregionalt och internationellt.”*

*“**Interregional busstrafik ska komplettera flyg- och tågförbindelser där underlaget för dessa inte medger tillräcklig turtäthet. Busstrafiken på dessa sträckor skapar också billigare alternativ för resenären.**”*

*“**Kollektivtrafikens andel av resandet efter viktiga pendlingsstråk ska öka på bekostnad av biltrafiken för att minska miljöbelastningen.**”*

5. Kollektivtrafik

5.1 Allmänna kollektivtrafiken

Det övergripande transportpolitiska målet för Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa⁵.

Riksdagen pekar särskilt på betydelsen av ett långsiktigt hållbart transportsystem och att transporter knyter ihop landet samt att transportsystemet är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter till pendling, besök och ökad sysselsättning.

⁴ Regionala utvecklingsstrategin 2014-2030 Region J/H

⁵ Regeringens mål för transporter och infrastruktur 2016

Riksdagen menar vidare att ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet.

5.2 Det kollektiva resandet

Kollektivtrafik har i jämförelse med enskilt resande många fördelar. Att utsläppen minskar är en viktig del men också att stordriftsfördelar, med fler passagerare per avgång, bättre kan nyttjas genom kollektivtrafik. En bra trafikinfrastruktur är en förutsättning för väl fungerande arbetsmarknadsregioner och som blir särskilt viktigt för att möta kraven i spåren av en ökad urbanisering. Att investera i trafikinfrastruktur är kostsamt och för att investeringarna ska vara motiverade behöver nyttorna överstiga kostnaderna.

Järnvägens betydelse i det svenska transportsystemet pekas, i de transportpolitiska målen, särskilt ut. Väl fungerande transporttjänster med tåg bidrar till att uppnå flera mål om högre sysselsättning. En ökad andel kvalificerad industriproduktion, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken.

I Sverige är finansiering och ägande av infrastruktur oftast en offentlig angelägenhet. Prioriteringar ska göras med hänsyn till åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet och den effekt den har på transportpolitiska mål. Det övergripande målet med den statliga transportpolitiken är att *”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*.⁶

5.3 Det regionala trafikförsörjningsprogrammet

Sedan 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag i Sverige för kollektivtrafik på väg, spår och vatten. De tidigare trafikhuvudmännen har ersatts av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Dessa har det övergripande ansvaret, politiskt och ekonomiskt, för all regional kollektivtrafik i respektive län. Regionala kollektivtrafikmyndigheten har även ansvaret för särskilda persontransporter i flera av länets kommuner.

Varje kollektivtrafikmyndighet tar fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är ett strategiskt viktigt dokument som fastställer mål för kollektivtrafikens utveckling regionalt. Trafikförsörjningsprogrammet för Region Jämtland Härjedalen utarbetades under 2015 och gäller fram till år 2020. Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budget de viktigaste styrdokumenterna för den regionala kollektivtrafiken. Trafiken ska svara mot den önskade utvecklingen av länet som beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin.

I trafikförsörjningsprogrammet belyses bland annat begreppet regionförstoring vilket innebär att funktionella arbetsmarknadsregioner utvidgas geografiskt. Trafikförsörjningsprogrammet för

⁶ Regeringens mål för transporter och infrastruktur 2016

Jämtland/Härjedalen understryker att en regionförstoring kan ske genom att mindre regioner knyts samman genom bättre kommunikationer och kortare restider. Regionförstoring beskrivs som ett alternativ till urbanisering när flyttning kan undvikas genom att förbättrade kommunikationer möjliggör pendling till bl.a. arbetsmarknader men även kulturutbud.

Trafikförsörjningsprogrammet framhåller också vikten av, om en regionförstoring ska kunna utvecklas, att kollektivtrafiken behöver upplevas som konkurrenskraftig mot bilen och där lyfts bland annat det regionala tågets betydelse för att nå vision och övergripande mål. Avgörande är tiden det tar att resa medan andra viktiga faktorer är tillförlitlighet, avstånd till hållplats och behov av att byta färdmedel.

6. Effekter av investeringar i transportinfrastruktur

Hushållen är beroende av tillgången till arbetsplatser och väljer oftast att etablera sig på platser där det kriteriet uppfylls. Geografisk närhet till arbetsplatser har varit en central faktor i hushållens flyttningsbeslut.⁷

Geografisk närhet är dock inte, tack vare samhällets modernisering och teknisk utveckling, lika avgörande idag vid val av plats för vårt boende. Prioriteringar görs i första hand utifrån olika aspekter på livskvalitet och vad man önskar av den. Bra förutsättningar för pendling blir viktigt både för den enskilde men också för företagen i deras lokaliseringsbeslut i och med att detta möjliggör en fungerande rekrytering av kompetent arbetskraft. Ett väl utbyggt nätverk för pendling och persontransporter har stor betydelse både för de lokala orterna men också för regionens attraktivitet och är en förutsättning för ett modernt samhälle där rörligheten är omfattande.

En av de viktigaste faktorerna vid val av flyttning eller pendling kan sammanfattas i tid och avstånd. Någonstans mellan tidsintervallet 45-60 minuter (enkel väg) går en kritisk gräns som är avgörande för beslutet att flytta eller pendla. En region som saknar bra kommunikationer riskerar att isoleras från andra regioner medan effektiva transportsystem skapar goda förutsättningar för regional tillväxt.

Bra kommunikationer är en grundläggande förutsättning för pendling och för att åstadkomma regionförstoring. Investeringar i transportinfrastruktur leder oftast till förkortade restider. Infrastruktursatsningar, kopplat till regional utveckling, är särskild goda om investeringar sker i infrastruktur som tidigare saknats i området. Även uppgradering av transportsystem kan leda till ett mer gynnsamt läge. Satsningar i tågtrafik har uppvisat positiva effekter runt om i landet. Järnvägens främsta konkurrensfördel är framför allt trafiksäkerhet. Investeringar i järnväg skapar också förutsättningar för utvidgning av pendlingsområden.

⁷ Umeå Universitet: Pendling mellan Umeå och Örnsköldsvik

7. Arbetspendling

7.1 Region- och kompetensförstoring

Idag pendlar ungefär en tredjedel av Sveriges arbetsföra befolkning över en kommungräns. Pendling har blivit vardag och också en nödvändighet. Genom att människor har möjlighet att pendla till sitt arbete, och väljer att göra det, kan också mindre och lokala arbetsmarknader knytas ihop i allt högre grad till nya och större regioner.

Flera exempel runt om i landet visar att en ökad tillgänglighet, i termer av kortare restider och plats för fler regionalståg, snabbtåg och godståg, stärker kommunernas attraktionskraft både för boende och företagsutveckling vilket samtidigt också förstärker det lokala näringslivets konkurrenskraft. Bättre möjligheter till snabb och bekväm arbetspendling är många gånger avgörande för kommunens attraktionskraft.

Arbetspendlingen utgör ett viktigt inslag i olika regioners möjlighet till kompetensförsörjning. "Arena För Tillväxt" menar i en studie, att för företagen är det betydligt enklare att rekrytera personer som redan bor inom pendlingsavstånd.⁸ Deras statistik visar att man hellre pendlar än flyttar, och att de som väljer att flytta oftast gör det inom arbetsmarknadsregionen. Upp till en timme är många beredda att pendla enkel väg. Tar det däremot längre tid minskar människors vilja att pendla drastiskt.

"Arena För Tillväxt" menar också att arbetsmarknadernas storlek framöver allt beror på hur tågförbindelserna kan utvecklas. Ju längre man kommer inom en timme, desto mer geografisk yta kan knytas samman. Förbättrade pendlingsmöjligheter bidrar även till att kommuner, utanför de större regionernas kärnor, blir attraktivare för boende och näringsverksamhet. Ju kortare restiden är, desto starkare är den lokala befolkningsutvecklingen.

7.2 Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern genomförs årligen av Svensk Kollektivtrafik.⁹ Resultaten visar på att drygt en av fem resor sker med kollektivtrafik. Kvinnor reser kollektivt i större utsträckning än män och ungas resor utgörs i stor utsträckning av kollektivtrafik. Redan från 20 års ålder ökar andelen resor med bil.

Det som har störst påverkan på hur ofta man reser med kollektivtrafiken, är att man vet hur man kan åka och att trafiken utgör ett reellt alternativ för resan. För att öka det kollektiva resandet krävs, enligt kollektivtrafikbarometern, att kollektivtrafikens attraktionskraft gentemot bilen ökar och det skapas en trafik som är relevant, lätt att förstå och som upplevs vara enkel att an-

⁸Arena för tillväxt: Arbetspendling en tillväxtfaktor

⁹ Svensk Kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern

vända. Viktigt är att också få fler förvärvsarbetande män och kvinnor i ålder 26-64 år och reser längre sträckor (> 1 mil) att ställa bilen oftare till förmån för kollektivtrafik.

Kollektivtrafikbarometern pekar på att den grupp som i princip alltid väljer bilen också är den grupp vars potential är som störst till överflyttning av bilresor till kollektivtrafik. Det beror dels på att det är en relativt stor grupp och dels för att deras resor ofta är något längre samtidigt som de inte heller cyklar eller går särskilt ofta.

Kollektivbarometern presenterar en pyramid med faktorer som är viktiga för att kunden ska vara nöjd. Vill man öka resandet ska fokus ligga på de två delarna i basen. Resandet med kollektivtrafiken påverkas mest av att den utgör ett reellt alternativ för människor i olika situationer då de har ett resbehov. Att lyfta fram de unika fördelarna som är kollektivtrafikens styrka gentemot bilen, som att kunna arbeta och att det är avstressande, kan vara avgörande i valet av resesätt. För att kunna konkurrera med bilen är ett bra utbud avgörande. Avgångstider, linjesträckning och kännedom samt att det totalt sett upplevs som enkelt att välja och resa med är avgörande faktorer för att välja bort bilen vilket också bekräftas från den här studiens enkätundersökning.



Kollektivtrafikbarometerns faktorer för kundnöjdhet¹⁰

¹⁰ Svensk Kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern

7.3 Goda exempel

Det finns ett antal goda exempel där pendling har överförs från bil och buss till tåg.

Botniabanan är den viktigaste stommen i bildandet av en ny lokal arbetsmarknadsregion mellan Umeå och Örnsköldsvik. Pendlingen från Örnsköldsvik till Umeå har ökat med en tredjedel under de senaste åren och det är bland kvinnorna som huvuddelen av ökningen återfinns. Mycket talar för att pendlare har bytt färdstätt och nu åker tåg. 40 procent av resenärerna på sträckan använder pendlarkort och övriga resenärer är främst studerande och fritidsresenärer.¹¹

Mellan Lycksele och Umeå arbetspendlar, enligt Regionfakta, idag 223 personer och mellan Vindeln-Umeå 406 personer. Linje Lycksele-Umeå fyller en viktig roll för inlandet. Lycksele och Vindeln har viktiga flöden för arbete och utbildning främst till Umeå. Den ökade tillgängligheten med tåg och ett förbättrat arbetsmarknadssamspel har också avspeglats i ökade pendlingskvoter, i synnerhet för kvinnor som i högre grad än män väljer att resa kollektivt. Dock har, till följd av bristande linjekapacitet och fordonsproblem, inte Lycksele-Vindeln-Umeå ännu utvecklats till sin högsta potential. Det som påverkar potentialen är den sårbarhet som råder på sträckan då det inte finns något reservfordon att tillgå vilket också avspeglas i sviktande siffror. Totalt under 2016 har 61 300 resor genomförts, vilket är en minskning med 9 procent jämfört med 2015. En starkt bidragande orsak till denna minskning var en olycka som skedde i sommaren 2016 då tågtrafiken fick ersättas med buss under fyra månader på halva sträckan.

Krösatågen är ett samarbete mellan länstrafikbolagen i Skåne, Jönköping, Kalmar, Halland, Blekinge och Kronoberg. För 30 år sedan invigdes den första Krösatågstrafiken i ett samarbete mellan länstrafikbolagen i Kronobergs och Jönköpings län. Resanderäkning från hösten 2016 visar på ett kraftigt ökat resande i både Skåne och Kronoberg. Under 2016 har resandet ökat med drygt 25 procent jämfört med 2015.

Peter Freij, ordförande i Region Kronobergs Trafiknämnd, sammanfattar den positiva resandeutvecklingen på följande sätt:

*”Det är mycket glädjande med en så kraftig resandeutveckling. Det visar att den omfattande satsning som regionerna och kommunerna gjorde på stationer, infrastruktur och tågtrafik var riktig. Den nya tågtrafiken har medfört att fler människor har fått tillgång till en attraktiv tågtrafik.”*¹²

När Mittlinjen mellan Sundsvall och Östersund genomgick förbättringar under åren 1992-1994, avsedda att underlätta pendling till arbete och högre studier, blev också effekterna mycket positiva. Förbättringarna skedde genom snabbare och modernare tåg samtidigt som nedlagda järnvägsstationer öppnades igen. Effekterna av investeringarna var ett kraftigt ökat resande och den

¹¹ Umeå Kommun: Allt fler i Umeåregionen arbetspendlar

¹² Länstrafiken Kronoberg: Fortsatt stark utveckling för Krösatågen Hässleholm – Växjö

största delen passagerare bytte färdmedel från bil till tåg. Andelen nya resenärer uppgick efter genomförda förbättringar till 30 %.¹³

7.4 Arbetspendling Jämtland

I Jämtlands län är arbetspendlingen omfattande. En stor del av arbetspendlingen sker till Östersund där flera av länets stora arbetsgivare finns. Pendlingsstatistiken ger bara en bild av arbetspendling över kommungränsen och är därför något missvisande då pendling också sker inom kommungränserna. Till Östersund pendlar ca 4800 från övriga kommuner. Generellt sett så pendlar männen i högre uträkning än kvinnor medan kvinnor i högre uträkning än män använder kollektivtrafiken för sin arbetspendling.

I bilden nedan tydliggörs hur dagsresandet/arbetspendlingen sker från en kommun till en annan inom Jämtlands län. Arbetspendlingen mellan orterna Östersund och Krokoms är som störst i Jämtlands län. Dagresandet mellan orterna Berg och Östersund kommer som nummer två i den jämförelsen.

Bostads-kommun	Arbetsställekommun							
	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokoms	Ragunda	Strömsund	Åre	Östersund
Berg	2 457	7	64	21	1	3	20	663
Bräcke	9	1 928	8	24	135	7	6	559
Härjedalen	43	1	4 442	7	1	2	5	141
Krokoms	26	23	12	3 791	13	71	176	2 957
Ragunda	2	46	4	8	1 856	14	4	295
Strömsund	4	7	6	36	12	4 669	6	334
Åre	40	6	9	144	2	1	4 316	595
Östersund	296	224	54	1 010	99	167	258	26 898

Källa: Statistiska centralbyrån

Det är fler som dagpendlar från Berg till Östersund än vad det är från Åre och Bräcke till Östersund.

Tillväxtnanalys har i ett tillgänglighetsindex visat på en tydlig försämring av den allmänna tillgängligheten inte minst i Jämtland/Härjedalen. Bland annat visar Tillgänglighetsindexet att 5,6 procent av befolkningen i Jämtland fått en försämring med minst 30 procent av tillgängligheten till en potentiell arbetsmarknad på grund av hastighetssänkningar de senaste åren.¹⁴

¹³ Transportforskningsenheten Umeå Universitet: En studie av arbets- och utbildningsrelaterade resor.

¹⁴ Tillväxtnanalys: Hastighetsförändringar i det svenska vägnätet 2008–2011

Den hastighetsöversyn som Trafikverket nyligen genomfört kommer troligen att bidra till ytterligare försämringar då det planeras för fler anpassningar av hastigheter med hänvisning till rådande vägstandard i länet.¹⁵

Restidskvot används som ett mått för att mäta skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik. Restidskvoten beräknas genom att bussens eller tågets färdtid divideras med bilens färdtid. Vid en kvot på 1,0 går det lika fort. I trafikförsörjningsprogrammet anges att restidskvoten för tåg bör understiga 1,0. För trafik med buss bör kvoten uppgå till högst 1,2-1,3. Att jämföras med stomlinjetrafiken som ofta har en restidskvot under 1,3 medan Norrtågs trafik, mätt mellan ändstationer på Mittbanan, ligger under 1,0.

7.5 Bilinnehav

Bilinnehavet i Jämtland/Härjedalen är högt och fortsätter att öka trots att befolkningen i vissa delar minskar. 2013 fanns det i länet 70 611 personbilar i trafik. Länet har den högsta genomsnittliga körsträckan per person och år i Sverige. Med den siffran ligger Jämtlands län högst i landet gällande klimatpåverkande utsläpp i förhållande till antalet invånare¹⁶. För minskade utsläpp behövs därför en omställning till fossilbränslefria drivmedel inom transportsektorn och parallellt med ökad användning av kollektivtrafik.

Personbilar i trafik per 1000 invånare vid årsskiftet. 625 för Berg respektive 642 bilar för Härjedalen. Snittet i länet är 565 bilar.¹⁷ Bergs kommun är dessutom den kommun i länet som haft den största tillökningen av personbilar i länet.

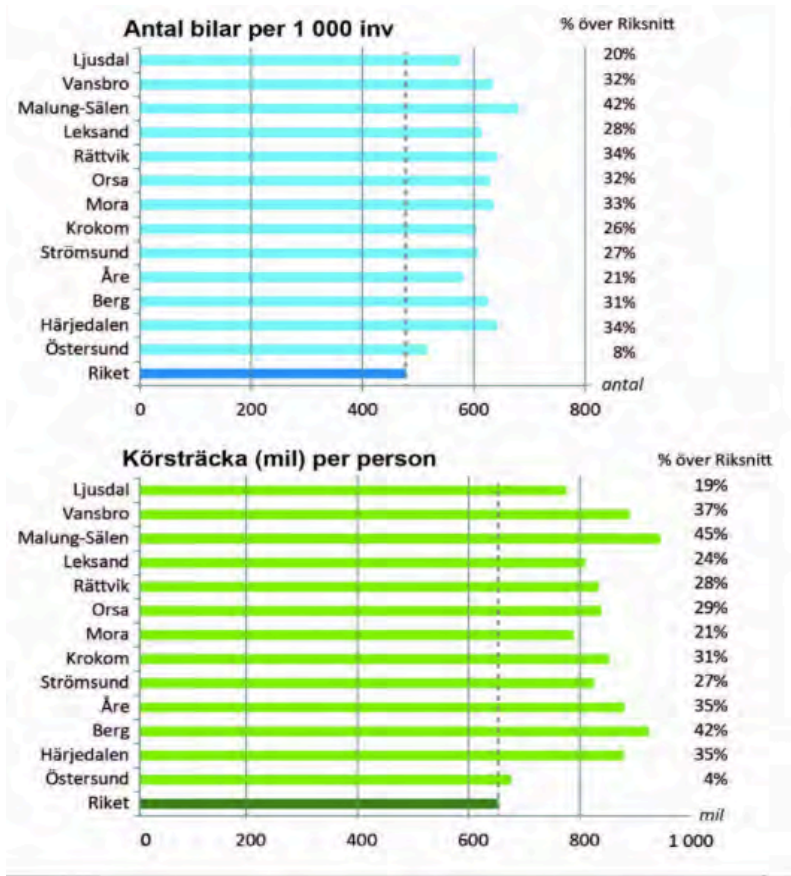
I nuvarande trafikförsörjningsprogram för länet finns en uttalad ambition att kollektivtrafiken ska upplevas som konkurrenskraftig mot bilen. I planen anges restiden vara speciellt viktig för att få fler att vilja resa kollektivt.¹⁸

¹⁵Trafikverket: Remiss för anpassning av hastighetsgränserna på vägarna

¹⁶ Region J/H – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

¹⁷ Regionfakta.com

¹⁸ Region J/H – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020



Källa: Åtgärdsvalsstudie Trafikverket som visar på bilberoendet längs med Inlandsstråket.

8. Hastighetsnedsättning

8.1 Anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard

Med anledning av regeringens uttalade ambitioner att anpassa hastigheterna till vägnas standard har Trafikverket tagit fram förslag till justerade hastighetsgränser.

Nedsättningen görs utifrån ”nollvisionen” dvs risken för allvarliga personskador/dödsfall vid frontalkollision är väsentligt högre vid hastigheter över 80. Behov och test av hastighetskameror kommer att studeras redan några år tidigare.

Inriktningen för anpassning av hastighetsgränser till vägnas säkerhetsstandard under planperioden 2014 – 2025 är bland annat följande:

- Ej mötesfria vägar med måttlig och betydande trafik ska ha max 80 km/tim. Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon per dygn eller mer år 2025.
- Åtgärder för höjda hastighetsgränser ska i första hand ske inom det av Trafikverket prioriterade funktionella vägnätet.

De vägar som är aktuella för översyn av hastigheterna i Jämtlands län har stor betydelse för lokala och inomregionala resor och några även för nationella resor. År 2022 planeras hastighetsnedsättning på sträckan Brunflo-Åsarna. Hela sträckan Brunflo-Åsarna kommer att få maxhastighet 80, såvida inte åtgärder görs som tillåter högre hastighet (ex. mitträcke). Denna nedsättning av hastigheten kommer sannolikt att leda till en försämrad tillgänglighet och ökade restider på aktuell sträcka.

Regeringens uppdrag till Trafikverket är att vidta åtgärder för att nå de transportpolitiska målen samtidigt som regeringen också givit uppdraget att minimera de negativa effekterna på restider som kommande sänkningar av hastighetsbegränsningarna kommer att innebära.¹⁹

9. Besöksnäringen

I Jämtland Härjedalen är besöksnäringen en basnäring med större betydelse för sysselsättning och tillväxt än i många andra regioner. För att vara attraktiva är god tillgänglighet en förutsättning och en fortsatt utveckling av alla trafikslag en nödvändighet, säger Mats Forslund, vd för Jämtland Härjedalen Turism (JHT).

Trafikverket har i sitt uppdrag att inkludera besöksnäringens perspektiv för upphandlad trafik. Landstingen och Regionförbunden har däremot inte, i sina upphandlingar, uppdraget att inkludera besöksnäringens perspektiv i sina upphandlingar av persontransport. Regeringen uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) att tillgodose en god regional kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen om dagligt resande till och från arbete, skola och sjukvård.²⁰

Svensk Turism skriver i sin rapport ”Besöksnäringens infrastruktur och transportbehov – prioriterade insatsområden”²¹: För att lyckas med att utveckla destinationer i världsklass runt om i Sverige, och att Sverige ska bli ett än mer attraktivt turistland, behövs en utbyggd, diversifierad och kapacitetsstark transportinfrastruktur. Besöksnäringens utveckling är helt avhängig av att besökarna kan ta sig till och runt i Sverige på ett effektivt sätt.

I Jämtland/Härjedalens strategi för besöksnäringen 2030 lyfts tågtrafiken som en viktig pusselbit. Tågtrafiken måste höja kvaliteten och säkras inför framtiden slår man fast i strategin. Vidare, menar besöksnäringen, att precis som i övriga delar av näringslivet och samhället har besöksnä-

¹⁹ Trafikverket.se

²⁰Svensk Turism: Besöksnäringens infrastruktur – och transportbehov – prioriterade insatsområden

²¹Svensk Turism: Besöksnäringens infrastruktur – och transportbehov – prioriterade insatsområden

ringen behov av tillgång till fungerande samhällstjänster och en god infrastruktur. I strategidokumentet nämns fem recept för framgång för besöksnäringen i Jämtland Härjedalen. Ett av dessa är infrastruktur och tillgänglighet och ett annat är hållbara destinationer. Mats Forslund, vd för Jämtland Härjedalen Turism, menar att inom båda dessa recept är tåg och Inlandsbanan en viktig del. Dessa recept är vägen mot målet att år 2030 vara en av tre regioner som haft starkast utveckling i Sverige.

Destination Vemdalen sträcker sig från Klövsjö, Storhogna via Vemdalen till Björnrike. Utvecklingen i Destination Vemdalen har varit och är fortfarande stark. 2016 stod Vemdalen för 10% av hela Sveriges marknadsandel när det gäller försäljning av sk. Skipass (liftkort).²² Vemdalen, som är Sveriges tredje största vintersportområde, var säsongen 15/15 sett till sålda skiddagar 65 procent av mera kända Åre. Sammantaget är Härjedalens tre vintersportorter Vemdalen, Funäsdalen och Lofsdalen, mätt i sålda skiddagar, jämnstort med Åre.

Vemdalen ligger 12 mil från Åre/Östersund flygplats och väg E45 som en bilburen turist är hänvisad till, är dåligt underhållen och ytterligare hastighetsänkningar är planerad längs europavägen. 77 procent reser till länet med bil och till Vemdalen är det 95 procent vilket torde stämma även på Funäsdalen och Lofsdalen. 40 procent av Vemdalens kommersiella gäster kommer från Stockholm.

Kollektivtrafiken i Jämtlands län är inte anpassad för att passa besöksnäringen. Destination Vemdalen har, tillsammans med kommunerna och Skistar, satsat resurser i att förbättra tillgängligheten till sitt område genom en tågsatsning på Inlandsbanan. För att komplettera denna trafik har man tillfört en busspendeltrafik mellan tågstationen i Röjan och de olika områdena i Destinationen. Denna satsning har varit mycket lyckad. Trafiken utförs även 2016/2017 i projektform och delfinansieras av Region Jämtland Härjedalen och för fjärde året i rad ökar trafiken på den s.k. Snöpendeln.

Svensk Turism skriver i sin rapport, att en ökad satsning på sammankoppling av olika trafikslag, är viktigt för att möjliggöra fler och mer klimatsmarta resor samt att säkerställa matning från storstäderna. De ser att om Sverige tar ett aktivt ansvar och agerar föregångsland, när det gäller klimatsmarta transporter, kan landet addera värden som stärker Sveriges varumärke.

Många turistmål har ett begränsat invånarunderlag vilket gör det svårt att skapa tillräcklig kommersiell eller regional kollektivtrafik. Här bör staten, anser Svensk Turism, ge ett tydligt uppdrag att beakta även besökarens och besöksnäringens behov och genom ekonomiskt stöd säkra god tillgänglighet för besöksmål där detta inte kan lösas genom kommersiell eller regional kollektivtrafik.

Mats Forslund (JHT) betonar att det är mycket angeläget att få till stånd rätt förutsättningar för tågtrafikens utveckling. Här är de för besöksnäringen identifierade transportstråken av stor vikt

²² Svenska Skidanläggningars Organisation

där Inlandsbanan är en av dessa uttalade stråk. Stråken har identifierats utifrån frågeställningarna ”Var bor gästen?” och ”Var finns reseanledningen?”.

Den vintertrafik som sedan december 2012 har gått på Inlandsbanan, det s.k. Snötåget, skapar möjligheter och förutsättningar för besökare från framförallt Stockholm och Mälardalsområdet, att ta sig till destinationerna i Härjedalen men framförallt till destination Vemdalen. Många personer från detta område saknar bil eller körkort varför Snötåget bidrar till att nya möjligheter för resa till detta område skapats. Trafiken har fallit väl ut, restiden har förkortats och antalet resenärer har stadigt ökat.

Svensk Turism menar också i sin rapport att det är viktigt att inte enbart räkna på personkilometer när det gäller tågtrafikens ekonomiska förutsättningar, utan även väga in vad resenärerna genererar i det större perspektivet genom övrig konsumtion som aktiviteter, boende, shopping etc.

I aktuell Länstransportplan för Jämtlands län framgår med all tydlighet turismens betydelse för Regionens utveckling. Restid är en allt viktigare faktor i kampen om gästerna enligt Mats Forslund, JHT. Av JHT:s resvaneundersökningar framgår att 77 procent av länets gäster reser till och från den valda destinationen med egen bil. Länets turistdestinationer har fram till 2020 en prognostiserad utökning av antalet bäddar med ca. 60 000 st. vilket med nuvarande resvanor skulle innebära ytterligare ca. 177 000 bilar som trafikerar främst de nationella vägarna E45, E14 och Riksväg 84 samt ett flertal övriga länsvägar.



Foto: Destination Vemdalen

10. Särskilda persontransporter (Särskild kollektivtrafik)

Syftet med särskilda persontransporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa. Tidigare benämndes denna trafik för särskild kollektivtrafik men då trafiken inte uppfyller EU:s krav att kollektivtrafik ska vara öppen för allmänheten, kallas den trafik som kräver tillstånd för särskilda persontransporter idag. Ansvaret för de allmänna och de särskilda persontransporterna ligger idag på olika huvudmän och regleras av olika lagstiftning.

Att integrera allmän och särskild kollektivtrafik är en tydlig ambition i samhället. Men dagens splittrade organisation försvårar en samordning. Det är även besvärligt för resenärerna att förstå systemet med skilda regelverk och prissättning.

Regeringen har den 13 oktober 2016 beslutat om en utredning om regleringen av särskilda persontransporter. Utredningen ska identifiera problem och föreslå lösningar för en effektivare samordning, vilket kan innebära förändringar i dagens lagar för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med uppdraget är att möjliggöra en effektiv samordning av särskilda persontransporter och därigenom bidra till att kommuner och landsting kan skapa en långsiktig hållbarhet när det gäller såväl kostnader som kvalitet för särskilda persontransporter.

10.1 Ekonomiska incitament

Enligt en rapport av SKL och Sweco²³ kan särskilda persontransporter samordnas utan att kostnader ökar eller utbudet av trafik minskar. Av rapporten framgår också att en ökad samordning kan innebära både bättre integrering av olika trafikformer och bättre kostnadseffektivitet och kapacitetsutnyttjande. Viktigt att lyfta i sammanhanget är att en bättre samordning förmodligen kan garantera upprätthållandet av kvaliteten för särskilda persontransporter i glesbygdskommuner med en utveckling som pekar mot en allt äldre befolkning. Utgångspunkten för utredningen är att en ökad samordning kan leda till långsiktig höjning av kvaliteten för både organiserande samhällsaktörer och resenärer. Det skulle därmed inte innebära en kvalitetssänkning.

Den samordning av särskilda persontransporter som just nu sker runt om i landet har stor ekonomisk potential. För den allmänna kollektivtrafiken är samhällskostnaden ca. 26 kronor per resa. För den särskilda persontrafiken är motsvarande siffra 185 kronor per resa (SKL 2014).²⁴ En överflyttning av resor från särskild till allmän kollektivtrafik skulle i teorin kunna innebära en kostnadsbesparing på 38 %. I verkligheten är det inte möjligt att flytta över all trafik till den allmänna. Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) beräknas en mer realistisk besparings-

²³ Samlad lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik, analys av för och nackdelar med en samlad lagstiftning.

²⁴ Sveriges Kommuner och Landsting: Analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik

potential vara 25-30 % av den totala kostnaden. Enligt en tidigare bedömning av SKL kan det finnas en besparingspotential på cirka 35 procent genom att samordna den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Beräkningar visar att den största potentialen för kostnadseffektiviseringar ligger i att påverka kostnaden per resa.

De samhällsbetalda resorna kan samordnas på flera olika sätt. Exempel på hur samordning kan ske är bl.a. genom gemensam upphandling, dvs. en trafikutövare får alla uppdrag (färdtjänst, skolskjuts, sjukresor, linjetrafik och närtrafik) i ett geografiskt område vilket ger trafikutövaren förutsättning för samordning av olika transporter. Ett annat sätt är att samordna olika resor, som färdtjänstresor och sjukresor, för samåkning vilket ger färre transporter och sänker samhällets kostnad för resorna.

Det finns lagliga aspekter som hindrar en effektiv samordning idag. Om kommuner upphandlar egna linjebundna skolskjutsar får dessa inte ta med betalande allmänhet på grund av att linjetrafiken är kommunernas och landstinget gemensamma ansvar. Endast skolelever får därmed följa med. Av samma anledning får inte heller landstinget ta med betalande allmänhet på de sjukresolinjer de inrättar. Endast resenärer till sjukvården och dylikt får följa med, mot uppvisande av tillstånd. Däremot får både skol- och sjukresor åka med i den allmänna kollektivtrafiken.



10.2 Särskilda persontransporter i Jämtlands län

Åre, Ragunda, Berg, Bräcke, Härjedalen och Krokoms kommuner har i Jämtlands län överlåtit uppgiften att samordna den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och riksfärdtjänst) till den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM) och som Länstrafiken har i uppdrag att verkställa. I de kommuner som samordnat den särskilda kollektivtrafiken är taxan för de samhällsbetalda resorna gemensam. Egenfinansieringsgraden för de samhällsbetalda resorna är låg och huvuddelen av kostnaden är skattefinansierad. Som exempel är självfinansieringsgraden för färdtjänst 12 % och för sjukresor med taxi 6 %

Länstrafiken har också i uppdrag att aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Jämtlands län ligger ej i framkant när det gäller fysisk anpassning/tillgänglighetsanpassning av hållplatser och ambitionen för samordning har sänkts till att - när det är möjligt - påbörja styrning av färdtjänstresenärer till den allmänna kollektivtrafiken. Förutom anpassade hållplatser anger RKM att ett fungerande betalsystem (särskild/allmän) är ett första steg mot att fler kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Det finns också i sammanhanget en inbyggd målkonflikt mellan Bussgods och tillgänglighetsanpassning då lågentréfordon inte kan ta emot gods vilket exempelvis är fallet på linje 46.

Färdtjänstillstånd 2015

Antal personer med färdtjänstillstånd per åldersgrupp i Jämtland/Härjedalen

Kvinnor och män			
Kommun/Region	-64	65-	Totalt
Berg	25	149	174
Bräcke	34	227	261
Härjedalen	43	324	367
Krokom	48	184	232
Ragunda	12	224	236
Strömsund	69	493	562
Åre	33	146	179
Östersund	370	979	1 349
Jämtlands län	634	2 726	3 360
Riket	65 493	252 102	317 595

Källa: Trafikanalys

Det finns goda skäl att anta att antalet resor per färdtjänstberättigad kommer att öka. Framtidens färdtjänstkunder kommer sannolikt vilja resa mer inte minst mot bakgrund av att fler lever relativt friska längre och att framtidens äldre befolkning kommer att ta med sig sina resvanor in i ålderdomen. Den allmänna kollektivtrafiken kan genom att bli mer tillgänglighetsanpassad och attraktiv för kunder med funktionsnedsättning, möta den förväntade ökning av efterfrågan av färdtjänst och sjukresor genom att fler väljer att resa med den.

Länstrafiken i Jämtlands län har i uppdrag från sina ägare, Region Jämtland/Härjedalen att arbeta med att utveckla resmöjligheter för att minska behovet av särskilda persontransporter (särskild kollektivtrafik) genom att fler kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Detta kan ske bl.a. genom att både fordon och den fysiska miljön, hållplatser etc. är tillgänglighetsanpassad. När det gäller tågresor i allmänhet med moderna tåg är tågen och perrongerna anpassade för att rullstolsburna enkelt ska kunna ta sig på tåget. Ombord är tillgängligheten god. En viktig frågeställning att lyfta i det sammanhanget är om behovet av särskild kollektivtrafik skulle minska om trafiken fördes över till tåg?

Busstrafiken på linjen mellan Östersund och Mora utförs med tillgänglighetsanpassade fordon. Vilka turer som trafikerar av de fordonen framgår av tidtabell. En stor brist är dock tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt till viss del även väntsalar.

10.3 Fakta Särskilda Persontransporter Berg och Härjedalens kommuner

Statistik för 2016²⁵

Antal Färdtjänstresor:

- Bergs kommun 2016: 3075 st. 19% genomförs med specialfordon.
- Härjedalens kommun 2016: 4194 st. 30% genomförs med specialfordon

Antal sjukresor:

- Sjukresor som startar i Bergs kommun 2016: 1970 st. varav 154 st. med specialfordon och 70 liggande. Av de 1970 resorna sker 517 inom kommunen och 1430 st. går till Östersunds kommun, övriga fåtalet till andra kommuner.

²⁵ Länstrafiken i Jämtlands län

- Sjukresor som går till Bergs kommun 2016: 1588 st. varav 101 st. med specialfordon och 123 liggande. Av de 1588 resorna startar 1513 i Östersunds kommun, övriga fåtalet från andra kommuner.
- Sjukresor som startar i Härjedalens kommun 2016: 3004 st. varav 430 st. med specialfordon och 352 st. liggande. Av de 3004 resorna sker 1956 inom kommunen och 1397 st. går till Östersunds kommun, övriga fåtalet till andra kommuner.
- Sjukresor som går till Härjedalens kommun 2016: 1681 st. varav 450 st. med specialfordon och 373 st. liggande. Av de 1681 resorna startar 1661 st. i Östersunds kommun, övriga fåtalet från andra kommuner.

10.4 Exempel Skåne – fria serviceresor

Från och med 1 februari 2015 reser Skånetrafikens färdtjänstkunder fritt med kollektivtrafiken inom Skåne. Färdtjänstbeviset, Jojo Serviceresor, ger rätt till fria resor på alla Skånetrafikens bussar och tåg inom Skåne. Jojo Serviceresor ger rätt att kostnadsfritt ta med ledsagare när man reser med Skånetrafikens bussar och tåg.

De fria resorna är ett erbjudande som gäller de som bor i en kommun som har tecknat avtal om färdtjänst med Skånetrafiken. Skånetrafiken hoppas att fler ska välja buss eller tåg när fria resor införs och att sänka tröskeln att vilja prova att resa kollektivt. Syftet med de fria resorna för färdtjänstkunder är att stimulera till ett ökat resande och på så vis öka rörligheten, främja hälsan och om möjligt fördröja inträdet i färdtjänstresor. Från Skånetrafiken ser man det som en positiv möjlighet att också minska kostnaderna både för den enskilde och också samhället.

10.5 Skolskjutsar

Kommunen är enligt Skollagen skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts för elever i grundskolan, obligatoriska särskolan och gymnasiesärskolan. Enligt skolskjutssamordnare från Bergs- och Härjedalens kommuner så finns inga planerade skolskjutsar idag med buss linje 46. Däremot nyttjar barn och ungdomar linje 46 med sitt kostnadsfria ungdomskort till annat än rena skolskjutsresor.

10.6 Tillgänglighet

Tillgängligheten för personer med funktionshinder till det kollektiva trafiksystemet handlar om den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället. Nedsatt hörsel, rörelsehinder, nedsatt syn och svårt rörelsehinder är de funktionsvariationer som är vanligast i fal-

lande ordning. För att trafiken ska betraktas som tillgänglig ställs krav på hållplatser, snöröjning av dessa, väntsalar, bytespunkter, fordon, trafikinformation samt förare och tågvårdar.

Tillgängligheten är en utmaning för busstrafiken. Busshållplatserna är i de flesta fall inte tillgänglighetsanpassade på landsbygden. Bussarna på linje 46 är idag handikappanpassade med hiss samt rullstolsplats medan det i praktiken, i många fall, är omöjligt för den funktionshindrade att ta sig fram till den anpassade bussen. Ansvaret för hållplatser ligger på väghållaren, d.v.s. Trafikverket när det gäller busshållplatser. När det gäller hållplatser för tåg ansvarar infrastrukturförvaltaren. Inlandsbanan AB är infrastrukturförvaltare för perrongerna längs Inlandsbanan och har en egen drivkraft i att göra trafiken attraktiv för resenären varför anpassning av hållplatser samt snöröjning kommer att prioriteras högt.

Hållplatserna längs Inlandsbanan är idag tillgänglighetsanpassade för rullstol och synskadade på följande orter mellan Mora och Östersund: Mora, Orsa, Fågelsjö, Sveg, Röjan, Åsarna södra, Svenstavik, Brunflo, Östersund C samt Östersund västra. Ytterhogdal är tillgänglighetsanpassad för synskadade, men inte för rullstol.

De tåg som planeras trafikera Inlandsbanan vid en framtida trafik är moderna och därmed tillgänglighetsanpassade med lägre insteg, hiss, handikappanpassade toaletter samt rullstolsplatser. I de nya tågen ska det också finnas utrymme för 10 rullstolsplatser alt. 5 rullstolar och utrymme för liggande sjuktransport om sådant behov skulle finnas.

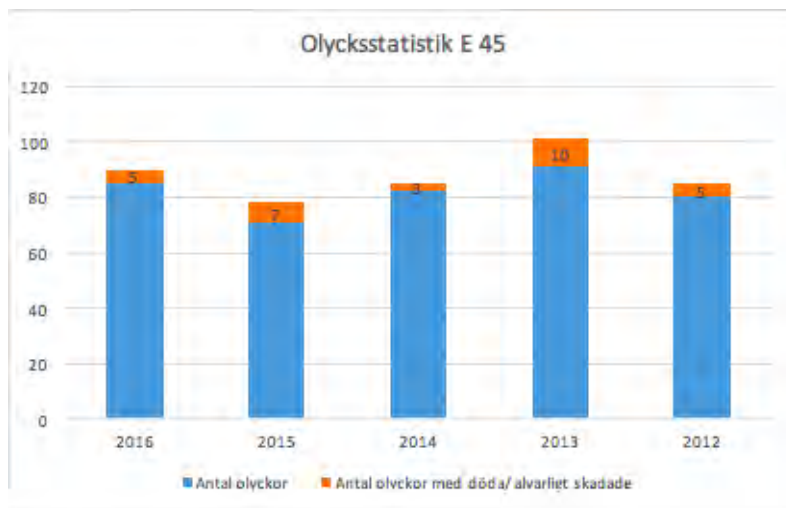
Inför trafiken 2020 kommer Inlandsbanan ingått avtal med Jernhusen för att kunna erbjuda tjänster för ledsagning till personer med funktionsnedsättning i Östersund, Brunflo, Svenstavik, Sveg och Mora. Enligt kraven från trafikbeställaren Länstrafiken kommer information om realtid att presenteras med informationsskärm samt talutrop i tåget samt informationsskyltar. Även pratorer är planerat på vissa utvalda hållplatser.

I tågtrafiken kommer det, förutom en förare även finnas en konduktör som har ansvaret för resenärerna. Detta gör upplevelsen bättre även för personer med funktionshinder som kan få stöttning upp på tåget samt ombord på tåget.

11. Säkerhet

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige bygger på Nollvisionen, d.v.s. att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Riksdagen beslutade 2009 om ett nytt etappmål som innebär att antalet dödade ska halveras till 2020. För den som reser med tåg är Nollvisionen nästan uppnådd. Under de senaste 20 åren har endast ett fåtal passagerare omkommit i järnvägsolyckor. Att åka tåg är ett mycket säkert och miljövänligt sätt att transportera sig. Säkerhet utanför tåget bygger på att resenären respekterar signaler och skyltar. Den största risken för olyckor är vid plankorsningar. Inlandsbanan kommer att investera fem miljoner per år fram till år 2020 för att förstärka säkerheten eller helt bygga bort korsningarna.

Att åka buss är cirka tio gånger säkrare än att åka bil, räknat som dödsrisk per personkilometer. Tåg är ännu säkrare, nämligen 55 gånger säkrare än bil enligt tysk statistik.



Transportstyrelsens STRADA statistik. ²⁶

12. Miljö och hälsa

Minskningen av utsläpp från personbilar har stannat av. Effekterna av bränslesnålare bilar och biobränsle är mindre än effekten av att trafiken ökar. Transporter av människor och gods påverkar i hög grad miljön. Vägtrafikens stora koldioxidutsläpp bidrar till växthuseffekten. I många tätorter är nivåerna av hälsofarliga partiklar från dubbdäck oacceptabelt höga och många störs av buller. Järnvägstrafik ger små utsläpp av koldioxid jämfört med andra trafikslag. ²⁷

²⁶ Polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor med personskador/döda, E45 genom länen Dalarna, Gävleborg, Jämtland och Västernorrland under tidsperioden 20120101-20161231

²⁷ Naturvårdsverket: Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter

Sedan 1970 har persontransporterna med bil ökat med 70 procent. Om dagens utvecklingstrend står sig kommer de att öka med ytterligare 20 procent fram till 2020. I den rikare delen av världen har flertalet hushåll råd att ha egen bil. Samhällsstrukturen har efter hand anpassats efter bilen. Affärer och service flyttar allt längre bort från konsumenterna och resvägen till arbetet blir längre. Resultatet blir att biltrafiken ständigt ökar. Bilen har tagit marknadsandelar från mer energieffektiva transporter som buss, tåg, gång och cykel.

Andelen fossila bränslen är hög. Knappt 90 procent av det bränsle som i dag används till vägtransporter är av fossilt ursprung. Sedan 1990 har utsläppen av koldioxid från vägtrafiken minskat något men det är fortfarande långt kvar till att nå klimatmålen.

Järnvägstrafiken svarar för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid.²⁸ Genom att tåget rullar med hårda stålhjul på hårt stålräls blir rullmotståndet mycket litet att jämfört med gummihjul som rullar på asfalt, vilket bidrar till att göra tåget till ett energisnålt transportmedel.

Fördelar

Persontågets riktigt stora miljöfördel ligger i att det kan transportera många människor samtidigt. Ju fler som väljer tåget, desto miljövänligare blir det. Tåget erbjuder dessutom mycket hög komfort även då många reser. I de allra flesta fall har kollektiva transporter lägre påverkan på miljön än bilen. I de flesta fall är tåget det kollektiva transportsätt som belastar miljön minst av alla transportmedel.



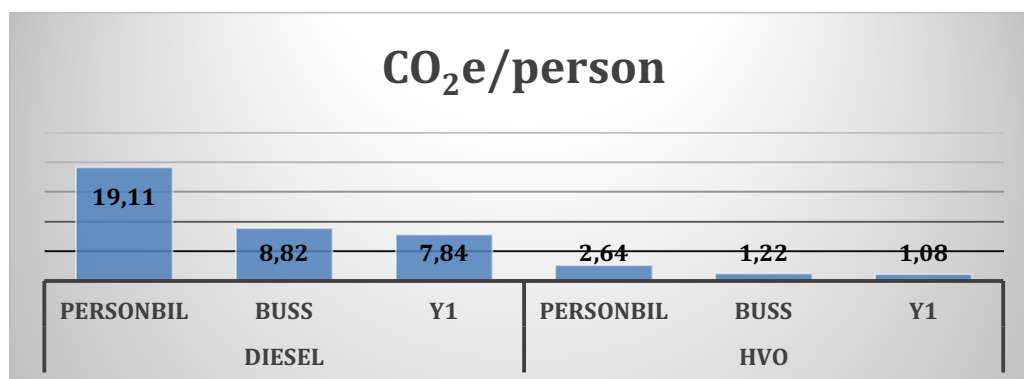
Foto: Håkan Wike

²⁸ Trafikverket

Tåget förbrukar mindre energi eftersom det har ett jämnare körmonster, det vill säga tåget startar och stannar färre gånger än bilen, har lägre rullmotstånd då däck mot asfalt ger större motstånd än järnhjul mot räls samt att tåget har lägre totalt luftmotstånd tack vare sin längd.²⁹

Koldioxidekvivalenter, CO₂e, är ett sätt att ange hur stor växthuseffekt utsläpp av en gas har i jämförelse med utsläpp av samma mängd (kg) koldioxid (CO₂). Genom att uttrycka växthusgasutsläpp i koldioxidekvivalenter kan man enkelt jämföra enskilda gasers bidrag till växthuseffekten. Omräkningen sker genom att man multiplicerar utsläppet (kg) av en växthusgas med gasens så kallade GWP-faktor (Global Warming Potential).³⁰

I tabellen nedan kan vi konstatera att oavsett transportslag ger HVO betydligt lägre utsläpp av CO₂e än diesel samt att motorvagnen har 12% lägre utsläpp än bussen vid 100% HVO som drivmedel.



Tabell. Utsläpp av CO₂e. I tabellen ovan baserar vi snittförbrukningen för bil och buss på en Volvo V70 samt en Volvo turistbuss.³¹ Y1:ans (Inlandsbanans nuvarande motorvagn) förbrukning baseras på faktisk förbrukning under 2016. I samband med det test som genomfördes på Inlandsbanan under våren 2017 med en Kroatisk motorvagn, blev det endast en marginell skillnad på bränsleförbrukning mot nuvarande Y1 trots ett mer än dubbelt så långt tåg, 210 sittplatser jmf med 68.

²⁹ DSB Sverige: Tåg och miljö

³⁰ Naturvårdsverket: Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 1990-2015

³¹ Sveriges portal för miljöbilar

13. Bussgods

I ett scenario där persontrafiken på linje 46 upphandlas på tåg istället för buss behöver frågan om godset hanteras. Linje 46 är en viktig del i Bussgods totala uppdrag och godshanteringen är omfattande på aktuell sträcka och är, enligt Bussgods, också lönsam. Att tänka sig att bussgods skulle flyttas över till tåget är inte troligt då den logistiken är svår att få till med nuvarande infrastruktur och med de godsombud som finns längs med sträckan.

13.1 Dagens hantering

I Jämtlands län bedrivs godshantering med linjetrafik i Länstrafikens regi. Denna godshantering omfattar hela landet. Längs Inlandsbanans sträckning Östersund-Mora, finns godsterminaler i Östersund, Sveg och Mora samt godsombud på orterna Svenstavik, Åsarna, Rätan, Ytterhogdal, Sveg och Orsa.

Bussgods är i grunden en regionalpolitisk fråga och ska verka där alternativa transporter saknas. Bussgods ska dock bedrivas på kommersiella grunder och minst bära sina egna kostnader, för att konkurrera med andra godstransportörer på lika villkor. Bussgods har de senaste åren dragits med förlustresultat. Sedan 2009 har frakterna minskat med 30 procent och därmed också intäkterna.³²

Länstrafiken i Jämtland AB fick 2015 i uppdrag att genomföra åtgärder i Bussgods verksamhet, så att ett balanserat resultat skulle uppnås senast 1 juli 2016. Efter att åtgärder vidtagits men med fortsatt underskott gavs februari 2016 ett ytterligare uppdrag, av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland samt Region Jämtland Härjedalen, att presentera en möjlig framtida gemensam organisation för Bussgods i de fyra nordligaste länen.

På utredningens rekommendationer har därefter beslutet fattats att bilda en gemensam organisation för Bussgods i norr. Genom en fusion kommer verksamheten i Norrbotten och Västernorrland föras in i det nya bolaget, vars grund är Bussgods Västerbotten AB. Verksamheten i Jämtland, som idag bedrivs som en avdelning inom Länstrafiken i Jämtland, ska också överföras till det nya bolaget under hösten 2017. Intentionerna med en sammanslagning är enligt utredningen att samordna och effektivisera verksamheten.

13.2 Alternativ till nuvarande hantering av godset.

E45 är en väl trafikerad europaväg där även privatägda godstransportörer verkar och det saknas inte alternativa möjligheter till transporter av paket och gods.

³² Bussgodsorganisation Norr RUN/647/2016

Ett möjligt scenario är att det gods som transporteras längs med linje 46 hanteras i ett separat fordon genom bussgodsorganisationen. Visst gods, som av utrymmesskäl inte kan tas med på bussen, hanteras redan idag av Bussgods genom underleverantörer som ex. Schenker, PostNord och DHL. Bussgods har avtal med de privata speditörerna i de fallen.

Fördelarna med att hantera godset i ett eget separat fordon är flera. En buss som också hanterar gods är betydligt dyrare i inköp och tar också bort flera passagerarplatser. Det finns flera olika bussmodeller men den som används mest frekvent på linje 46 är en buss med 35 platser. Utan godsdelen så skulle bussen kunna ta med 10 ytterligare passagerare. Hantering av gods i linjetrafik inverkar också på restidskvoten vilket också torde påverka viljan och inställningen till att välja ett kollektivt färdssätt.

Argument som talar för bussgods i linjetrafik är att det, enligt Bussgods, är mer kostnadseffektivt och också tillförlitligt då den följer en given tidtabell. Dessutom är godset på linje 46 viktig för helheten för bussgods i Jämtland/Härjedalen.

En viktig aspekt att ta med i beaktandet är de kommersiella alternativ som finns att tillgå längs med linje 46. Kostnaden för att skicka ett mindre paket, beroende på storlek och destination, är lägre med en privat godstransportör i jmf med Bussgods fastställda taxa. Skrymmande paket, som inte får plats på bussen, hanteras av Bussgods genom de privata godstransportörerna. Enligt Bussgods går ”de back” på den frakten och frakten för ett sådant paket blir därmed subventionerad på en rutt där det finns väl fungerande alternativ till Bussgods.

Bussgods Sverige har i Dalarna upphandlat bussgodshanteringen separerat från linjetrafiken. Ett paket som skickas från Östersund med ex. destination Falun, transporteras med linje 46 med omlastning i Mora för fortsatt transport av den privata godstransportören till Falun. Även om godsvolymer anländer flera gånger per dag till Mora från Jämtland så sker omlastning för vidare transport en gång per dag.

Förslag:

- För en sammanhållen infrastruktur för Bussgods i norr, upphandlas godshanteringen på linje 46 fortsättningsvis till fordon som enbart hanterar gods och inte persontrafik.

14. Effekter av ett förändrat principbeslut

14.1 Rätansbyn och Ytterhogdal

Inlandsbanan går, i många delar, parallellt med E45 mellan Östersund och Mora. Två orter som Inlandsbanan inte når är Rätansbyn och Ytterhogdal. Från E45 vid Rätansbyn in till Röjan station som ligger invid Inlandsbanan är det ca 1 mil. Trafikverket rustar upp vägsträckan med en helt ny väggropp, beläggning samt delvis ny och rakare sträckning som beräknas vara klar under 2018.

Enligt statistik från Länstrafiken Jämtland var det 3 656 personer påstigande under 2016 i Rätansbyn, jämt fördelat över veckans alla dagar. Från E45 vid Ytterhogdal in till Ytterhogdal station invid Inlandsbanan är det knappt 6 km. 5 143 personer steg på bussen i Ytterhogdal under 2016, även här jämnt fördelat över veckans dagar.

Förslag: För att tillgodose resenärer i Rätan och Rätansbyn med matarbuss ut till Inlandsbanan, anpassa, om möjligt, linje 615 till att passera Röjan de turer där anslutningarna på Röjan station är aktuella. I det fall det inte är möjligt med hänvisning till skolskjutsar, använda en mindre buss som rymmer ca 15 personer mellan Rätansbyn och Röjan station. För att tillgodose resenärer i Ytterhogdal med matarbuss ut till Inlandsbanan anpassa linje 26 till att passera Ytterhogdal station de turer där anslutningarna är aktuella. I det fall det inte är möjligt, med hänvisning till skolskjutsar, använda en mindre buss som rymmer ca 15 personer mellan Ytterhogdal och Ytterhogdal station.

14.2 Effektivisering av trafikutbud på sträckan Östersund-Åsarna-Östersund

På sträckan Östersund-Brunflo-Hackås-Svenstavik-Åsarna erbjuder idag Länstrafiken Jämtland tre separata linjer, 46, 163 och 164. De separata linjernas syfte och mål beskrivs på följande sätt i Trafikförsörjningsprogrammet. Linje 46 är planerad för tåganslutning i Mora och Östersund, veckopendling och serviceresor Sveg – Östersund. Linjen har stor interregional betydelse för person- och godsbefordran. Den medfinansieras av Trafikverket. Linjen inrättades år 91/92 som ersättning för rälsbusstrafik på Inlandsbanan.

Linje 163 är idag planerad för skolresor, arbetspendling och serviceresor M-F, L och söndag samordning med linje 164

Linje 164 har som funktion på den långa relationen, tåganslutnings- och serviceresor och skol- och arbetspendling på delsträckor M-F, L, S. Linjen ingår i det s.k. samverkande systemet. Det samverkande systemet består i nu gällande avtal av 16 busslinjer i de fyra nordligaste länen där buss 164 är en av dessa. Ersättningen från Trafikverket för linje 164 är 1,85 Mkr per år i nuvarande avtal. Trafiken i det samverkande systemet utreds just nu inför ett nytt avtal. (Bosse Andersson, Trafikverket, mail 2 maj 2017).

Enligt nuvarande tidtabell går vissa turer på dessa linjer parallellt. Dessa turer skulle kunna effektiviseras om man ser de tre linjerna som ett system och i detta även inkluderar den s.k. ”Snöpendeln”.

- Tur 1 på linje 46 och tur 2 på linje 164 går parallellt från Åsarna till Östersund, med avgång kl. 8.00 måndag till fredag. Det enda som skiljer turerna, enligt tidtabell, är att linje 164 angör hållplats Hackås Industrivägen.

Förslag 1: Avsluta tur 2 på linje 164 i Åsarna och låt resenärerna som ska vidare mot Östersund byta till tåg för vidare färd. Detta bör inte påverka skol- och arbetspendling på något sätt.

Förslag 2: Ändra färdväg för tur 2 på linje 164 att avsluta sin tur i Röjan och låt resenärerna som ska vidare mot Åsarna och Östersund byta till tåg för vidare färd. Denna justering skulle medföra att snöpendeln till och från Röjan skulle kunna tas bort. Servicen skulle finnas kvar men med en kostnadsbesparing. Snöpendeln bekostas idag av näringen. Detta skulle kunna påverka skolskjutsarna som i så fall måste upphandlas separat. Arbetspendling bör inte påverkas på något sätt.

- Tur 3 på linje 46 och tur 6 och 12 på linje 163 går parallellt från Åsarna till Östersund med avgång kl.12.00. Det enda som skiljer turerna, enligt tidtabell, är att linje 163 angör hållplatserna Hackås Industrivägen samt Fåker.

Förslag: 163 har här funktionen som skolskjuts samt servicetrafik. Låt den kvarstå. Anpassa tidtabellen för bussen att passa med tåganslutning i Östersund. Inlandstrafiken behöver här inte gå parallellt utan kan gå annan tid. För resenärer söder om Åsarna som hänvisas till annan anslutningstrafik.

- Tur 53 på linje 46 och tur 56 på linje 164 går parallellt från Åsarna till Östersund, med avgång 8.40, lördagar. Det enda som skiljer turerna, enligt tidtabell är att linje 164 angör hållplats Hackås Industrivägen. Denna tur på linje 164 kan anses som serviceresor på den långa relationen, varför ett byte till tåg i Åsarna inte stör den funktionen. Däremot begränsas serviceresorna för de medborgare som bor mellan Åsarna/ Röjan och Östersund kring hållplatser som inte trafikeras av tåget.

Förslag 1: Avsluta tur 56 på linje 164 i Åsarna och låt resenärerna som ska vidare mot Östersund byta till tåg för vidare färd. Lägg ev. till en linje 163 i anpassad storlek från Åsarna in mot Östersund.

Förslag 2: Ändra färdväg för tur 56 på linje 164 att avsluta sin tur i Röjan och låt resenärerna som ska vidare mot Åsarna och Östersund byta till tåg för vidare färd. Denna justering skulle medföra att snöpendeln till och från Röjan skulle kunna tas bort. Servicen skulle finnas kvar men med en kostnadsbesparing. Snöpendeln bekostas idag av näringen. Lägg ev. till en linje 163 i anpassad storlek från Åsarna in mot Östersund.

- Tur 55 på linje 46 och tur 54 på linje 164 går parallellt från Åsarna till Östersund, med avgång kl. 17.50 på lördagar.

Förslag 1: Avsluta tur 54 på linje 164 i Åsarna och låt resenärerna som ska vidare mot Östersund byta till tåg för vidare färd.

Förslag 2: Ändra färdväg för tur 54 på linje 164 att avsluta sin tur i Röjan och låt resenärerna som ska vidare mot Åsarna och Östersund byta till tåg för vidare färd. Denna juste-

ring skulle medföra att snöpendeln till och från Röjan skulle kunna tas bort. Servicen skulle finnas kvar men med en kostnadsbesparing. Snöpendeln bekostas idag av näringen.

- Tur 72 på linje 164 och tur 73 på linje 64, på söndag kväll går med endast en timmes mellanrum från Åsarna in mot Östersund.

Förslag 1: Anpassa tidtabellerna att ansluta i Åsarna. Resenärerna på linje 164 hoppar här på tåget med vidare färd in till Östersund.

Förslag 2: Ändra färdväg för tur 72 på linje 164 att avsluta sin tur i Röjan och låt resenärerna som ska vidare mot Åsarna och Östersund byta till tåg för vidare färd. Denna justering skulle medföra att snöpendeln till och från Röjan skulle kunna tas bort. Servicen skulle finnas kvar men med en kostnadsbesparing. Snöpendeln bekostas idag av näringen.

- Tur 2 på linje 46 och tur 5 på linje 163 går parallellt från Östersund till Svenstavik, med avgångar kl. 6.55 och 7.00. Det enda som skiljer turerna, enligt tidtabell, är att linje 163 angör hållplatserna Fåker, Sanne vägskäl och Hackås Industrivägen.

Förslag: Upphandla skolskjuttrafiken separat där det inte fungerar att planera med tåg. Låt arbetspendlingen ske med tåg.

Slutsats

Begränsa sträckan på linje 164 till att gå mellan Funäsdalen och Åsarna, alternativt Röjan. Komplettera sträckan Åsarna och Östersund med linje 163 i anpassad storlek där det inte är möjligt att angöra med tåget eller nuvarande trafik på linje 163. Se de tre linjerna som en helhet för ökad effektivitet. I det fall det påverkar skolskjutsarna, att avsluta linje 164 i Röjan, upphandlas den trafiken separat.

Trafikverkets finansiering för linje 164 kan komma att förändras om linjens sträckning kortas ner. Finansieringen baseras dock på linjens nettokostnad varför en ev. förändring av biljettintäkter påverkar ersättningen.

Viktigt att poängtera är att åka en del av sträckan med tåg är säkert positivt för de flesta samtidigt som ett byte kan inverka negativt på resebenägenheten. Samtidigt kan en trolig förkortning av restid komma att uppväga det negativa med ett fordonsbyte.

Inbesparing	Alternativkostnad
Buss Åsarna – Östersund, tur 2, linje 164 Snöpendeln Klövsjö – Röjan	Upphandlad skolskjuts
Buss Åsarna – Östersund, tur 56, linje 164 Snöpendeln Klövsjö – Röjan	Anpassat fordon Åsarna – Östersund
Buss Åsarna – Östersund, tur 54, linje 164 Snöpendeln Klövsjö – Röjan	
Buss Åsarna – Östersund, tur 72, linje 164 Snöpendeln Klövsjö – Röjan	
Buss Östersund – Svenstavik, tur 5, linje 163	Upphandlad skolskjuts

Sammanställning effektivisering av trafikutbud

15. Frågor som kan behöva belysas ytterligare

Pendlarparkering

För att få fler att välja att resa kollektivt så krävs det också att den omliggande infrastrukturen fungerar. Få bor i direkt anslutning till hållplatserna och därför är det viktigt att det finns möjlighet för den som pendlar att parkera sin bil för att samåka eller byta till kollektivt färdmedel. Moderna pendlarparkeringar med motorvärmare bidrar till minskningen av CO₂ utsläpp och är ett incitament för att få fler att åka kollektivt. Likande satsningar har också gjorts längs med Mittbanan bl.a i Undersåker där konceptet varit framgångsrikt. Eftersom markägarförhållanden varierar mellan kommunerna och vid hållplatserna är det en fråga som behöver hanteras separat.

Upphandling av linje 45, 46 samt 63

Beställaren av Inlandstrafiken, linjerna 45 Gällivare-Arvidsjaur-Dorotea-Östersund, linje 45 Östersund-Sveg- Mora samt linje 63 Dorotea-Umeå, är trafikhuvudmannen i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län med uppgift att driva och utveckla kollektivtrafiken i ett sammanhängande trafiksystem i sitt område. Länstrafiken i Jämtland är den som utför upphandlingen idag utifrån att den största delen av trafiken utförs i Jämtlands län. I det fall beställaren i Jämtlands län beslutar om ett principbeslut att föra över trafiken på linje 46 till tåg, kan övriga linjer i ”paketet” komma att påverkas. Vid en ev. exkludering av linje 46 har inte Länstrafiken i Jämtland den största delen av trafiken och en konsekvens av detta kan vara att någon av de övriga trafikhuvudmännen istället kan bli den som utför upphandlingen för linje 45 och 63.

16. Samhällsekonomisk analys

16.1 Inledning

I denna samhällsekonomiska beräkning utgår vi från nuvarande busstrafik, linje 46, och jämför med en framtida tågtrafik på sträckan Mora – Östersund. Tågalternativet är uppdelat på två olika scenarier, Alt A och Alt B. Kalkylen bygger på försiktighetsprincipen på så vis att värdering görs försiktig samt transparent enligt beskrivningen nedan. Vi har valt att utgå från värderingsprinciper enligt Trafikverkets ASEK 6.0³³.

Vi har valt att göra en förenklad beräkning där vi utgår från nuvarande kostnadsläge när vi presenterar en årskostnad, dvs vi har inte räknat in ett framtida värde i beräkningen. Vi har även valt att direkt översätta de värden som ASEK 6.0 anger, trots att de anges i 2014 års penningvärde. De samhällsekonomiska beräkningarna, under respektive alternativ, avser skillnaden från nuvarande upplägg.

16.2 Befintlig trafik

Uppgifterna från befintlig trafik har tagits in från Länstrafiken i Jämtland. En uppskattning av Trafikverkets stöd till befintlig trafik på sträckan är framtagen av Trafikverket då det totala stödet avser hela sträckan Gällivare – Mora. Beskrivning av detta stöd finns längre ner i den samhällsekonomiska beskrivningen. Med bakgrund av detta kan vi konstatera att 2016 års busstrafik på linje 46 gick med ett minusresultat på ca 3,6 miljoner kr. Till detta kommer ett resultat för bussgods på sträckan på – 100 000 kr³⁴.

Vi vill poängtera att denna kalkyl bygger på den intäktsberäkning som Länstrafiken gjort på linjen där de har varit tydliga med att det är en försiktig beräkning av intäkter. Enligt de antagandena vi gör i beräkningen för tåg, skulle även dagens intäkt kunna ligga på en högre nivå och därmed ge ett bättre resultat för linjen.

³³ ASEK 6.0 - Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, version 2016-04-01

³⁴ Uppgifter från ekonomiavdelningen på Länstrafiken i Jämtland AB

16.3 Alternativ trafik på tåg

Alt A

Inlandsbanan AB presenterade den 24 maj 2017 planer på att, med hjälp av utländska investerare, uppgradera infrastrukturen på Inlandsbanan för att klara betydligt högre hastigheter, hastigheter för persontåg på upp till 140 km/ tim. Detta är utgångspunkten för Alt A.

Samhällsekonomisk beräkning

Post	KKR
Biljettintäkter	5 090
Trafikverkets stöd	6 112
Trafikeringskostnader	-16 325
Skatteeffekter	-3 370
Restider	14 286
Resekostnader	0
Miljöeffekter	0
Trafikolyckor	13 576
Samhällsbetalda resor	301
Summa	19 670

Alt B

Med mindre åtgärder kan hastigheten på Inlandsbanan höjas till en medelsnittshastighet på 90 km i timmen. Dessa åtgärder ryms inom Inlandsbanan ABs budget och är utgångspunkten för Alt B.

Samhällsekonomisk beräkning

Post	KKR
Biljettintäkter	5 090
Trafikverkets stöd	6 112
Trafikeringskostnader	-16 325
Skatteeffekter	-3 370
Restider	8 431
Resekostnader	0
Miljöeffekter	0
Trafikolyckor	13 576
Samhällsbetalda resor	301
Summa	13 815

16.4 Förutsättningar för de ekonomiska beräkningarna

Intäkter

Biljettintäkter

Med utgångspunkt från det utfall Länstrafiken presenterat för trafiken på linje 46, kan vi konstatera att den genomsnittliga intäkten per resenär idag är 43 kr. Denna genomsnittliga intäkten känns låg för en interregional linje. Biljettpriset för hela sträckan Mora – Östersund är 280 kr och ca 13 000 personer har åkt hela den sträckan under 2016. Vid full debitering borde dessa resor i sig överstiga den biljettintäkt som lämnats för linjens totala intäkter. Länstrafiken motiverar den låga biljettintäkten, för linje 46, med att det inte på ett enkelt sätt går att urskilja om de personer som köpt länskort, periodkort och 20 resorskort åkt linje 46 och därför använder de sig av en lägre snittintäkt i sina beräkningar.

I beräkningen för alternativen för tåg har vi valt att räkna nuvarande biljettintäkter genom att identifiera mellan vilka orter huvuddelen (61%) av resenärerna rest och beräknat att resenärerna betalar i genomsnitt 60% av det ordinarie biljettpriset för dessa resor. Biljettintäkterna för de 39% av resenärerna som åker mellan andra hållplatser än de identifierade beräknas till 0 kr. Även här en försiktig bedömning av biljettintäkterna för linjen.

I beräkningen görs antagandet att det sker en resandeökning med 30% vid överflyttning till tåg med hänvisning till restidsförkortning, tillgänglighet, säkerhet och möjlighet att arbeta under resan. Då kapaciteten finns på tåget kommer en betydligt högre resandeökning vara möjlig. Vid full buss åker idag 35 passagerare. Vid en överflyttning till tåg kommer kapaciteten att höjas till 120 sittande passagerare (inkl. 10 rullstolsplatser) och 300 totalt med stående passagerare. Att räkna på en 30 % ökning från 35 passagerare till 45 passagerare på en pendlingsavgång är ingen orealistisk siffra utan ökningen är sannolikt högre än så.

Trafikverkets stöd för linje 46

Trafikverket (och tidigare Rikstrafiken) har ett uppdrag att stå för statens avtal om interregional kollektivtrafik som inte kan bedrivas kommersiellt. Ett avtal kan tecknas om det finns transportpolitiska skäl för detta. De huvudsakliga skälen är att trafiken ger effekter för tillgängligheten till interregionala resmål.

Trafikverkets uppdrag är att upprätthålla tillgängligheten. När det handlar om en trafik som både har interregionalt och regionalt resande står Trafikverket för kostnaden för ett basutbud för att möjliggöra interregionala resor. Om utbudet är så lågt att hela trafiken kan betraktas som ett basutbud är det nivån för det interregionala resandet, mätt som personkilometer, som avgör hur stor andel av kostnaden som Trafikverket ska ta. Det senare gäller för nuvarande busstrafik på linje 46.

Stödet idag utgår ifrån nettokostnaden för trafiken, dvs bruttokostnad exklusive overhead minus biljettintäkter, samt andelen interregionala personkilometer, som beräknas till ca 50 procent. I det fall en förändrad trafik etableras skulle Trafikverket sannolikt utgå ifrån samma beräkning så länge det inte finns något som tyder på att andelen interregionala personkilometer förändras med den nya trafiken, säger Bosse Andersson på Trafikverket. Han tillägger att om Trafikverket ska betala mer för trafiken i

form av tågtrafik måste trafiken även ge mer utifrån deras uppdrag. Tydliga effekter som kan utgöra motiv för detta är om restiderna minskar så att tillgängligheten förbättras för de som reser.

Utifrån denna bakgrund kan vi anta att stödet från Trafikverket bibehålls på minst samma nivå då restiden i förhållande till bussen, mellan Mora och Östersund, förkortas med 2 timmar och 15 minuter respektive 1 timme och 20 minuter beroende på tågalternativ vilket därmed ökar tillgängligheten för resenären.

Kostnader

Fordonskostnader

I denna post ingår investering av två nya persontåg. Tågens livslängd är beräknade till 30 år med ett restvärde på 10%. Rekommenderad kalkylränta från ASEK 6.0 ³⁵ är utgångspunkten i kalkylen, dvs 5%. I fordonskostnader ingår även personalkostnader, utbildningskostnader, drift och underhåll, försäkringskostnader, banavgifter samt drivmedel.

I tågalternativet har vi inte tagit med någon kostnad för förstärkningstrafik, på ordinarie sträckning, då vi i beräkningen inte gjort antagande på resandeökning mer än upp till den ökning av kapacitet som kommer att finnas på tåget. Däremot finns förstärkningstrafik från Ytterhogdal och Rätansbyn in till Ytterhogdal station respektive Röjan station med i fordonskalkylen. Till övriga hållplatser, som vid överflyttning till tåg inte kommer att trafikeras som idag, har förstärkningstrafiken inte beräknats då den snabbare restiden kräver färre stop.

Bussgods

Enligt uppgifter från Länstrafiken var resultatet för bussgods, på sträckan, – 100 000 kr. Då förutsättningarna för bussgods är att täcka sina egna kostnader har vi valt att inte ta med bussgods i denna beräkning. Diskussion kring bussgods hanteras i huvudrapporten.

Samhällsekonomiska effekter

Skatteeffekter

I beräkningen har en skattefaktor på 1,3 användas för uppräkningskostnader och övriga kostnader som finansieras genom skatter från statlig och/eller kommunal budget, enligt ASEKs rekommendation.

Restidseffekter

Vi har i denna beräkning utgått från ASEK 6.0 rekommendation kring tidsvärdering för inbesparad tid av normal restid för privata resor samt värdering av inbesparad restid för tjänsteresor med tåg ³⁶. Då såväl nationella/långväga resor (längre än 10 mil) liksom regionala/lokala/kortväga resor (kortare än 10 mil) värderas lika har ingen hantering av typ av resa gjorts.

³⁵ ASEK 6.0, kap 5-Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, version 2016-04-01

³⁶ ASEK 6.0, kap 7-Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, version 2016-04-01

För att göra beräkningsunderlaget för restidseffekter hanterligt, har vi valt att utgå från de identifierade resenärerna som reser mellan vissa bestämda orter, samma som i beräkningen av biljettintäkter. Utifrån detta har vi sedan gjort en procentuell fördelning av det totala antalet resenärer. Fördelningen är underlag för beräkningen av restidseffekter och värderingen av denna till monetära termer. Vi anser att underlaget är representativt för hela resandeunderlaget då det innefattar såväl nationella som regionala resor och representerar merparten (61%) av resenärerna.

Vi är medvetna om att ett eventuellt byte från tåg till buss alternativt från buss till tåg är förenat med en uppoffring för resenären och därmed en samhällsekonomisk kostnad. Men i och med att vi inte tagit med de minskade kostnader som en förkortad linje 164 skulle innebära i huvudkalkylen, väljer vi inte heller att ta med den uppoffringskostnad som ett byte skulle innebära. (Se stycket nedan ”Indragen trafik”). Även här gör vi antagandet att det sker en resandeökning med 30% vid överflyttning till tåg.

Resekostnadseffekter

Då en överflyttning av linje 46 på tåg inte kommer att påverka biljettpriset för resenären på något sätt värderas denna effekt till 0. Länstrafikens biljettsystem samt prismodell kommer att tillämpas även efter en överflyttning till tåg.

Effekter av luftföroreningar och klimatgaser

Med hänvisning till de tuffa mål som Sverige och Regionen satt upp gällande minskade koldioxidutsläpp utgår vi från att den kommande upphandlingen för linje 46 ställer krav på 100% förnybara drivmedel i trafiken. Av den anledningen har vi värderat dessa effekter till 0. I utredningen ser vi att tåget har ett något lägre utsläpp av CO₂ ekvivalenter än buss även om båda drivs med 100% HVO. Vi vet även att bussens slitage på vägbanan har vissa negativa hälsoeffekter som vi väljer att inte värdera i denna beräkning.

Trafiksäkerhetseffekter

Även vid värdering av trafiksäkerheten har vi utgått från rekommendationerna i ASEK 6.0³⁷. Beräkningen grundar sig på Transportstyrelsens STRADA statistik för de senaste 5 åren, 2012-2016, omräknad till en genomsnittlig olyckssiffra per år. I denna beräkning har vi antagit att olyckorna på sträckan kommer att minska med 20% vid överflyttning av trafiken från landsväg till tåg. Detta med hänvisning till att många av olyckorna sker på sträckan Svenstavik – Östersund där ett väl fungerande alternativ för arbetspendling på tåg kommer stimulera just pendlare att välja tåget istället för bilen varpå olyckorna sannolikt kommer att minska.

Samhällsbetalda resor

I huvudrapporten diskuteras samhällets beräknade kostnadsbesparingar vid en samordning av de särskilda persontransporterna. En överföring av kollektivtrafiken på tåg skulle förenkla denna samordning ytterligare då utrymmet och tillgängligheten ger helt andra förutsättningar. I denna beräkning har vi valt, med hänvisning till försiktighetsprincipen, att värdera samhällets kostnadsbesparing genom att

³⁷ ASEK 6.0, kap 9-Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, version 2016-04-01

endast ta med de färdtjänstresor som inte utförs med specialfordon i Bergs och Härjedalens kommuner och inte heller ta med de sjukresor i dessa kommuner som går till och från Östersund. Tåget möjliggör även liggande transporter men vi har valt att lägga den möjligheten utanför denna beräkning. I beräkningen används Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) uppskattade kostnadsbesparing på 30 % vid en överflyttning av resor från särskild till allmän kollektivtrafik.

Effekter som inte värderat i monetära termer

Slitage på infrastrukturen

Vid busstrafik sker slitage på vägbanan. Vid järnvägstrafik sker visst slitage på järnvägsinfrastrukturen men rullmotståndet och friktionen stål mot stål är mycket mindre. Persontrafiken på Inlandsbanan mellan Mora och Östersund kommer vara en liten del av det framtida totala transportarbetet varför slitage på infrastrukturen kommer att vara marginell. Vi har i beräkningen valt att inte värdera skillnaden i slitage av infrastrukturen mellan buss och tåg i monetära termer.

Indragen trafik

I utredningen presenterar vi förslag till effektivisering av trafiken totalt. Detta förslag innebär bl.a. att linje 164 ansluter till tåget i Åsarna vilket skulle minska kostnaderna för linje 164 med fyra turer per dag då trafikering av sträckan Åsarna - Östersund plockas bort. Det finns vissa osäkerheter i detta förslag då vi konstaterat att skolskjuts samt viss annan tillgänglighet kan påverkas. Linje 164 har även bidrag från Trafikverket för sin trafik i det sk. samverkande systemet, ett bidrag som kan komma att påverkas om trafiken dras ner. Med anledning av dessa osäkerhetsfaktorer värdera vi inte detta i denna beräkning.

Övrigt

Vi kan konstatera att priset i kommande upphandling för trafiken på linje 45 och linje 63 kan, vid en överflyttning av trafiken till järnväg, komma att påverkas då dessa linjer idag upphandlas i ett gemensamt paket med linje 46. En överflyttning kan också innebära att framtida upphandlingar, av den övriga interregionala trafiken, inte kommer att utföras av Länstrafiken i Jämtland då trafiken i övrigt inte till störst del går i Jämtland.

16.5 Slutsats

Att föra över den interregionala trafiken på linje 46, från buss till järnväg, är lönsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta gäller i båda de alternativen som presenteras i den samhällsekonomiska beräkningen. De avgörande samhällsekonomiska vinsterna är den förkortade restiden samt den ökade trafiksäkerheten med minskat antal olyckor.

Ur ett företagsekonomiskt perspektiv visar beräkningen på ett negativt resultat vid en överflyttning. Tåg är ett dyrare alternativ initialt. Dock är de samhällsekonomiska vinsterna betydligt större för tåget i jämförelse med bussen. Restidsförkortningen ger stora vinster och lägger man också till värden som regionförstoring och regional utveckling, är vinsterna omfattande. En förbättrad infrastruktur blir en del av en självförstärkande positiv utveckling då investeringen i sig lockar till sig företag och individer

som kan dra nytta av förbättringarna vilket också leder till en effektivare matchning på arbetsmarknaden.

17. Slutsats och diskussion

17.1 Effekter på tillväxt och utveckling

”Inlandsbanan kan rustas upp genom miljardinvesteringar från pensionsfonder och andra institutionella investerare. Det är det australiensiska företaget Macquarie, som via en av sina infrastrukturfonder, visat intresse av att utveckla verksamheten tillsammans med de inlandskommuner som i dag driver verksamheten. En sådan upprustning skulle öppna för mer person- och godstrafik och även vara vital för råvarunäringarna i Norrland, som skogs-, stål- och gruvindustrin”.

Pressmeddelande Inlandsbanan 24/5-2017.

I detta avslutande kapitel diskuteras slutsatserna av studien. Vi har valt att benämna infrastrukturen Inlandsbanan, inkl. bolaget med dess dotterbolag, gemensamt som Inlandsbanan för att skapa läsarvänlighet.

Syftet med studien har varit att undersöka förutsättningarna för Inlandsbanan att återinföra reguljär kollektivtrafik med fokus på arbetspendling och att utveckla det turistiska resandet. Inlandsbanans mål är att minska restiden och samtidigt avstånden i inlandet och att visa att fungerande tågförbindelser med modern infrastruktur behövs i inlandet. En upprustning, menar Inlandsbanan, skulle förutom snabbare godstransporter även förbättra förutsättningarna att erbjuda jobb och samhällsservice i hela inlandet och där både besöksnäring och möjligheterna till modern kollektivtrafik skulle få ett ordentligt lyft av en modernisering.

Resultatet av studien ska vara ett stöd för ett politiskt principbeslut om att kollektivtrafiken mellan Mora och Östersund ska flyttas tillbaka till järnvägen.

En av utgångspunkterna för studien har varit, för att ett principbeslut ska vara möjlig, att genomföra en samhällsekonomisk analys för att identifiera samhällsekonomiska vinster vid en överflyttning av trafik från buss till tåg.

I de nationella transportpolitiska målen ingår att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik ska förbättras. Som ett led i detta, presenterade Inlandsbanan AB den 24 maj 2017, sina planer på att med hjälp av utländska investerare uppgradera infrastrukturen på Inlandsbanan för att klara betydligt högre hastigheter för persontåg på upp till 140 km/ tim. En sådan uppgradering får stora effekter på restiden och därmed också de samhällsekonomiska vinsterna.

Att investera i trafikinfrastruktur är kostsamt och för att investeringarna ska vara motiverade behöver nyttorna överstiga kostnaderna. I den samhällsekonomiska beräkning som genomförts har vi utgått från nuvarande busstrafik på linje 46 och jämfört den med en framtida tågtrafik på sträckan Mora – Östersund. I båda alternativen är den samhällsekonomiska vinsten omfattande.

17.2 Effekter på tillgängligheten

Tillgängligheten på delar av länets vägar har de senaste åren fått en betydande restidsförsämring. I de politiska styrdokumenterna för regionen lyfts bland annat landsbygden i Jämtlands län som en attraktiv boendemiljö. För att landsbygden ska upplevas som attraktiv krävs dock att det finns tillgång till arbete och grundläggande service och med en bra infrastruktur kan också mer perifert liggande områden få en ökad attraktionskraft. I Jämtlands län pågår en omfattande arbetspendling till framför allt arbetsplatser i Östersund. Den kollektivtrafik som erbjuds idag, längs med riksväg 45, är inte tillräcklig och inte heller attraktiv för arbetspendlare. Av de som dagligen pendlar mellan kommunerna är det bara en mindre andel som idag använder sig av kollektivtrafiken vilket tillgänglig statistik visar på. Även om vissa turer är fullbelagda så är potentialen betydligt större än så att få en överflyttning från bil till buss/tåg.

I den analys som denna studie genomfört så framgår det att det finns en kritisk gräns för när kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen. För att konkurrera med bilen är ett bra utbud avgörande. Avgångstider, linjesträckning, möjligheten att kunna arbeta etc. kan vara avgörande i valet av resesätt. Vill man öka resandet ska fokus ligga på produktfördel och användbarhet. Flera exempel och studier runt om i landet visar på att kortare restider i form av tåg, stärker attraktionskraften för orten vilket också stärker det lokala näringslivets konkurrenskraft.

Bättre möjligheter till snabb och bekväm arbetspendling går åt ”båda hållen”, dvs arbetskraft in och arbetskraft ut vilket bidrar till en regional arbetsmarknadsförstoring. Ju kortare restiden är, desto starkare är den lokala befolkningsutvecklingen till nytta för regionens attraktionskraft. Vid en överflyttning från buss till tåg, förkortas restiden med 2 timmar och 15 minuter respektive 1 timme och 20 minuter beroende på tågalternativ vilket därmed ökar tillgängligheten för resenären.

17.3 Effekter särskilda persontrafiken

Att samordna den särskilda persontrafiken är en tydlig ambition från samhällets sida. Genom en samordning kan man uppnå en bättre kostnadseffektivitet och kapacitetsutnyttjande. En överflyttning av den särskilda kollektivtrafiken kan, enligt olika beräkningar, ge en besparingspotential på cirka 35 procent. Skånetrafiken har infört fria serviceresor för färdtjänstkunderna. Syftet är

att öka rörligheten och tillgängligheten men också att minska på kostnaderna både för den enskilde och för samhället.

Region Jämtland/Härjedalen har också ambitionen att minska behovet av särskilda persontransporter. Möjligheten att resa med tillgänglighetsanpassade fordon finns idag men motverkas av en bristande tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det behövs fler stimulansåtgärder för att få fler med funktionshinder att vilja och kunna välja kollektivtrafiken. Fria resor kan vara ett viktigt stimulansmedel men där en tillgänglighetsanpassning förstås är ett viktigt första steg. En generös bedömning av rätten till fria serviceresor kan även fördröja behovet av särskilda persontransporter vilket är positivt både för den enskilde och för samhället. Kostnaden för de särskilda persontransporterna är mer än sju gånger så hög i jämförelse med allmän kollektivtrafik.

17.4 Effekter på besöksnäringen

För att utveckla destinationer i världsklass behövs en utbyggd och kapacitetsstark transportinfrastruktur. För Jämtlands län är besöksnäringen en basnäring och en väl fungerande tåginfrastruktur är viktigt för att kunna vidareutveckla attraktiva besöksmål. De flesta av länets gäster kommer till destinationerna i egen bil. Även här, liksom för arbetspendlaren, är restiden en allt viktigare faktor. Med justerade hastighetsgränser, med hänsyn till rådande standard på länets vägar, kommer även länets besökare få en försämrad tillgänglighet vilket leder till ökade restider som på sikt kan komma påverka viljan att besöka destinationerna.

17.5 Effekter för bussgods

Bussgods har under en längre tid dragits med lönsamhetsutmaningar. Bussgods har ett regionalt uppdrag att säkerställa att transporter finns att tillgå där alternativa transporter saknas vilket inte är fallet längs med riksväg 45. Det har dock framförts argument att aktuell sträcka är viktig för helheten och att det därför skulle vara motiverat med godshantering i linjetrafik på riksväg 45. Vår bedömning är, i det fallet att trafikbeställaren väljer att upphandla persontrafik på tåg istället för buss, att godshanteringen fortsättningsvis ska upphandlas på särskilda godsfordon och inte på buss alternativt tåg. Det finns en fungerande konkurrens inom godshantering på sträckan vilket borde innebära att det inte behöver bli en kostnadsfördyring att upphandla det separat. Tvärtom, borde fler anbudsgivare ha möjligheten att vara med och tävla om uppdraget om det inte kombineras med persontransporterna.

17.6 Effekter på miljö, hälsa och säkerhet.

Tåget är i de allra flesta fall det kollektiva transportsätt som belastar miljön minst av alla transportmedel. Järnvägstrafiken svarar för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid. Hårda stålhjul mot hårt stålräls ger ett mindre rullmotstånd i jämförelsen med bil och buss. Persontågets riktigt stora miljöfördel ligger också i att det kan transportera många människor samtidigt.

Tåg är 55 gånger säkrare än att åka med bil och motsvarande siffra för bussen är 10 gånger i jämförelse med bilen. Under de senaste 20 åren har endast ett fåtal passagerare omkommit i järnvägsolyckor i Sverige.

Riksväg 45 är en olycksdrabbad vägsträcka. I den genomförda enkätundersökningen upplevde arbetspendlarna att tåg uppfyller kraven om miljö och säkerhet i hög utsträckning och att arbetspendlarna skulle välja tåget, i valet mellan bil och tåg, om avgångstiderna passade.

17.7 Effekter samhällsekonomi

Att föra över den interregionala trafiken på linje 46, från buss till järnväg, är lönsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta gäller i båda de alternativen som presenteras i den samhällsekonomiska beräkningen. De avgörande samhällsekonomiska vinsterna är den förkortade restiden samt den ökade trafiksäkerheten med minskat antal olyckor.

Ur ett företagsekonomiskt perspektiv visar beräkningen på ett negativt resultat vid en överflyttning. Tåg är ett dyrare alternativ initialt. Dock är de samhällsekonomiska vinsterna omfattande. Restidsförkortningen ger stora vinster och adderas också värden som minskning av antalet olyckor, ökad tillgänglighet, regionförstoring och regional utveckling är den förväntade kraften av en förbättrad infrastruktur betydande. En förbättrad infrastruktur blir en del av en självförstärkande positiv utveckling då investeringen i sig lockar till sig företag och individer som kan dra nytta av förbättringarna vilket också leder till en effektivare matchning på arbetsmarknaden.

Syftet med studien har varit att undersöka förutsättningarna för Inlandsbanan att återinföra reguljär kollektivtrafik med fokus på arbetspendling och att utveckla det turistiska resandet. Underlaget visar på omfattande minskningar i restid och också betydande samhällsvinster i form av minskade olyckor och förbättrad tillgänglighet vilket är grunden för att ett principbeslut om överflyttning ska vara möjlig och därmed kunna utveckla snabba och goda förbindelser både regionalt som interregionalt.

18. Referenser

- Arena för tillväxt: Arbetspendling en tillväxtfaktor
ASEK 6.0 - Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, version 2016-04-01
Bussgodsorganisation Norr RUN/647/2016
DSB Sverige: Tåg och Miljö
Handelskammarens Rapport: Regionförstoring för tillväxt och jobb 2008
Inlandsbanan
Länstrafiken Jämtlands län
Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, utvärdering av Pågatåg nordost och Krösatåg
Naturvårdsverket: Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 1990-2015
Regeringen: Mål för transport och infrastruktur 2016
Region Jämtland/Härjedalen – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020
Region Jämtland/Härjedalen Regionala utvecklingsstrategin 2014-2030
Regionfakta
Samlad lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik, analys av för och nackdelar med en samlad lagstiftning, ISBN-nummer:5342, Utgivningsdag: 2014-03-04
Svensk Kollektivtrafik: Kollektivtrafikbarometern
Svenska Skidanläggningars Organisation: Statistik och fakta från branschen och våra medlemmar
Svensk Turism: Besöksnäringens infrastruktur – och transportbehov – prioriterade insatsområden 2017
Sveriges Kommuner och Landsting: Analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik 2014
Sveriges portal för miljöbilar: Miljöfordon
Tillväxtanalys: Hastighetsförändringar i det svenska vägnätet 2008–2011
Trafikverket: Remiss för anpassning av hastighetsgränserna på vägarna
Umeå Kommun: Allt fler i Umeåregionen arbetspendlar 2013
Umeå Universitet: Pendling mellan Umeå och Örnsköldsvik – en studie av arbets- och utbildningsrelaterade resor

19. Bilagor

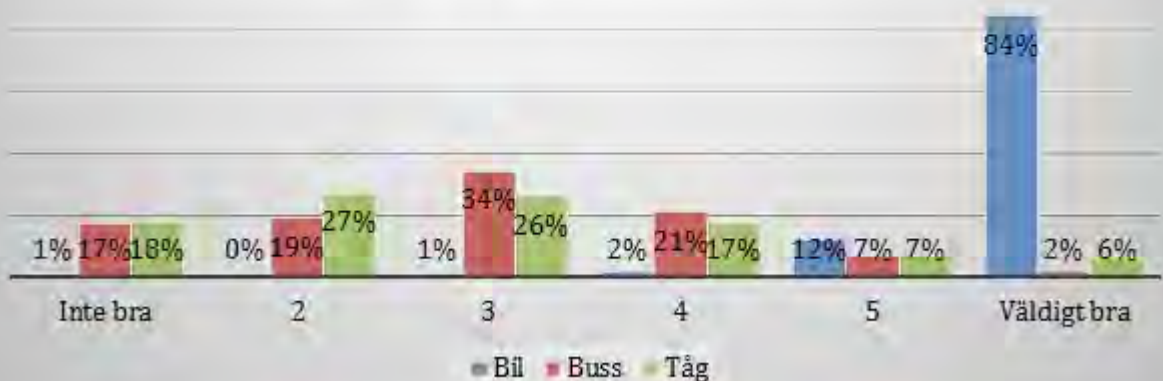
19.1 Bilaga 1 – Enkätresultat



På en skala från 1-6, där 1 är inte bra och 6 är väldigt bra, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller krav om **säkerhet**?



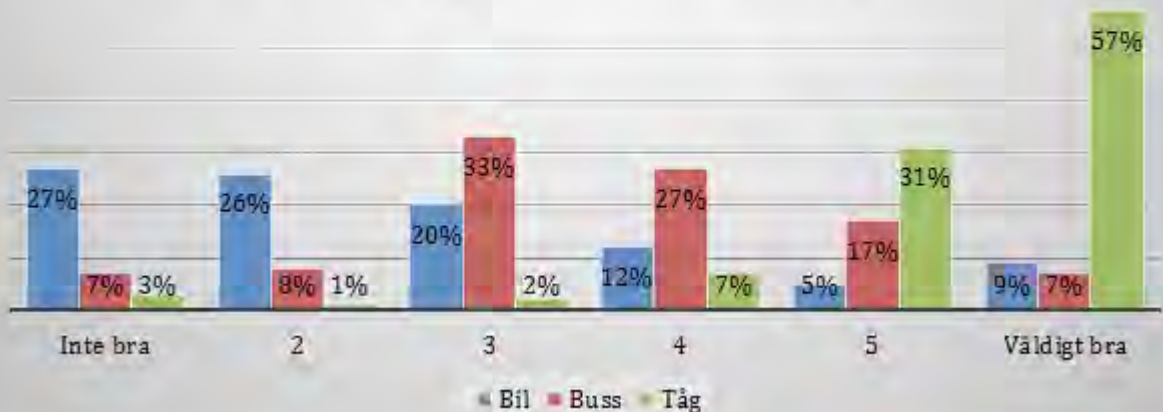
På en skala från 1-6, där 1 är inte bra och 6 är väldigt bra, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller krav om **flexibilitet**?



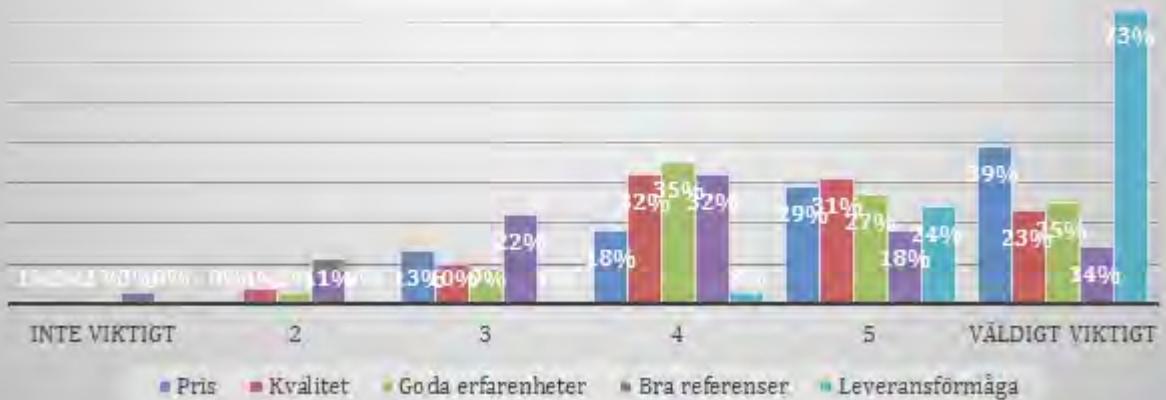
På en skala från 1-6, där 1 är inte bra och 6 är väldigt bra, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller krav om **pris**?



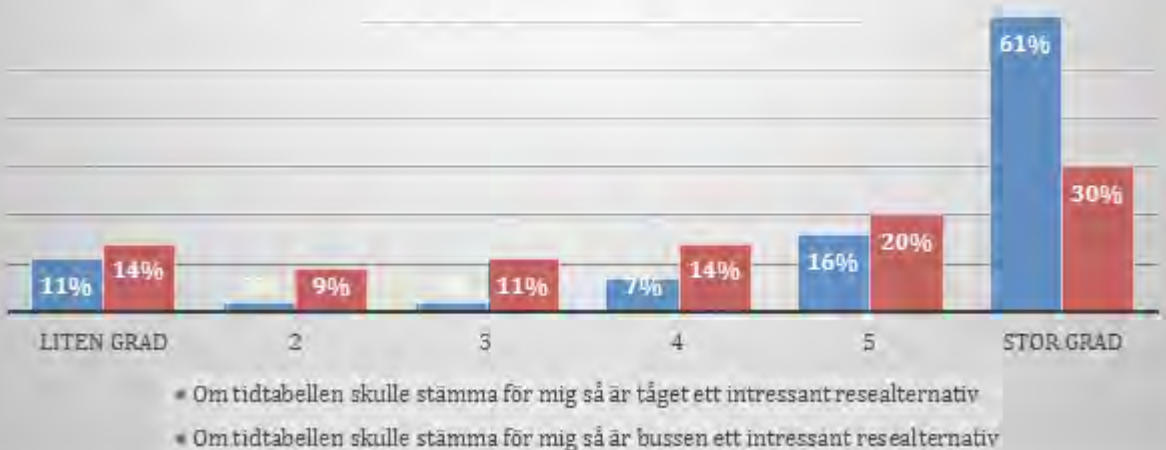
På en skala från 1-6, där 1 är inte bra och 6 är väldigt bra, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller krav om **miljö**?



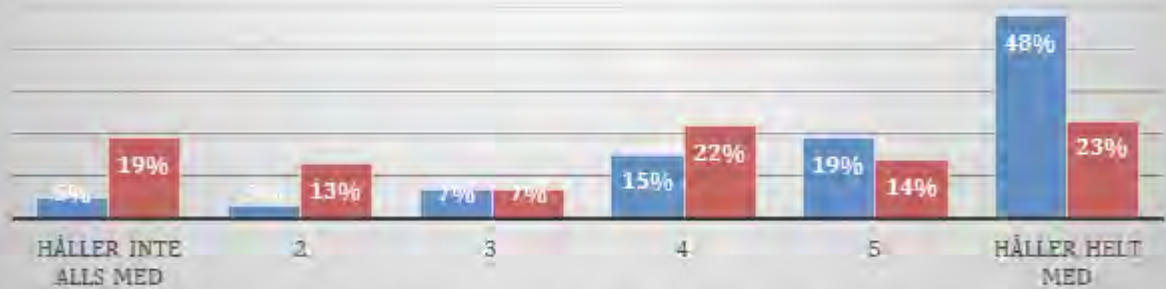
På en skala från 1-6, där 1 är inte viktigt och 6 är väldigt viktigt, hur viktigt är det med följande när du väljer resesätt?



På en skala från 1-6, där 1 är i liten grad och 6 är i stor grad, hur skulle du bedöma följande?

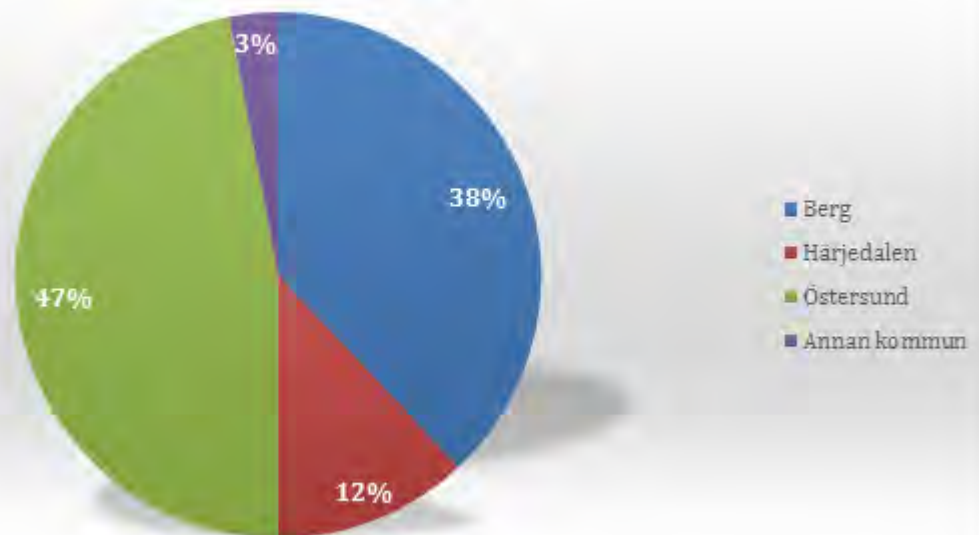


På en skala från 1-6, där 1 är håller inte alls med och 6 är håller helt med, hur mycket håller du med om följande?

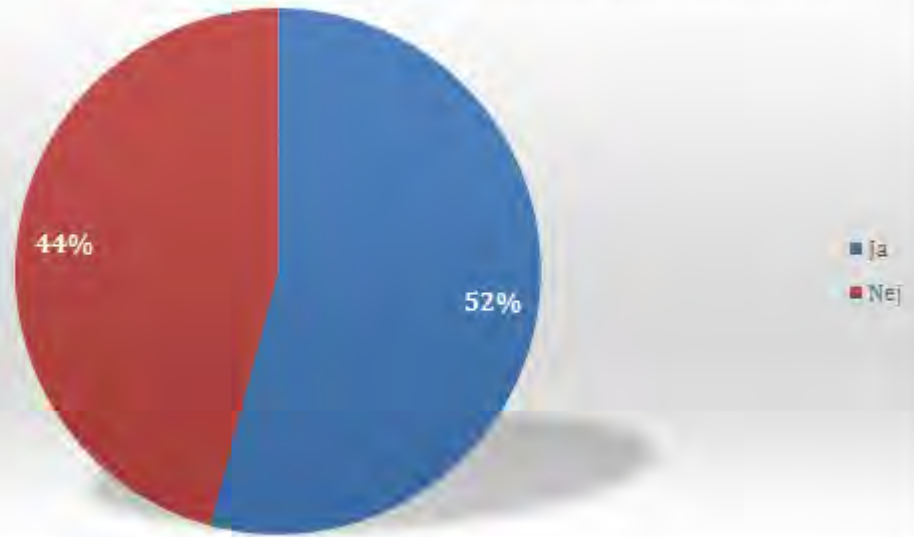


- I valet mellan bil och tåg skulle jag välja tåget om det passade mina arbetstider
- I valet mellan bil och buss skulle jag välja bussen om det passade mina arbetstider

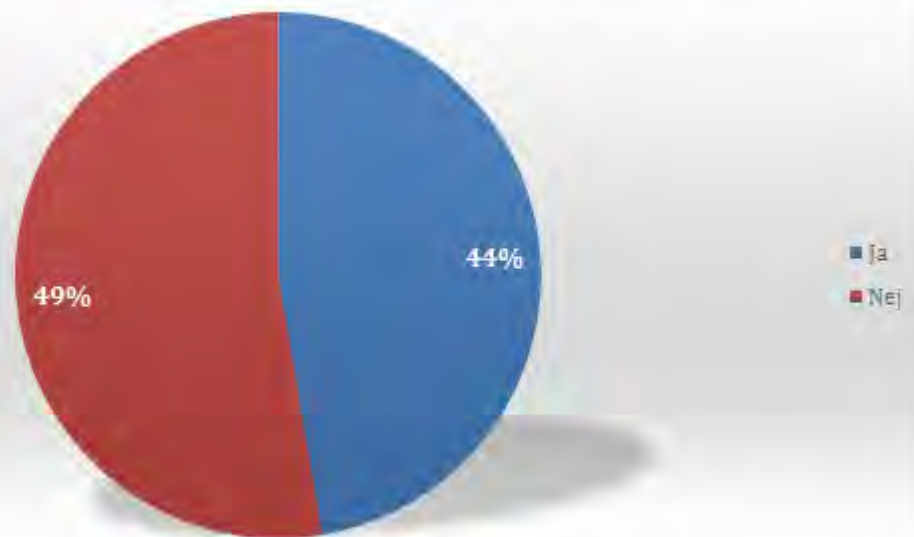
Jag bor i



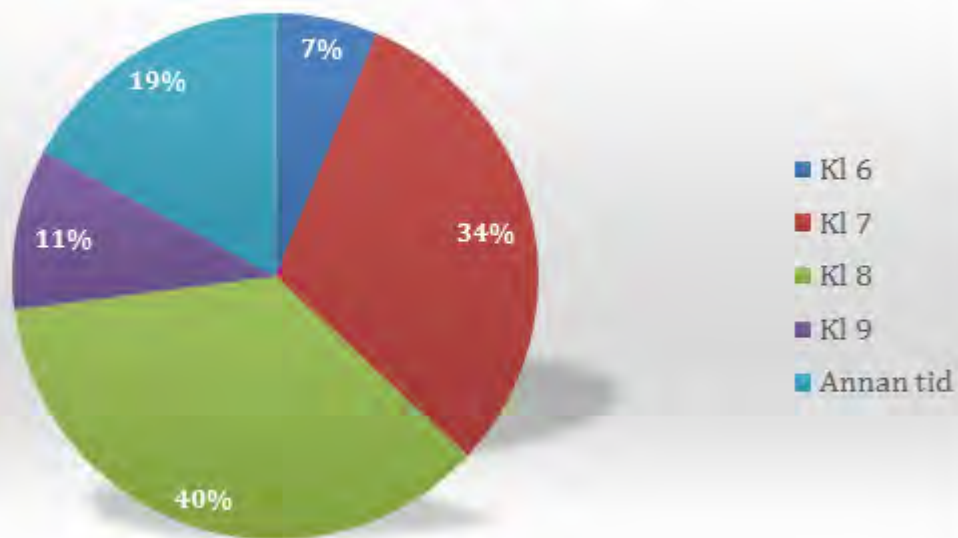
Jag arbetspendlar inom kommunen



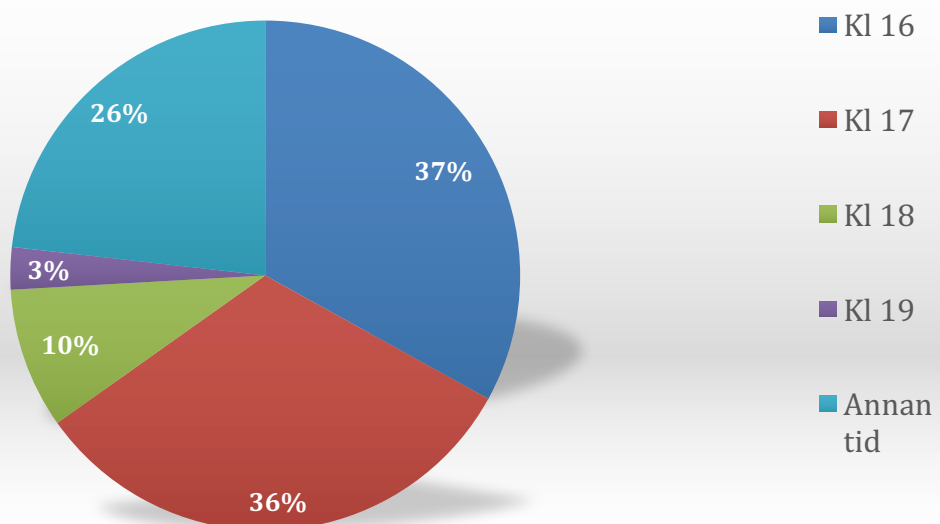
Jag arbetspendlar till annan kommun



Jag börjar arbetet

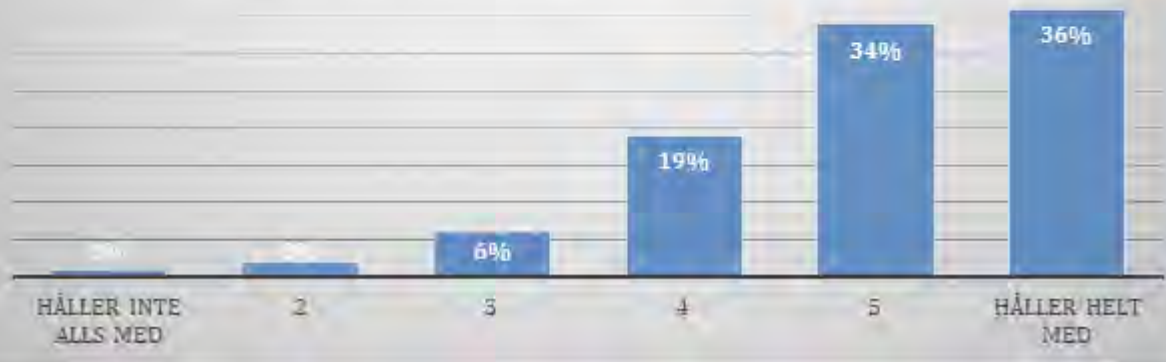


Jag slutar arbetet

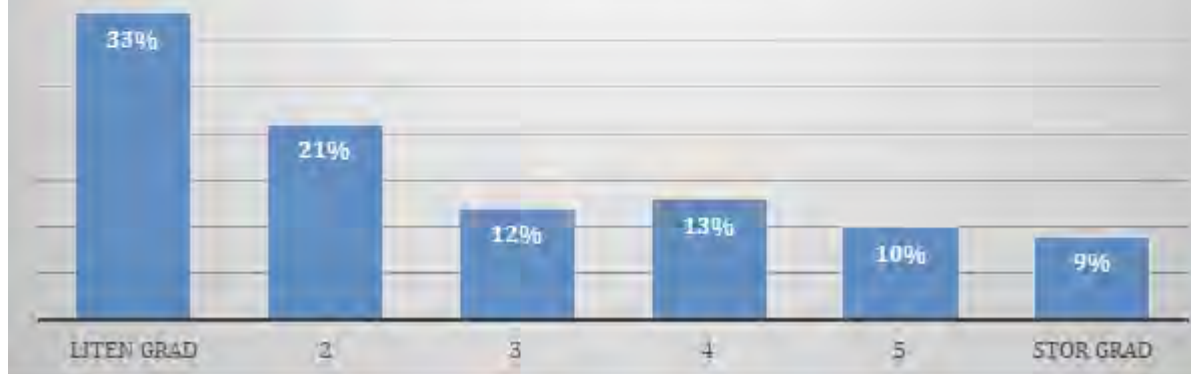




På en skala från 1-6, där 1 är håller inte alls med och 6 är håller helt med hur mycket håller du med om att restiden är avgörande för dig vid val av resesätt till och från arbetet



På en skala från 1-6, där 1 är i liten grad och 6 är i stor grad hur skulle du bedöma att den kollektivtrafik som erbjuds idag passar in på dina arbetstider?



19.2 Bilaga – beräkningsunderlag samhällsekonomisk beräkning

Befintlig trafik på linje 46

Beloppen avser år 2016

Intäkter

Biljettintäkter	3 123 000 kr	Uppgifter från Länstrafiken
Stöd från Trafikverket	2 600 000 kr	Uppskattad siffra från Trafikverket
Summa trafikintäkter	5 723 000 kr	

Kostnader

Grundtrafik	-8 775 000 kr	Uppgifter från Länstrafiken
Förstärkningstrafik	-537 562 kr	Uppgifter från Länstrafiken
Summa trafikkostnader	-9 312 562 kr	

Resultat befintlig trafik	-3 589 562 kr
----------------------------------	----------------------

Grunduppgifter

Km prod grundavtal	610 705 km	Underlag Rebus, Länstrafiken
Km prod förstärkning	11 212 km	Underlag Rebus, Länstrafiken
Totalt	621 917 km	

KM kostnad

Kr / km grundtrafik	-14 kr	Underlag från Länstrafiken
Kr / km förstärkningstrafik	-48 kr	Underlag från Länstrafiken, kommentar: hög då vissa bussar går passturer utan passagerare
Uppskattad kostnad för förstärkning	-29 kr	Motivering: dubbla kostnaden för grundtrafiken
Antal påstigande 2016, linje 46	71 845 st	
Genomsnittlig intäkt per resa	43 kr	Underlag från Länstrafiken. Not. Lågt värderat mht att det är svårt att avgöra hur vissa biljettyper åkt.

Tåg alternativ A

(Jämförelse med nuvarande busstrafik)

	Budget	Skillnad	
Intäkter			
Biljettintäkter	8 212 893	5 089 893	Uppskattade biljettintäkter samt 30% ökning
Stöd från Trafikverket	8 712 130	6 112 130	50% av den bruttokostnaden
Summa intäkter	16 925 023	11 202 023	
Kostnader			
Fordonskostnad	-25 637 152	-16 324 590	
Summa kostnader	-25 637 152	-16 324 590	
Företagsekonomisk beräkning	-8 712 130	-5 122 568	
Samhällsekonomiska effekter			
Skatteeffekter		-3 370 409	Faktor 1,3 enligt ASEK 6.0.
Restider		14 285 875	Inkluderar en resandeökning på 30%
Resekostnader		0	Samma biljettsystem och priser som idag
Luftföroreningar och klimatgaser		0	
Trafikolyckor		13 575 800	
Samhällsbetalda resor		301 174	
Summa samhällsekonomiska effekter		24 792 440	
Samhällsekonomisk beräkning		19 669 872	

Tåg alternativ B

(Jämförelse med nuvarande busstrafik)

	Budget	Skillnad	
Intäkter			
Biljettintäkter	8 212 893	5 089 893	Uppskattade biljettintäkter samt 30% ökning
Stöd från Trafikverket	8 712 130	6 112 130	50% av den bruttokostnaden
Summa intäkter	16 925 023	11 202 023	
Kostnader			
Fordonskostnad	-25 637 152	-16 324 590	
Summa kostnader	-25 637 152	-16 324 590	
Företagsekonomisk beräkning	-8 712 130	-5 122 568	
Samhällsekonomiska effekter			
Skatteeffekter		-3 370 409	Faktor 1,3 enligt ASEK 6.0.
Restider		8 430 606	Inkluderar en resandeökning på 30%
Resekostnader		0	Samma biljettsystem och priser som idag
Luftföroreningar och klimatgaser		0	
Trafikolyckor		13 575 800	
Samhällsbetalda resor		301 174	
Summa samhällsekonomiska effekter		18 937 170	
Samhällsekonomisk beräkning		13 814 603	

Intäkter - beräkningsunderlag

Totalt antal påstigande 2016		71 845	Ordinarie biljettpris	Intäkt om alla betalar ord pris	60% av biljettpriset
Östersund – Mora	9 779		280	2 738 120	1 642 872
Mora – Östersund	3 364		280	941 920	565 152
Östersund – Åsarna	404		150	60 600	36 360
Åsarna – Östersund	3 383		150	507 450	304 470
Östersund – Svenstavik	1 248		120	149 760	89 856
Svenstavik – Östersund	6 504		120	780 480	468 288
Sveg – Mora	1 605		235	377 175	226 305
Mora – Sveg	823		235	193 405	116 043
Östersund – Sveg	9 526		280	2 667 280	1 600 368
Sveg – Östersund	7 547		280	2 113 160	1 267 896
Summa	44 183	61%		10 529 350	6 317 610
Åker till/ från andra zoner	27 662	39%			
				Genomsnittspris	87,93

Fordonskostnader - beräkningsunderlag

Investeringskostnad

Fordon / st	40 000 000	kr	Uppgift från WSP
Registreringskostnad, totalt 2 st	120 000	kr	Uppgift från Inlandsbanan
Utbildning förare, totalt	1 500 000	kr	Uppgift från WSP
Utbildning underhåll, totalt	1 000 000	kr	Uppgift från WSP

Total investeringskostnad 82 620 000

Antal fordon	2	st	Uppgift från WSP
Investerings livslängd (år)		30	
Kalkylränta		5,00%	ASEK 6.0
Restvärde	-8 000 000	10%	Av fordonsinvesteringen

Investering minus restvärde 74 620 002

Årlig kostnad	2 487 333		Investering - restvärde / livslängd
Årlig räntekostnad	137 700		Investeringskostnad / livslängd * kalkylränta

Fordonskostnad nuvärde 2 625 033 kr/år

Antal km (baserat på nuvarande trafik)	610 705	km	Baseras på bussens km 2016 i grundavtal
--	---------	----	---

Löpande kostnader

Försäkringskostnader	0	0	Uppgift från Inlandsbanan. Marginalkostnad för 2 nya fordon i försäkringspaketet är marginell
Drift och underhåll (kr/km)	6 107 050	10	Uppgift från WSP
Drivmedel (kr/km)	6 107 050	10	Uppgift från WSP
Banavgifter (kr/km)	0		Ingår i personalkostnad

Summa löpande kostnader 12 214 100 kr/år

Personalkostnad (Inkluderar banavgifter)

Lokförare & ombordpers (kr/km)	9 111 719	14,92	Uppgift från Inlandsbanan
--------------------------------	-----------	-------	---------------------------

Summa personalkostnad 9 111 719 kr/år

Upphandlad förstärkningstrafik

	0		Uppskattar att förstärkningstrafik inte blir aktuell då tåget rymmer ca 300 personer (inkl stående)
Anropsstyrd trafik Rätansbyn-Röjan (kr/km)	1 095 000	50	Uppskattad utifrån att den går "ute på skogen"
Anropsstyrd trafik Ytterhogdal-Ytterhogdals station (kr/km)	591 300	50	Uppskattad utifrån att den går "ute på skogen"

Kostnad i det fall befintlig trafik inte går att anpassa 1 686 300

Total kostnad tåg 25 637 152 kr/år

Restider Mora - Östersund

Nuvarande trafik - buss linje 46

Utifrån nuvarande busstidtabell, linje 46

avg

kl 07:00	Östersund
kl 08:00	Svenstavik
kl 08:15	Åsarna
kl 10:05	Sveg
kl 12:05	Mora Resecentrum

Östersund – Mora
(100 dels timmar)

305 minuter

5,08 Tim

(5 tim 5 min)

Alt A

Utifrån fordonsutredning WSP, maj 2017

avg

kl 07:00	Östersund
kl 07:39	Svenstavik
kl 07:47	Åsarna
kl 08:40	Sveg
kl 09:50	Mora Resecentrum

Östersund – Mora
(100 dels timmar)

170 minuter

2,83 Tim

(2 tim 50 min)

Alt B

Utifrån beräkning Inlandsbanan 2017

avg

kl 07:00	Östersund
kl 07:47	Svenstavik
kl 07:58	Åsarna
kl 09:05	Sveg
kl 10:45	Mora Resecentrum

Östersund – Mora
(100 dels timmar)

225 minuter

3,75 Tim

(3 tim 45 min)

65

Antal resenärer

Totalt antal (Enligt Länstrafiken 2016)	71 845	% ig fördelning	Uppskattat antal	Tidsvinst			
				Alt A		Alt B	
Östersund - Mora	9 779	22%	15 901	2,25	4 463 329	1,33	2 638 323
Mora - Östersund	3 364	8%	5 470	2,25	1 535 396	1,33	907 590
Östersund - Åsarna	404	1%	657	0,47	38 518	0,28	22 947
Åsarna - Östersund	3 383	8%	5 501	0,47	322 539	0,28	192 151
Östersund - Svenstavik	1 248	3%	2 029	0,35	88 606	0,22	55 695
Svenstavik - Östersund	6 504	15%	10 576	0,35	461 775	0,22	290 259
Sveg - Mora	1 605	4%	2 610	1,25	406 974	0,75	244 185
Mora - Sveg	823	2%	1 338	1,25	208 685	0,75	125 211
Östersund - Sveg	9 526	22%	15 490	1	1 932 380	0,58	1 120 780
Sveg - Östersund	7 547	17%	12 272	1	1 530 933	0,58	887 941
Summa	44 183	100%	71 845		10 989 135		6 485 081
Åker till/ från andra zoner	27 662	39%					

Restider

Värdering av inbesparad tid, privata resor 78 kr/tim

Värdering av inbesparad tid, tjänsteresor 265 kr/tim

Uppskattning av andelen tjänsteresor	25%	17 961
Uppskattning av andelen privatresor	75%	53 884
Antal resenärer		71 845

Trafiksäkerhet

Antal olyckor efter svårhetsgrad och år

År	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)*	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Totalt
2012	1	1	13	35	50
2013	1	6	13	31	52
2014	1	2	8	45	56
2015	3	4	8	34	49
2016	2	2	10	48	62
Totalt	8	15	52	193	269
Varav tåg	1	1			2
Summa landsväg	7	14	52	193	267
Genomsnitt de senaste 5 åren	1,4	2,8	10,4	38,6	53,2
Uppräkningstal *	1	1	1,7	1,7	
Uppräknat antal olyckor/ år	1,4	2,8	17,68	65,62	87,5
Olycksvärdering vägtrafik **	25 400	4 700	230	230	
Kostnad olyckor vägtrafik/ år	35 560	13 160	4 066	15 093	67 879
Minskad andel olyckor vid tågalternativ	20%				
Minskad kostnad för olyckor vid tågalternativ	7 112	2 632	813	3 019	13 576

* Enligt ASEK 6.0, kap 9. Not. Vi har valt att värdera ner uppräkningsstalet för allvarliga olyckor till 1.0 med hänvisning till försiktighetsprincipen

** Enligt ASEK 6.0, kap 9. Not. Kostnaden för måttliga olyckor fanns inte specificerad i ASEK 6.0 varför vi valt att värdera den likt lindriga olyckor.

Samhällsbetalda resor - beräkningsunderlag

Samhällskostnader	
allmän kollektivtrafik	26 kr per resa
särskild kollektivtrafik	185 kr per resa

Kostnadsbesparing vid överflyttning 30%

Färdtjänstresor	Specialfordon			Antal exkl specialfordon	Kotnad enligt schablon SKL
	Antal	Andel	Antal		
Bergs kommun	3 075	19%	584	2 491	460 789
Härjedalen	4 194	30%	1 258	2 936	543 123
Summa					1 003 912

Beräknad kostnadsbesparing 30% (kr)	301 174
--	----------------