

1. Sammanfattning

Trafikverket har ett avtal om nattågstrafik Stockholm-övre Norrland fram till december 2018. Denna utredning ska ta fram underlag för om nytt avtal är motiverat och i så fall föreslå omfattning och utformning av trafiken.

En förutsättning för att Trafikverket ska engagera sig i en viss kollektivtrafik är att den bedöms vara transportpolitisk motiverad. För att så ska ske måste trafiken ge mätbara förbättringar i den interregionala tillgängligheten för kommuner som, utan den aktuella trafiken, har en bristande tillgänglighet¹. Ytterligare villkor för ett statligt engagemang är att trafiken inte upprätthålls (eller ska upprätthållas) av annan aktör samt att trafiken inte går att bedriva kommersiellt.²

Inför nu gällande avtal gjordes en utredning som föreslog att antalet nattåg skulle minska från två till ett i vardera riktningen, vilket mötte kraftig kritik från berörda regioner. Utredningen gjordes innan Trafikverket tog över detta uppdrag från Rikstrafiken. När Trafikverket tagit över uppgiften beslutades om fortsatt trafik med två tåg, under förutsättning av att regionala intressenter i norr under avtalsperioden skulle samverka för att öka resandet och på sikt nå lönsamhet. Denna samverkan har skett i form av en marknadsgrupp.

Resandet har tidigare minskat men under 2015 har trenden brutits och resandet ökat. Det finns flera orsaker till ökningen. Marknadsgruppens arbete har bidragit till ökningen liksom att operatören SJ sänkt priserna. Flyktingvågen under 2015 är också en faktor som påverkat, men inte ger hela förklaringen.

Dagens trafik ger omfattande tillgänglighetsvinster för flertalet kommuner i Norrbottens och Västerbottens län, men även resmöjligheter för den stora turistnäringen. Vilka tillgänglighetsvinster som uppnås varierar något mellan åren beroende på vilka brister som finns i övrig trafik. Alternativa resmöjligheter ger idag för långa restider för att klara Trafikverkets tillgänglighetskriterier. Förbättrad anslutning till flyg skulle dock kunna klara en del av de tillgänglighetsvinster som uppnås med nattågen. Tillgänglighetsanalysen visar också att det ena tågparet ger merparten av tillgänglighetsvinsterna.

Eftersom nattågen går genom stora delar av landet ger de resmöjligheter i många relationer, vilket även avspeglas i resvaneundersökningar. Många ansluter dessutom med andra färdmedel från andra orter än de där nattåget stannar. De flesta resorna med nattågen är fritidsresor. Medelresan är mycket lång, ca 90 mil.

Alternativa resmöjligheter varierar beroende på vilken del av landet det gäller och vilka resor som är aktuella. För de riktigt långa resorna är flyget det naturliga alternativet, som

¹Trafikverket mäter interregional tillgänglighet genom att analysera resmöjligheterna från/till en kommunhuvudort utifrån åtta olika kriterier, se Bilaga 1.

också lockat allt fler på senare år, till stor del på grund av möjligheten att hitta biljetter till låg kostnad vid de större flygplatserna till följd av konkurrens.

Det finns en rad svårigheter med att köra tåg som går mer än 100 mil genom landet. Stora delar av järnvägsnätet är hårt belastat. Infrastrukturen består i stor utsträckning av enkelspår, vilket begränsar kapaciteten och innebär tågmöten och tåg i olika hastigheter kan störa varandra. Natttågen är långsammare än snabbtåg och snabba regionaltåg men snabbare än godstågen. Vid stora stationer som Stockholms central finns begränsningar för möjliga avgångstider med hänsyn till annan trafik. Vid förseningar prioriteras tåg i rätt tid och natttågen kan därmed bli rejält försenade på sina långa turer. Trafikverkets bedömning är dock att störningarna kan minska under kommande avtalsperiod när vissa banåtgärder är genomförda.

De fordon som idag finns i nattågstrafiken tillhandahålls av Trafikverket. De kommer att kunna användas även under kommande avtalsperiod och stora delar av vagnparken planeras att fräschas upp eller renoveras under avtalstiden. Möjligheterna att använda internet ombord kommer också att förbättras.

Internationellt är nattågstrafik en krympande verksamhet, främst till följd av allt snabbare dagförbindelser och konkurrens från (lågpris)flyget. Det finns dock undantag där satsningar skett, t ex i Finland.

Trafikverket bedömer att nattågstrafiken till övre Norrland inte är möjlig att köra kommersiellt i dagsläget. Nuvarande trafik får en ersättning från staten på över 100 Mkr per år, vilket motsvarar ca en tredjedel av omsättningen. Det är möjligt att det kan gå att minska underskottet med ett mindre utbud, men det minskar också resandet.

Natttågen uppfyller Trafikverkets basvillkor för trafikavtal. Nästan allt resande är interregionalt och det är inget ansvar för regionala kollektivtrafikmyndigheter. Frekvent pendling förekommer nästan inte alls. Biljettintäkterna står för en stor del av de totala intäkterna.

Utredningen visar att fortsatt avtal om nattågstrafik kan vara motiverat. Det som även bör diskuteras är omfattningen av eventuell trafik. Analysen visar att ett av de två tågparen ger merparten av tillgänglighetsvinster, samtidigt som det också har en större andel av resandet under lågsäsong. Det andra tågparet ger framförallt tillgänglighet för turistresor under högsäsong, men även viss tillgänglighetsvinst främst för kommunerna längs Malmbanan.

Utredningen har studerat ett antal varianter för trafikeringen, både när det gäller tider, antal tåg och att trafikera delar av sträckorna på annat sätt. Varianterna ger olika för- och nackdelar. Ett antal varianter har övervägts men förkastats. Tre alternativ återstår, som är tänkbara för framtida avtal.

- Att fortsätta med dagens utbud med två tåg i vardera riktningen per dygn. Detta alternativ ger de största tillgänglighetseffekterna och möjliggör avgångs- och ankomsttider som är anpassade även till turistnäringens behov. Kostnaden är hög och resandet är ojämnt fördelat över året.

- Att trafikera med ett tåg i vardera riktningen per dygn. Kraven på tillgänglighet uppfylls. Alternativet ger ur turistnäringens perspektiv sämre ankomst- och avgångstider längs Malmbanan jämfört med alternativet med två tåg. Det totala resandet skulle sannolikt minska, så även kostnaderna för att köra trafiken. Kapaciteten skulle inte räcka under högsäsong.
- Att köra två tåg per dygn under högsäsong och ett tåg under lågsäsong. Jämfört med alternativet med bara ett tåg skulle det ge bättre förutsättningar för turistnäringen. Resandet kan komma att minska under lågsäsong eftersom utbudet minskar, även om kapaciteten är tillräcklig och kraven på tillgänglighet uppfylls. Kostnaderna skulle minska.

Utredningen tar inte ställning till vilket alternativ som ska upphandlas, utan Trafikverket kommer att avvakta synpunkter från remissen innan några beslut kommer att fattas.