

Rikstrafiken
Box 473
851 06 Sundsvall

Diarienummer
Utr 2010/46
Datum
2010-10-27

Yttrande över Rikstrafikens rapport om Nattågstrafiken till övre Norrland 2013-2021

Sammantaget anser Trafikanalys att Rikstrafikens rapport på ett strukturerat och förtjänstfullt sätt visar att det är möjligt att med enbart ett nattåg per dygn i stort sett åstadkomma likartade tillgänglighetsvinster för kommuner med dålig tillgänglighet, jämfört med dagens trafikupplägg som omfattar två nattåg per dygn. Förslaget innebär en betydande besparing för Rikstrafiken/staten. Trafikanalys har samtidigt en del synpunkter och funderingar på delar av rapporten som utvecklas nedan.

Sammanfattning av Rikstrafikens förslag

Rikstrafiken drar slutsatsen att nästa avtal om nattågstrafiken enbart bör innehålla ett nattåg per dygn i vardera riktningen, och att detta tåg bör gå längs med kusten och utnyttja Botniabanan för att klara tillgängligheten med en rimlig tidtabell. Tåget bör vidare fortsätta längs Malmbanan för att skapa genomgående resmöjligheter för de kommuner längst banan som har bristande tillgänglighet. Nattåget föreslås enbart att utgå från Stockholm och inte delvis från Göteborg som är fallet idag. Avtalsperioden bör vara ett nettoavtal för perioden juni 2013 – december 2021.

Fokus på funktionsmålet

Trafikanalys finner det tillfredsställande att Rikstrafiken har tillämpat ett strukturerat angreppssätt med utgångspunkt i de transportpolitiska målen för att nå fram till sin ståndpunkt. Enligt Rikstrafikens instruktion ska myndigheten verka för att de transportpolitiska målen uppnås med fokus på grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken. Med en sådan instruktion är det naturligt att myndighetens fokus hamnar på funktionsmålet tillgänglighet.

Rikstrafiken har sedan tidigare tagit fram en särskild metod för att beskriva tillgängligheten hos Sveriges kommuner. Den visar att det är kommunerna som är belägna norr om Umeå som har tillgänglighetsproblem som kan mildras med nattågstrafik. Förutsättningarna att åstadkomma en tidtabell som gör det möjligt att nå Stockholm före klockan 10 på förmiddagen och att nå Kiruna i rimlig tid på förmiddagen kommer att förbättras genom att Botniabanan är i drift under avtalsperioden. Uppskattningsvis innebär Botniabanan en minskad restid med tre timmar. Den förkortade restiden gör det möjligt att uppnå nattågets tillgänglighetsvinster med enbart ett nattåg per dygn i vardera riktningen, vilket således är en halvering av trafiken jämfört med idag. Detta innebär också en betydligt lägre avtalskostnad.

Det är främst boende i Vännäs och Vindeln som kommer att tillhöra förlorarna om nattågstrafiken enbart körs med ett tåg per dygn, och frågan är därför hur deras försämrade tillgänglighet ska värderas och hur effekten av den minskade nattågstrafiken kan mildras. Tåget kommer inte längre passera Vännäs och i Vindeln stannar tåget antingen på natten (00.30) eller tidigt på morgonen (05.30) beroende på färdriktning. Till Umeå, som är en av de viktigaste av- och påstigningsorterna, skulle tåget komma mitt i natten i båda färdriktningarna. Även om Umeås tillgänglighet inte är tillräckligt låg för att de enligt Rikstrafikens kriterier ska erhålla särskilt stöd är passagerarna därifrån ett viktigt underlag för nattågstrafiken. Trafikanalys finner därför att Rikstrafikens förslag att låta ett antal vagnar stå inne på Umeå central för att passagerarna ska kunna gå och lägga sig respektive stiga upp i mer normal tid är en förutsättning för Rikstrafikens förslag till nytt trafikavtal. Om det inte går att ordna kommer antalet resenärer att drastiskt minska från Umeå, och med minskat resandetryck kommer avtalskostnaden att öka. Mot den bakgrunden ser vi det som grundläggande att analysera frågor rörande tillgång till uppställningsspår och personal som kan hantera tågbyggnaden nattetid i Umeå. Hur förhåller sig kostnaden för att åstadkomma det till den besparing som görs genom att köra färre nattåg?

Hänsynsmålen inte lika belysta

Tanken bakom den transportpolitiska målstrukturen är att funktions- och hänsynsmålen ska hanteras i ett sammanhållet system, vilket betyder att det inte går att välja ut ett enskilt mål och hantera detta isolerat. Det råder ingen tvekan om att Rikstrafiken bejakat funktionsmålet om tillgänglighet och hanterat detta med ett föredömligt strukturerat tillvägagångssätt. Däremot saknas ett lika tydligt tillvägagångssätt när det exempelvis gäller att belysa miljöeffekter av förslaget. Trafikanalys efterlyser därför en diskussion kring exempelvis miljöeffekterna av att stärka tillgängligheten med andra medel än nattåg. I rapporten bör det i klartext anges vilka åtgärder som ger bättre tillgänglighetseffekter än två nattåg (s. 69). Om det är så att miljöeffekterna bedöms som försumbara i sammanhanget bör den bakomliggande analysen redovisas.

Den samhällsekonomiska belysningen

Rikstrafiken har utfört en samhällsekonomisk "belysning" som beskrivs relativt utförligt i rapporten. Den motsvarar inte riktigt en samhällsekonomisk analys men har mycket gemensamt med en sådan. Vi anser det vara positivt att denna belysning gjorts med sådan noggrannhet och att dess resultat legat till grund för rapportens slutsats. Men vi ser också ett behov av att utveckla denna, då Rikstrafiken valt att begränsa den till de så kallade "målkommunerna". Dessa är de kommuner, alla norr om Umeå, vars tillgänglighet är starkt beroende av nattågsförbindelserna. I en fullständig samhällsekonomisk analys vore detta för snävt för att slutsatser ska kunna dras om vad som är samhällsekonomiskt effektivt. Att genomföra en sådan analys anser dock inte Rikstrafiken ingå i myndighetens huvuduppgift varför man i belysningen begränsat sig till ett tillgänglighetsfokus. Trafikanalys håller visserligen med om att det är rimligt med fokus på målkommunerna men ser det inte som helt tillfredställande att förbise andra, potentiellt betydelsefulla effekter. Rikstrafiken har, som vi ser det, enligt sin instruktion till uppgift att analysera sin verksamhet i ett bredare transportpolitiskt perspektiv. De transportpolitiska målen ska vara en utgångspunkt.

Konsekvensbeskrivningen kring borttagande av sträckan Stockholm – Göteborg

I konsekvensanalysen konstateras att det inte skulle få några mätbara konsekvenser för tillgängligheten om nattågen inte går till Göteborg. Vidare konstateras även att resenärer till och från orter söder om Stockholm bland annat kan drabbas av högre kostnader och långa bytestider på grund av att ett extra tågbyte blir nödvändigt, men att de många potentiella anslutningarna gör det möjligt att undvika både långa bytestider och ökade kostnader. Denna slutsats dras efter att ha studerat SJs utbud av resor mellan Göteborg, Kiruna och Stockholm. Dock analyseras inte om det sannolikt vore möjligt att undvika både långa bytestider och kostnadshöjningar samtidigt. Kanske är det enbart de dyra förbindelserna som gör det möjligt att undvika de långa bytestiderna medan kostnadshöjningar bara kan undvikas genom att välja mindre attraktiva förbindelser som resulterar i långa väntetider? Det är med denna typ av frågor och eventuella följder av dem som Trafikanalys anser att konsekvensanalysen kan behöva kompletteras. Är fallet som i exemplet ovan kan en konsekvens bli ett ökat resande med flyg och därmed större miljöpåverkan. Detta motverkas om kompletterande kommersiella nattåg körs, men att så kommer ske kan Rikstrafiken givetvis inte veta säkert.

Vagnparken – nattågstrafikens akilleshäl

Ett underlagsmaterial till Rikstrafikens utredning hävdar att det möjligen skulle gå att köra trafiken på kommersiella grunder, men att det finns så många osäkra faktorer kring trafiken att ingen aktör sannolikt är villig att ta den risken. Till dessa osäkerheter hör utvecklingen av trafiken som bedrivs inom ramen för Norrtåg och hur Botniabanans öppnande påverkar efterfrågan på nattågstrafik. En kommersiell aktör skulle dessutom sannolikt köra med en tidtabell anpassad för att maximera kundunderlaget och inte för att understödja kommuner med dålig tillgänglighet.

En annan osäkerhetsfaktor kan vara svårigheten för operatörer att få tillgång till lämpligt vagnsmateriel. Ett argument för Rikstrafiken att enbart upphandla ett tåg per dygn är att fler vagnar skulle ställas till den kommersiella trafikens föfogande. Framförallt under vår- och sommarmånaderna är det ett starkt tryck på nattågstrafiken till övre Norrland och flera operatörer kör kommersiell trafik. Tanken med Rikstrafikens förslag är att den upphandlade trafiken kan kompletteras med kommersiell trafik när operatörerna finner att marknaden finns. Trafikanalys befarar dock att Rikstrafiken underskattar svårigheten med att säsongsvariationen på nattågslinjerna är likartad, vilket exempelvis under våren skulle kunna förorsaka vagnsbrist.

För närvarande råder det ingen akut vagnsbrist och delar av vagnparken har dessutom relativt nyligt rustats upp. Det som ytterligare krävs är förbättrade restaurangvagnar och att några vagnar anpassas till personer med funktionsnedsättning. På lite längre sikt kan man ändå ana att fordonsförsörjningen kan bli ett problem för nattågstrafiken, både för den upphandlade och för den kommersiella. Problemet tycks vara likartat även i övriga europeiska länder. Det bör övervägas om det finns ett behov, på nationell eller europeisk nivå, av att ta ett samlat grepp om tillgången till vagnsmateriel av god standard för nattågstrafik på lång sikt.

4(4)

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande. Backa Fredrik Brandt och Johan Holmer har varit föredragande. Avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton
Generaldirektör