

[Lennart.kalander@trafikverket.se](mailto:Lennart.kalander@trafikverket.se)

Vår referens	Diarienummer
	Utr 2016/48
Er referens	Datum
	2016-08-30

## Yttrande över Trafikverkets rapport "Nattågstrafik efter 2018" (TrV 2015/66037)

Trafikanalys har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerade rapport, och vill med anledning av det lämna följande yttrande.

Rapporten innehåller en intressant och detaljerad genomgång av nuläget på de transportmarknader där nattåget verkar. Där förekommer även intressanta diskussioner om förutsättningarna för att bedöma nyttan av olika trafikupplägg, t.ex. "Nattågsanalys" (sid 116), samt, i viss mån, om betydelsen av ett brett perspektiv med avseende på geografi och ingående trafikslag.

Som vi ser det finns det två olika vägar att gå när statliga medel till interregional trafik ska fördelas. En väg är att regeringen i instruktionen fastslår vilka linjer som ska vara stående åtaganden och subventioneras. En annan är att utveckla metoder som på ett tydligt sätt kan prioritera mellan olika insatser. För just nattågstrafiken genom övre Norrland handlar det om både huruvida någon trafik alls ska subventioneras, och, om man bedömer att en subventionering behövs, hur ska då trafikupplägget se ut. En metod för vart och ett av dessa steg måste vara transparent, kunna hantera nyttor, kostnader, väga samman olika konsekvenser till en helhet och måste även kunna hantera målkonflikter.

Trafikverket har ett antal olika steg som används för att bedöma behov av trafikavtal "Utredningsprocessens olika steg i utredningar om eventuellt engagemang i interregional kollektiv persontrafik" (sidan 9). Stegen verkar fullt rimliga, men vi har problem med att följa dem i rapportens text. Vi har också svårt att förstå hur man väger ihop de olika delarna till en helhetsbedömning.

Punkt 4 i listan (sidan 9) – *Bedömning om insatsens prioritet relativt andra insatser* - tolkar vi som en fundamental punkt som ska avväga var pengar gör mest nytta. Det nämns helt kort att nattågens kostnad på 100 Mkr per år "ska ställas mot kostnader för

andra prioriterade åtgärder i den fortsatta beredningen" (sidan 76). Vi skulle gärna se en beskrivning eller utveckling av metoder för att kunna väga olika insatser mot varandra.

Vi antar att nattågen aldrig skulle gå att motivera med enbart samhällsekonomisk lönsamhet, men att trafiken däremot kan bidra till att uppfylla målet om tillgänglighet "i alla delar av landet", som också ingår i de transportpolitiska målen. När resurserna är begränsade och behoven stora är det viktigt att kunna prioritera mellan olika insatser, med hjälp av t.ex. en modell.

Ett alternativ till den ganska omfattande analys som behöver göras för att finna var pengarna gör mest nytta, är att helt enkelt förutsätta att nattågen till övre Norrland ska subventioneras. I rapporten påpekas att ett sådant uppdrag *idag* inte finns i Trafikverkets instruktion och att trafiken därmed "kan ifrågasättas vid varje upphandlingstillfälle" vilket ger osäkerhet för mer långsiktiga investeringar (sidan 12).

Statliga utgifter ska naturligtvis i princip ifrågasättas kontinuerligt, men vill Trafikverket ha mer långsiktighet är en väg framåt att be regeringen överväga att lägga in uppdraget om nattåg till övre Norrland i Trafikverkets instruktion. Det finns ju redan i instruktionen ett par specifika uppdrag inom subventionerad persontrafik: linjesjöfart till Gotland samt regelbunden flygtrafik Östersund-Umeå. Trafikverket har ett åtagande för nattågsvagnar. Eftersom det är svårt att finna alternativ användning för dessa, talar det för ett uttalat uppdrag till Trafikverket.

Rapporten ger tre alternativ för nattågen: två nattåg i vardera riktningen, ett nattåg i vardera riktningen eller säsongsvarierat upplägg (med ett nattåg utökat till två under turistsäsonger). Vi ser ingen kostnadsuppskattning eller försök till sammanvägd analys av de tre alternativen. Trafikverket tar inte ställning till vilket av de tre alternativen som är det bästa. Vi har svårt följa de tre alternativen genom rapporten, och har därför inte tillräcklig grund för ett ställningstagande om vilket som är att föredra.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton efter föredragande av Maria Melkersson. Per-Åke Vikman har också deltagit i beredningen.



Brita Saxton  
Generaldirektör