

Trafikutredning busstrafik Umeå – Haparanda 2015 –



Sammanfattning

Trafikverket har utrett i fortsatt engagemang i busstrafiken på sträckan Umeå – Haparanda, även kallad linje 100, när nuvarande avtal löper ut i juni 2015.

Trafikverkets engagemang ska baseras på att lösa brister i tillgängligheten för de kommuner som ligger efter sträckan. För Haparanda, Kalix och Piteå kommuner bidrar linje 100 trafiken till positiva tillgänglighetsförbättringar.

Haparanda har dålig tillgänglighet i sju av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal. Trafiken på linje 100 ger förbättrad tillgänglighet till Luleå (storstäder, kriterium 4) samt till Umeå (region/universitetssjukhus samt universitets- och högskoleorter, kriterium 5 och 6).

Kalix har stora mycket stora brister i tillgängligheten i sex av åtta kriterier. Med trafiken på linje 100 blir tillgängligheten bättre till Skellefteå och Luleå (storstäder och andra större städer, region/universitetssjukhus samt universitets- och högskoleorter, kriterium 4, 5, 6 och 7).

Piteå har stora brister i tre av åtta kriterier. Linje 100 ger en förbättring av tillgängligheten i kriterium 2, från Stockholm.

Linje 100 binder ihop och ger interregionala resmöjligheter för kommuner längs Norrlandskusten från Umeå och norrut. Indirekt påverkar linje 100 även resmöjligheterna för hela östra Norrbotten i kriterium 4 – 7. Linje 100 är inte enda alternativet längs Norrlandskusten, men ger ofta restidsförkortningar. Exempelvis får Pajala en 50 minuter kortare restid till Umeå på helgerna med linje 100 än med alternativ bussförbindelse.

Linje 100 på sträckan Umeå - Haparanda uppfyller övriga krav som ställs för ett engagemang. Det interregionala resandet är omfattande, trafiken kan inte bedrivas kommersiellt, resandet är i mycket liten omfattning av karaktären frekvent pendling, en tillräcklig andel av kostnaden kommer från biljettintäkter och kostnaderna bedöms preliminärt rymmas inom Trafikverkets anslag för trafikavtal.

Slutsatsen av utredningen är en rekommendation att, under vissa förutsättningar, ingå ett nytt samverkansavtal om linje 100 trafiken från och med 2015 fram till december 2018 med möjlighet till förlängning fram till december 2020. Ett basutbud med två dagliga dubbelturer på beräknas preliminärt kosta ca 7,9 mkr i 2013 års kostnadsläge, vilket föreslås vara utgångspunkt för ett kommande avtal.

I Trafikverkets uppdrag från regeringen ligger också att tillse att en samordning av interregional trafik sker, inte minst när det gäller rimliga bytesmöjligheter mellan olika relationer oavsett om det är samma trafikslag eller mellan olika trafikslag. I alla de noder som redovisas i punkt 7 i denna utredning finns busstrafik, företrädesvis

västerut till inlandet, som finansieras av Trafikverket via avtalet Samverkande system. Av avtalets (Samverkande system) totalt ca 30 mkr per år berör 22 mkr per år trafik som skulle kunna ansluta till linje 100 trafiken mellan Umeå och Haparanda. Trafikverket finansierar även del av Norrtågs trafik i Norrland, via Avtal om utvecklingsprojekt Norrtåg. Den del av statens finansiering som berör Umeå och Luleå uppgår till ca 50 mkr per år. Dessutom tillkommer statlig finansiering av Nattågs trafiken, som också berör Umeå och Luleå, med totalt ca 100 mkr per år. Sammantaget innebär det att statens åtagande för trafik som kan kopplas till linje 100 trafiken uppgår till ca 170 mkr per år, exklusive linje 100 trafiken.

För att *långsiktigt* kunna motivera statens och Trafikverkets nuvarande engagemang i Norr och Västerbotten, inklusive ett nytt samverkansavtal för linje 100 trafiken från och med juni 2015, måste en aktivare samordning av trafiken i regionen initieras, helt enligt Trafikverkets och regeringens intentioner. RKM:s avtal med operatören för linje 100 trafiken löper ut 2018-12, avtalet Samverkande system busstrafik mellan Trafikverket och RKM löper ut 2017-12 samt Norrtågs avtal med nuvarande operatör Botnietåg löper ut 2016-08. Dessutom upphör det så kallade Norrtågsförsöket i augusti 2021, dvs den försöksverksamhet på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland där dåvarande trafikhuvudmännen fick ett ansvar av regeringen för att organisera persontrafiken på järnväg, och de medel som Norrtåg erhåller för Utvecklad trafik, inom ramen för Norrtågsförsöket under en femårsperiod, upphör redan 2016-07. Dessutom löper nattågsavtalet mellan Trafikverket och SJ AB ut 2018-12.

RKM i Västerbotten och Norrbotten har på Trafikverkets initiativ i juni 2014 statat ett gemensamt arbete för att samordna trafiken i de båda länen, då företrädesvis i Umeå och Luleå, där linje 100 trafikens kopplingar till övrig trafik utgör stommen i arbetet. Under hösten 2014 utökades arbetet till att omfatta även RKM i Jämtland och Västernorrland för att samordna trafiken i samtliga de fyra nordliga länen. Målsättningen är att vara framme med ett genomarbetat förslag i juni 2015 för att kunna implementeras senast från och med tidtabellsskiftet 2016-12 och framåt. Arbetet bedrivs av samtliga fyra RKM och sammankallande är RKM i Västerbotten.

Att ett sådant arbete och tydlig viljeinriktning hos RKM är också en förutsättning för ett nytt samverkansavtal avseende linje 100 trafiken från juni 2015 skall kunna effektueras från Trafikverkets sida. En bättre samordning av trafiken, på både kort och lång sikt, kan dessutom ge Trafikverket incitament att i ett framtida trafikupplägg för linje 100 finansiera ytterligare trafik, inte minst med hänsyn till trafikens höga interregionala resande.

Om Trafikverket bedömer att den del i arbetet som berör linje 100 faller ut på för Trafikverket acceptabelt sätt är Trafikverket beredd att även svara för nettounderskottet för ytterligare en dubbeltur Umeå – Luleå, till en beräknad kostnad på 2,6 mkr per år i 2013 års prinsnivå, från tidtabellsskiftet i december 2015 samt att även förlänga avtalet fram till 2020-12 under förutsättning att RKM avser att förlänga avtalet med operatören.

Nuvarande avtal löper ut i juni 2015 varför ett nytt avtal mellan parterna kommer att skrivas omgående på basutbudet två dubbelturer Umeå – Haparanda och de tillkommande delarna i föregående stycke får sedan, om de effektueras, regleras i nödvändiga tilläggsavtal.

Innehåll

1. Inledning.....	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte.....	7
1.3 Avgränsningar	8
1.4 Metoder	8
1.5 Tidplan.....	9
2 Behovsanalys	9
2.1 Tillgänglighetsanalys och bristanalys.....	11
2.2 Sammanfattning av behovsanalysen	16
3 Kommersiella förutsättningar.....	17
4 Avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal	18
4.1 En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt	18
4.2 Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av RKM	19
4.3 Resandet är inte av karaktären frekvent pendling	19
4.4 Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken	20
4.5 Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal	21
5 Avstämning mot transportpolitiska mål	22
5.1 Samhällsekonomisk bedömning.....	22
5.1.1 Grundförutsättningar	22
5.1.2 Kostnaden för att resa (generaliserad reskostnad)	23
5.1.3 Externa effekter	24
5.1.4 Sammanfattande slutsats samhällsekonomisk bedömning	25
5.2 Funktionsmål och hänsynsmål	25
5.2.1 Funktionsmål.....	25
5.2.2 Hänsynsmål	26
6 Avstämning mot regionala mål.....	26
7 Avstämning mot interregionala mål.....	27
7.1 Umeå.....	27

7.1.1 Trafik söderut efter Botniabanan	27
7.1.2 Trafik västerut mot Västerbottens inland	29
7.2 Skellefteå.....	30
7.3 Piteå	30
7.4 Luleå.....	30
7.5 Haparanda/Torneå	31
7.6 Sammanfattande avstämning av interregionala mål	31
8 Trafikutformning.....	32
8.1 Avtalsform	32
8.2 Kapacitets- och ersättningsnivåer	32
8.3 Kvalitetsaspekter	34
9 Sammanfattande slutsatser	34
Bilaga 1. Trafikverkets utredningsprocess för trafikavtal	36
Bilaga 2. Nuvarande avtal och trafik.....	37
Bilaga 3, Tillgänglighetsanalysens åtta kriterier.....	39
Bilaga 4. Befolkning i berörda kommuner	43
Bilaga 5. Historik kring det statliga engagemanget i busstrafiken på sträckan Umeå - Haparanda.....	44

1. Inledning

1.1 Bakgrund

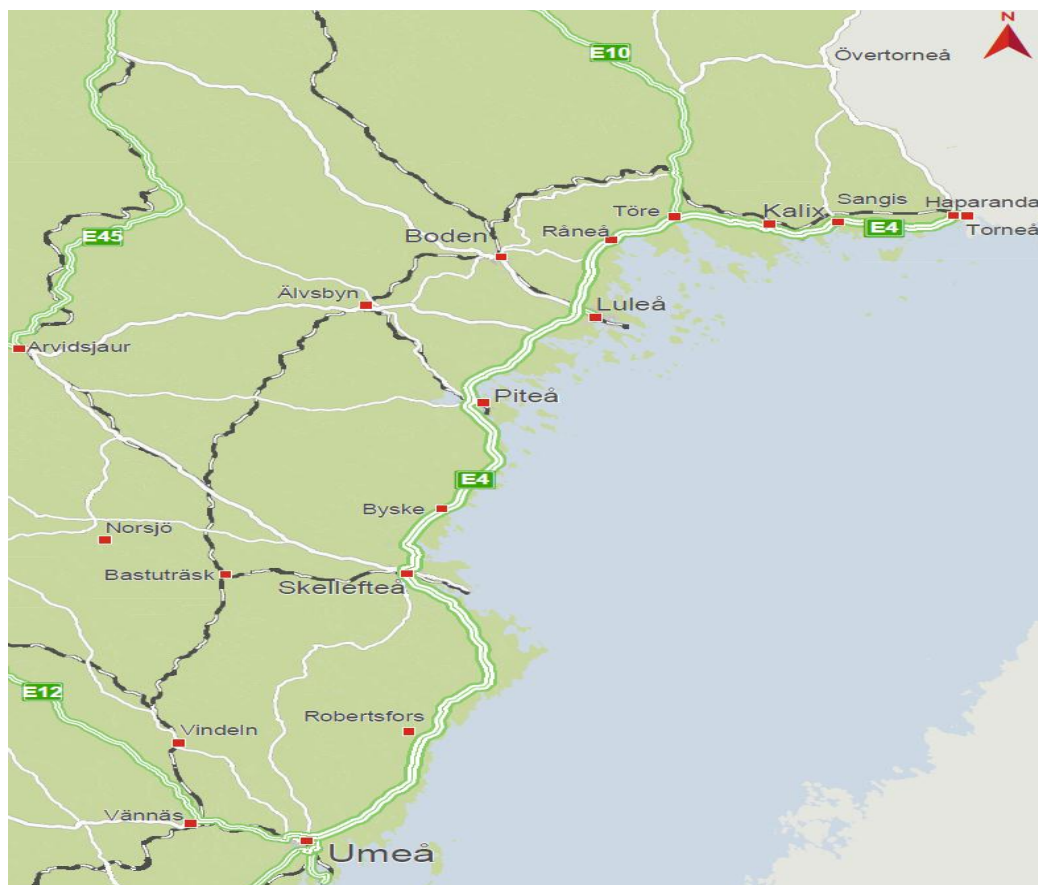
Trafikverket har sedan februari 2002 haft ett samverkansavtal med Länstrafiken i Norrbotten AB, Länstrafiken i Västerbotten AB och Västernorrlands Läns Trafik AB om interregional busstrafik längs väg E4 på sträckan Haparanda – Luleå – Umeå, tidigare även till Sundsvall. Trafiken benämns linje 100 vilket också kommer att användas som begrepp i den fortsatta utredningen. Kartan på nästa sida visar trafikens sträckning längs E4. Mer om bakgrund och historik i bilaga 5.

Nuvarande avtal med de Regionala Kollektivtrafikmyndigheterna (fortsättningsvis benämnt RKM) i Norr- och Västerbotten löper fram till och med 15 juni 2015. En ny utredning måste därför genomföras för att avgöra om Trafikverket efter avtalets utgång ska fortsätta att ge ekonomisk ersättning för trafiken och under vilka förutsättningar så fall detta skall ske. Från och med juni 2010 ersätter Trafikverket enligt avtal RKM med cirka 10 miljoner kronor per år, vilket löpande räknas upp genom ett index.

1.2 Syfte

Trafikverkets uppgift är att verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken (Förordning 2010:185 med instruktion för Trafikverket). Denna utredning är underlag för Trafikverkets beslut om myndigheten ska fortsätta ge ersättning för interregional busstrafik längs Norrlandskusten på sträckan Umeå – Haparanda efter nuvarande avtals utgång i juni 2015. Trafiken bedöms idag som transportpolitiskt motiverad och bedrivs av Veolia Transport AB i ett avtal med berörda RKM fram till 2018-12-31 med möjlighet till förlängning i 2 år. Både staten via Trafikverket samt berörda RKM svarar för ersättningen för trafiken.

Om slutsatsen är att Trafikverket även efter den 15 juni 2015 ska ge ersättning för busstrafiken, ska utredningen resultera i vilket belopp som Trafikverkets ersättning skall uppgå till baserat på Trafikverkets kriterier för ersättning.



1.3 Avgränsningar

Utredningen omfattar den busstrafik längs Norrlandskusten på sträckan Umeå – Haparanda, som benämns linje 100. Det finns även annan mer regional busstrafik längs hela sträckan men den omfattas inte av denna utredning utan är RKM:s fulla ansvar. Persontrafiken med tåg längs Botniabanan mellan Sundsvall och Umeå togs i bruk från augusti 2012. Trafikverket bedömer att denna tågtrafik täcker de interregionala resbehoven längs denna del av Norrlandskusten genom att tåget ansluter till alla kommunhuvudorterna. Även på sträckan Umeå – Luleå bedrivs tågtrafik i begränsad omfattning men trafiken syftar i första hand att öka tillgängligheten avseende direkttrafik mellan dessa orter då den inte trafikerar kuststäderna Skellefteå och Piteå.

1.4 Metoder

Utredningen utförs i enlighet med Trafikverkets rutin, som gäller alla utredningar inför avtal, oavsett trafikslag. En viktig grund för utredningen är en tillgänglighetsanalys.

Tillgänglighetsanalysen svarar på frågan om trafiken bidrar till en grundläggande tillgänglighet för resenärerna på sträckan. Tillgänglighetsanalysen görs vid Trafikverket.

En resvaneundersökning för trafiken på sträckan Umeå – Haparanda har genomförts av Vectura AB under våren 2013. Resvaneundersökningen syftar till att ge underlag för kostnadsfördelning mellan Trafikverket och berörda RKM. Kostnadsfördelningen baseras på omfattningen av det interregionala resandet mätt som personkilometer. Även omfattningen av frekvent arbets- och skolpendling är viktig, eftersom Trafikverket inte svarar för kostnader för frekvent pendling, oavsett reslängd.

För att beräkna ett ersättningsbelopp för linje 100 trafiken, har ekonomiska uppgifter från RKM för år 2013 analyserats.

1.5 Tidplan

Eventuellt kommande samverkansavtal för busstrafiken mellan Umeå och Haparanda ska gälla från och med nuvarande avtals utgång i juni 2015. Målsättningen är att Trafikverket ska fatta beslut om ett eventuellt avtal senast i april 2014, beroende på hur förhandlingarna med RKM fortlöper.

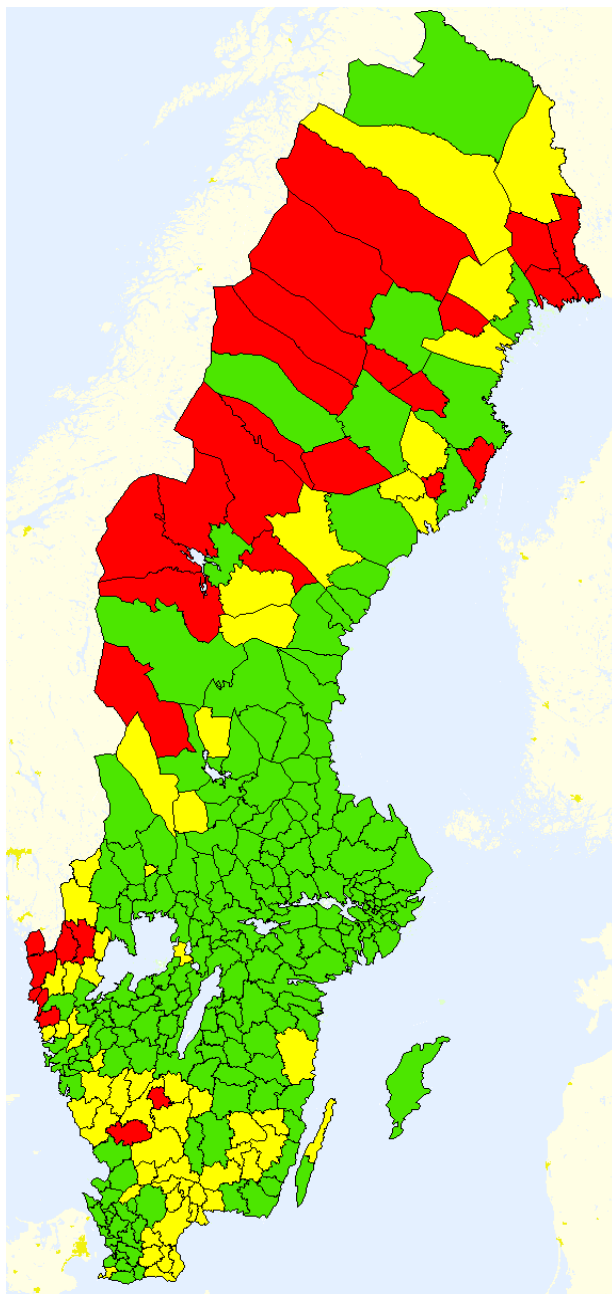
2 Behovsanalys

Behovsanalysen omfattar dels en tillgänglighetsanalys och dels en bristanalys.

Tillgänglighetsanalysen mäter individers möjligheter att förflytta sig med ett kollektivt färdmedel (flyg, färja, buss och tåg). Detta sker genom att möjligheten att resa från en viss kommunhuvudort till en målpunkt¹ mäts och värderas. Analysen baseras på verkliga resmöjligheter med samtliga linjer i det svenska kollektivtrafiknätet, samt kopplingar till grannländerna, från Samtrafikens databas. Tillgängligheten mäts genom analys av åtta kriterier med krav på vad som kan anses vara en god, acceptabel eller dålig tillgänglighet till olika resmål. Kriterierna innehåller krav på maximala restider, vistelsetider, när på dagen resorna behöver ske, med mera, för att uppnå en acceptabel eller god tillgänglighet². Uppfylls inte

¹ En målpunkt är målet för en interregional resa. I modellen används alltid en hållplats för kollektiv trafik som mål för resan. Normalt är det en central hållplats i huvudorten (resacentrum eller motsvarande) för den kommun där resmålet finns, förutom i kriterium 3 där målpunkten är en flygplats. Hållplatsen kan vid behov bytas i modellen, om analyser ska göras till ett resmål som inte ligger i kommunens centrum.

² De krav som ställs i tillgänglighetskriterierna redovisas i bilaga 2



varit kopplad till utredningarna, som lämnat synpunkter på föreslagna kriterier.

Kartan ovan visar tillgängligheten till Stockholm, kriterium 1, för hela landet hösten 2012. Det framgår tydligt att tillgänglighetsbristerna främst finns i de norradelarna av landet. Många kommuner i norr har dock god tillgänglighet tack vare flygtrafik.

dessa krav är tillgänglighetendålig. I modellen illustreras detta på en kartbild där en kommun får grön, gul, eller röd färg (eller "standard"), vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet beroende på hur väl ett visst kriterium uppfylls.

Ett exempel på karta visas till vänster på denna sida.

De tillgänglighetskriterier Trafikverket använder är följande:

1. Till Stockholm
2. Från Stockholm
3. Internationella resor
4. Storstäder
5. Regionsjukhus
6. Universitet och högskolor
7. Andra större städer
8. Besöksnäring

Kriterierna är skapade utifrån de transportpolitiska målen och gjorda för att vara allmängiltiga och därmed kunna gälla för resmål som är intressanta för samtliga kommuner i landet. Kriterierna är framtagna under ett antal år med flera utredningar och remissomgångar, där kommuner och regioner haft möjlighet att ge synpunkter. En referensgrupp har

En tillgänglighetsanalys görs årligen för hela landet vilken visar utvecklingen av tillgängligheten från året innan och vilken effekt Trafikverkets insatser haft under året. Den utgör även en grund för fortsatta analyser av tillgänglighetsproblemiolika delar av landet.

Hur väl tillgänglighetskriterierna uppfylls redovisas förutom i kartbilder även i resultatfiler, där detaljer kring tillgängligheten kan utläsas. I modellen kan dessutom ytterligare analyser utföras som ger hela bilden av tillgängligheten för en kommun.

Resultatet från tillgänglighetsanalysen medför att slutsatser kan dras om var behov av insatser finns, liksom vilka konsekvenser för tillgängligheten som en eventuell förändring i möjligheterna att resa innebär.

När tillgänglighetsanalysen är slutförd genomförs en *bristanalys*. Då identifieras vad som gör att tillgängligheten blir dålig och vilken insats som skulle kunna tänkas motverka dessa brister. Bristerna kan bestå av både sådant som Trafikverket kan åtgärda och sådant som annan part har ansvar för, t ex regionala kollektivtrafikmyndigheter.

2.1 Tillgänglighetsanalys och bristanalys

I tidigare utredning, som föregick nuvarande avtal, motiverades insatsen i linje 100 av tillgänglighetseffekter för främst för Kalix och Haparanda kommuner. Båda kommunerna hade då och har fortfarande stora brister i tillgängligheten. Åtgärder prioriteras för kommuner som har minst tre kriterier med dålig tillgänglighet (röd färg) i tillgänglighetsanalysen.

Haparanda och Kalix har som tidigare nämnts stora tillgänglighetsbrister. Längs sträckningen av linjen finns ytterligare ett par kommuner, Piteå och Robertsfors, som har relativt stora tillgänglighetsbrister, medan övriga kommuner har god eller mycket god tillgänglighet. Nedan redovisas tillgängligheten för samtliga kommuner på sträckan Umeå-Haparanda och även orsakerna till de brister som finns. Tillgängligheten visas både för 2012 och 2013 års mätningar, eftersom tillgängligheten kan variera något mellan åren beroende på förändringar i trafiken, t ex justeringar i tidtabellerna.

Tabell 1. Tillgängligheten i Haparanda

Haparanda 2012		Kriterier						
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
	1	2	3	4	5	6	7	8
Med avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Röd	Röd
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd

Haparanda 2013		Kriterier						
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
	1	2	3	4	5	6	7	8
Med avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Röd	Röd
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd

Haparanda har dålig tillgänglighet i sju av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal, det gäller både 2012 och 2013. Avtalet om linje 100, Umeå-Haparanda, ger förbättrad tillgänglighet i K4 (till Luleå). Att tillgängligheten ändå är acceptabel utan linjen i K4 beror på att det finns annan parallell men något långsammare busstrafik på sträckan. Dock finns inte möjlighet att resa till Luleå på söndag förmiddag med linje 20, vilket innebär att tillgängligheten bara blir acceptabel utan avtalet.

Linje 100 ger också möjlighet att nå Umeå vilket påverkar tillgängligheten i K5 och K6. Även om restidskravet i K5 inte klaras minskas restiden jämfört med alternativa bussförbindelser med en timme. Kravet i K5 är fyra timmar för acceptabel tillgänglighet och restiden är ca 6,5 timmar. I K7 förbättras också tillgängligheten till Skellefteå, även om kraven i kriteriet inte klaras fullt ut, restiden är ungefär en halvtimme för lång, ca 4 timmar 30 minuter i stället för 4 timmar. Även här förbättras restiden jämfört med alternativen, skillnaden är ca 45 minuter.

Tabell 2. Tillgängligheten i Kalix

Kalix 2012		Kriterier						
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
	1	2	3	4	5	6	7	8
Med avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Gul

Kalix 2013		Kriterier						
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
	1	2	3	4	5	6	7	8
Med avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd

Kalix har stora brister i tillgängligheten även om det varierar något mellan åren, utan Trafikverkets avtal har tillgängligheten stora brister i sex av åtta kriterier för 2012 och hela sju av åtta kriterier 2013. Med avtalen blev tillgängligheten acceptabel i ytterligare ett kriterium 2012, K7 och i både K7 och K8 2013. Dessutom förbättras tillgängligheten ytterligare från acceptabel till god standard i K4 båda åren.

Avtalet om linje 100, Umeå-Haparanda, förbättrar tillgängligheten i K7. Tillgängligheten blir acceptabel (gul färg) eftersom det går att, förutom Luleå, även nå Skellefteå. Utan avtalet klaras inte restidskravet på fyra timmar för acceptabel tillgänglighet eftersom linje 20 tar längre tid på sig. I K8 är det svårare att säga vad som orsakar förbättringen, eftersom även andra avtal kan påverka tillgängligheten från hela landet, men linje 100 förbättrar åtminstone på marginalen tillgängligheten även i detta kriterium för 2013.

Linje 100 ger även förbättrad tillgänglighet i K4 (till Luleå). Liksom för Haparanda är tillgängligheten ändå acceptabel utan linjen i K4 vilket beror på att det finns annan parallell men något långsammare busstrafik på sträckan. Dock finns inte möjlighet att resa till Luleå på söndag förmiddag med linje 20, vilket innebär att tillgängligheten bara blir acceptabel utan avtalet.

Linje 100 ger också möjlighet att nå Umeå vilket påverkar tillgängligheten i K5 och K6. Även om restidskravet i K5 inte klaras minskas restiden jämfört med alternativa bussförbindelser med ca 45 minuter. Kravet i K5 är fyra timmar för acceptabel tillgänglighet och restiden är ca 5.45 timmar. Även här förbättras restiden jämfört med alternativen, skillnaden är ca 45 minuter.

Tabell 3. Tillgängligheten i Luleå

Luleå 2012	Kriterier							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön
Luleå 2013	Kriterier							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Röd	Gul	Gul	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Röd	Gul	Gul	Grön

Luleå har en överlag mycket god tillgänglighet för interregionala resor och får inga ytterligare färgförbättringar i tillgängligheten av linje 100. Liksom för Skellefteå och Umeå är flyget en starkt bidragande orsak till detta. Även för Luleå förbättrar dock linje 100 resmöjligheterna längs Norrlandskusten.

Att tillgängligheten brister i K5 för 2013 beror på en tillfälligt inställd tur fredag den aktuella mätveckan, vilket gör att kraven i kriteriet inte nås alla dagar. Den inställda turen kan även ha påverkat K6, där tillgängligheten är acceptabel jämfört med god året innan.

Tabell 4. Tillgängligheten i Piteå

Piteå 2012								
	Kriterier							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Gul	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Gul	Röd	Gul	Gul

Piteå 2013								
	Kriterier							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Gul	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Gul	Röd	Röd	Grön	Gul	Röd	Gul	Gul

Piteå har för 2012 tillgänglighetsbrister i två kriterier, K3 och K6. 2013 har det ökat till tre kriterier utan Trafikverkets avtal, även i K2 brister tillgängligheten. Linje 100 utgör där en del av resmöjligheten från Stockholm till Piteå på förmiddagen, medan det fanns andra alternativ 2012. I K3 bero r tillgänglighetsbristen på att det inte finns förbindelser till Arlanda tillräckligt tidigt på morgonen för att klara kriteriet. I K6 når Piteå högre utbildning bara i Stockholm, Umeå och Luleå med kraven i kriteriet, det krävs fem orter för att klara acceptabel (gul) tillgänglighet i kriteriet. Restiden till Umeå minskar något med linje 100 jämfört med alternativen.

Tabell 6. Tillgängligheten i Skellefteå

Skellefteå 2012								
	Kriterier							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Gul	Gul	Grön

Skellefteå 2013								
	Kriterier							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön

Skellefteå har generellt god tillgänglighet till interregionala resmål. Liksom för Luleå och Umeå är flyget en starkt bidragande orsak till detta. Linje 100 förbättrar dock resmöjligheterna för Skellefteå längs Norrlandskusten.

Tabell 5. Tillgängligheten i Robertsfors

Robertsfors 2012	Kriterier							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Röd	Gul	Röd	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul
Utan alla avtal	Röd	Gul	Röd	Grön	Grön	Röd	Gul	Gul
Robertsfors 2013	Kriterier							
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Grön	Gul	Gul	Gul

Robertsfors har dålig tillgänglighet i tre kriterier utan Trafikverkets avtal. Det gäller både 2012 och 2013, men det gäller delvis olika kriterier. Med avtalen blir tillgängligheten 2012 acceptabel i ytterligare ett kriterium, K6. Dessutom blir tillgängligheten ytterligare förbättrad till god standard i K7 båda åren. För 2013 klaras tillgängligheten i K6 även utan Trafikverkets avtal, medan tillgängligheten från Stockholm försämrats och inte klaras vare sig med eller utan avtal.

Linje 100 ger dock inga färgförändringar i modellen för Robertsfors. Tillgängligheten i K6 påverkas av Norrtågs trafik på Botniabanan, som 2012 gav bättre möjligheter att nå högre utbildning i bl a Sundsvall.

Bristerna i K1 beror på att det inte går att resa alla dagar i veckan. Det finns goda förbindelser på morgonen vissa dagar, men eftersom flygtiderna varierar klaras inte tillgängligheten alla dagar. Ankomsttiden är även de dagar anslutning finns inte tillräckligt tidig för att klara K3. I K2 är restiden till Robertsfors något för lång för att klara acceptabel tillgänglighet i kriteriet i 2013 års mätning, skillnaden är dock bara 5 minuter och bristen får ses som marginell.

Linje 100 förbättrar utbudet för Robertsfors, men ger utöver detta inga större förbättringar av tillgängligheten för kommunen.

Tabell 7. Tillgängligheten i Umeå

Umeå 2012		Kriterier						
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön

Umeå 2013		Kriterier						
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med avtal	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön

Umeå har god tillgänglighet i samtliga kriterier båda åren. Liksom för Luleå och Skellefteå är flyget en starkt bidragande orsak till detta. Även för Umeå förbättrar dock linje 100 resmöjligheterna längs Norrlandskusten.

Indirekt påverkar linje 100 även resmöjligheterna för hela östra Norrbotten i K4, K5, K6 och K7. Linje 100 är inte enda alternativet längs Norrlandskusten, men ger ofta restidsförkortningar. Exempelvis får Pajala en 50 minuter kortare restid till Umeå på helgerna med linje 100 än med alternativ bussförbindelse.

2.2 Sammanfattning av behovsanalysen

Sammantaget visar tillgänglighetsanalysen att linje 100 ger

- Tillgänglighetsförbättring för Kalix från röd till gul i K7.
- Tillgänglighetsförbättring för Piteå från röd till gul i K2.
- Viktiga restidsminskningar för resor längs Norrlandskusten;
 - för Kalix påverkas kriterierna 5 och 6
 - för Haparanda påverkas kriterierna 5, 6 och 7.
 - Piteå får vissa restidsförbättringar i K6.
- Därutöver förbättrar linjen möjligheten att nå bl a Umeå och Skellefteå för hela Tornedalen.

Trafikverket konstaterar att det finns motiv utifrån bristanalysen för ett fortsatt avtal. Linjen ger relativt stora tillgänglighetsförbättringar för de prioriterade kommunerna Kalix och Haparanda och Piteå samt indirekt för hela östra Norrbotten.

Även om en åtgärd i sig kan vara motiverad har Trafikverket en begränsad budget. Rutinen säger att föreslagna åtgärder även ska prioriteras utifrån en nationell

behovsanalys, som ska göras med jämna mellanrum. I den nationella behovsanalysen jämförs åtgärderna och åtgärder som ger stora tillgänglighetseffekter ges en högre prioritet.

I den nationella behovsanalysen har dagens avtal fördelats i olika grupper utifrån hur stora tillgänglighetsförbättringar som de ger upphov till. Linje 100 trafiken kommer preliminärt att placeras i en mellangrupp vad gäller prioritering och utifrån de tillgänglighetsförbättringar som trafiken ger är den av intresse att även fortsättningsvis finansieras av Trafikverket.

3 Kommersiella förutsättningar

Trafikverket har endast mandat att ingå avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som saknar förutsättningar för kommersiell drift (12 a §, Förordning 2010:185 med instruktion för Trafikverket).

I fall som den trafiken som är föremål för denna utredning, där trafiken redan idag bedrivs med avtalad ersättning från bland annat Trafikverket, bedöms dess kommersiella bärkraft utifrån nuvarande kostnadstäckningsgrad. Trafikverkets krav är att kostnadstäckningsgraden uppgår till minst 20 %.

Som grund för beräkningarna ligger uppgifter som inrapporterats av ansvariga RKM för år 2013. Beräkningarna baseras på kostnader och intäkter från trafiken exklusive kostnader och intäkter från eventuell godshantering samt overheadkostnader.

Tabell 4. Kostnadstäckning för trafiken

Sträckning	Kostnadstäckning totalt
Haparanda – Umeå	48 %

Kostnaderna för trafiken är cirka 40,8 miljoner kronor årligen. Kostnadstäckningsgraden är biljettintäkterna dividerat med bruttokostnaden för linjen. Biljettintäkterna är 19,4 miljoner kronor. Kostnadstäckningsgraden är därmed 48 % och överstiger därmed kravet på minst 20 %. Slutsatsen är att trafiken på sträckan inte kan bedrivas kommersiellt men att kostnadstäckningsgraden är högre än 20 % vilket möjliggör för Trafikverket att finansiera delar av trafiken.



4 Avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal

När tillgänglighetsanalys och bristanalys är genomförd finns förslag på möjliga åtgärder för att motverka tillgänglighetsbristerna. Dock finns ett antal villkor uppsatta för insatser, vilka är att betrakta som restriktioner i det fortsatta utredningsarbetet.

4.1 En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt

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

Tabell 5. Andel interregionala personkilometer

Sträckning	Andel interregionala personkilometer
Haparanda - Umeå	80 %

I den aktuella trafiken är en betydande andel av resandet interregionalt. Andelen interregionala personkilometrar illustreras i tabellen ovan. Villkoret att 20 procent av det totala antalet personkilometer på linjerna är interregionala resor uppfylls därmed med bred marginal i linje 100 trafiken.

4.2 Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av RKM

RKM ska tillhandahålla lokal och regional trafik inom respektive län. Trafik där det lokala och regionala resandet (mätt i personkilometer) är minst 50 procent är RKMs ansvar. Trafikverket får dock komplettera, men inte ersätta, trafik som i huvudsak faller under RKMs ansvar, förutsatt att den även möjliggör interregionalt resande.

Trafikverket kan överväga att ha huvudansvar för att teckna trafikavtal på linjer där minst 50 procent av personkilometrarna genereras av interregionala resor, medan RKM ska ha huvudansvaret för linjer där den interregionala andelen är mindre än 50 procent. I praktiken har RKM hittills ofta valt att ta huvudansvaret för att teckna trafikavtal även för linjer där det interregionala resandet överväger. Orsak till detta kan bl a vara att linjen historiskt ingår i RKMs biljettsystem och planering. Trafikverket bör inte motsätta sig en sådan lösning om det finns goda skäl för detta.

I den aktuella trafiken är andelen interregionalt resande över 50 procent. RKM har redan idag huvudansvaret för avtalet med operatören och Trafikverket gör bedömningen att det är rimligt att RKM har huvudansvaret för detta. En anledning är att RKM ställer betydligt större krav på frekvens på trafiken på de aktuella sträckorna än vad Trafikverket gör, följaktligen står RKM för en stor del av trafikens kostnadstäckning. En annan anledning är att RKM även handlat upp annan trafik i samma upphandling vilket möjliggjort totalt lägre kostnader vilket även gagnar Trafikverket.

4.3 Resandet är inte av karaktären frekvent pendling

Det är RKM:s ansvar att ge förutsättningar för frekvent pendling till och från resenärens eget arbete eller utbildning. Trafikverket ger inte ersättning för resande som överstiger tio tur- och returresor per månad och som är till och från eget arbete eller utbildning. Resandets karaktär analyseras efter data från de resvaneundersökningar som genomförs minst en gång per avtalsperiod i all interregional kollektiv persontrafik som har avtal om ersättning från Trafikverket, oavsett om Trafikverket har avtal direkt med operatör eller samverkansavtal med RKM.

I tabellen nedan kan vi dock se att andelen frekventa pendlare inte är särskilt hög. För sträckan Haparanda – Umeå är det totala andelen resor över 100 km 83 procent varav 3 procent är frekvent pendling till arbete eller skola. Resor under 100 km, oavsett frekvens, uppgår till 17 procent.

Villkoret att trafiken inte är av karaktären frekvent pendling är alltså uppfyllt.

Tabell 6. Andel personkilometer fördelat på reslängd och dedikerat från studie- och arbetsresor

Sträckning	Andel pkm för resor ≥ 100 km	Andel pkm för resor ≥ 100 km exkl studier & arb	Andel pkm för övr resor < 100 km	Andel pkm totalt
Haparanda - Umeå (årsmedel)	83 %	80 %	17 %	100 %

4.4 Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken

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

- administrativa kostnader för RKM (overheadkostnader)
- kostnader för biljettsubventioner
- andra kostnader som inte är nödvändiga för trafikens utförande, exempelvis marknadsföring.
- godstrafik

Rensat från dessa kostnadsposter uppgår bruttokostnaden till ca 40,8 mkr per år och biljettintäkterna till 19,4 mkr för linje 100 trafiken. Ingen godstrafik förekommer på linje 100. Taxan i Norrlandsresan, som är ett gemensamt taxesystem för de fyra nordliga länen, ligger för en vuxen på ca 1,20 kr per personkilometer för enkelbiljett till ca 0,90 kr per personkilometer för 6-resorsbiljett. Periodkort för 30 dagar, med en reslängd på 100 km och ett utnyttjande av 40 enkelresor per månad kostar ca 0,40 kr per personkilometer. De lokala taxorna i respektive län ligger på samma nivå

som Norrlandsresan och sammantaget visar detta att någon reduktion av bruttokostnaden för biljettsubventioner inte är aktuell.

För den aktuella trafiken ser kostnadstäckningsgraden, som tidigare nämnts, ut enligt nedanstående tabell.

Tabell 7. Kostnadstäckningsgrad i trafiken

Sträckning	Kostnadstäckning
Haparanda - Umeå	48 %

Slutsatsen är att trafiken på sträckan klarar kravet på minst 20 procents kostnadstäckningsgrad med bred marginal.

4.5 Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal

Trafikverket tilldelas varje år en budgetram, som bestämmer omfattningen av myndighetens avtalsverksamhet. Det innebär att även om trafik kan anses vara motiverad utifrån behovsanalysen och övriga villkor/kriterier, är de ekonomiska resurserna en begränsning. Trafikverket kan därför utifrån ekonomiska argument ge annan ersättning än vad som framkommer av utredningarna eller helt avstå från att ge ersättning för viss trafik.³

Idag ligger Trafikverkets ersättning till busstrafiken på sträckan Haparanda - Umeå på ca 10,7 miljoner kronor per år (2013). Trafikverket bedömer att en total ersättningsnivå i paritet med nuvarande ersättning ryms inom den budgetram som Trafikverket i dagsläget har men styrande för Trafikverkets ersättning är ytterst beräkningen utifrån basutbud och interregionalt resande som redovisas i avsnitt 9.

³ Idag betalar Trafikverket hela nettokostnaden för ett basutbud för interregionalt resande. Ett basutbud är normalt två dubbelturer per dag. Trafikverkets ersättning ska dock aldrig överstiga nettokostnaden för det interregionala resandet på de interregionala linjerna. Därför måste nettokostnaden för ett basutbud på linjen och nettokostnaden för det interregionala resandet på linjen, beräknas. Beräkningarna av Trafikverkets ersättning per linje baseras vanligtvis på av de av RKM inrapporterade kostnader och intäkter samt uppgifter om andelen personkilometer som genereras av interregionala resor vid en resvaneundersökning.

5 Avstämning mot transportpolitiska mål

5.1 Samhällsekonomisk bedömning

Nästa fråga i denna utredning är att bedöma hur väl det identifierade behovet av busstrafik längs sträckan Umeå - Haparanda förhåller sig till de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”(Prop 2008/09:93 s.14, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

En anpassad samhällsekonomisk bedömning av den aktuella trafiken har därför genomförts. Det ska dock nämnas att bedömningen inte beaktar den alternativa användningen av resurserna inom andra delar av samhället. De bedömnaeffekterna skulle dock kunna ställas mot effekter som kan uppnås om resurserna läggs på annan interregional kollektiv persontrafik.

5.1.1 Grundförutsättningar

Analysen bygger på att en situation med oförändrad busstrafik på linje 100 jämförs med ett läge helt utan busstrafiken. Vid fortsatt förekomst av linje 100 antas att det framtida resandet är detsamma som rapporterat utfall år 2012. Likheter med detta gäller även för antalet resor och restid per delsträcka.

I situationen utan busstrafiken antas att 48 procent reser med annan busslinje, 45 procent reser med bil och sju procent avstår från att resa⁴. Samtliga som fortsätter att resa antas göra så i samma relationer som idag. De bilresor som uppkommer vid frånvaro av busstrafik antas ha genomsnittliga belägningsgrader i linje med Trafikverkets grundantaganden i ASEK⁵. Längden och restiden för bilresan har tagits fram manuellt med hjälp av slagningar med Resrobot (se www.resrobot.se).

De alternativa resorna med annan busstrafik är svåra att bedöma. Anledningen är att alternativen är relativt många. Att anta att en nuvarande resa ersätts med någon specifikt alternativ bussresa är därmed svårt. Vi väljer här istället att göra det förenklande antagandet att de alternativa bussresorna är lika bra som den bussresa med linje 100 som nu valts. Detta är givetvis ett relativt grovhugget antagande.

⁴ Stöd för dessa antaganden finns i genomförd resvanundersökning. De låga andelarna som där uppgett tåg eller flyg förenklas bort i denna analys.

⁵ ASEK, arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet, är en myndighetsgemensam arbetsgrupp som leds av Trafikverket. ASEK ansvarar bland annat för att rekommendera samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet. Tidsvärdena är differentierade med avseende på resans längd (0-100 km eller mer än 100 km) samt om resan är en privatresa eller tjänsteresa.

Uppenbarligen valdes resan med linje 100 före de andra bussalternativen, sannolikt i många fall på grund av att de alternativa busslinjerna uppvisar tätare uppehållsmönster och därmed innebär längre restid. Att de alternativa bussresorna antas vara lika bra för resenären gör att analysen sannolikt underskattar ökningen i reseuppföring för snittresan (se diskussion om detta mått nedan).

5.1.2 Kostnaden för att resa (generaliserad reskostnad)

En förändring i så kallad generaliserad reskostnad tas fram för reserelation längs linjen⁶. Den generaliserade reskostnaden består av skillnaden i pekuniärreskostnad (körkostnad med bil – dagens biljettkostnad med buss) och skillnad i (monetariserad) restidsuppföring mellan att resa med bil och buss.

Kostnaden för att resa med bil har beräknats baserat på resans längd och en körkostnad på 18,50 kr/mil. Beläggningsgrader i enlighet med ASEK5 har använts för att dela ut kostnaden per resenär. Kostnaden för den genomsnittliga bussresan med dagens busstrafik har uppskattats till 64 procent av biljettpriset för en enkelbiljett i kategorin vuxen⁷. För varje relation har skillnaden i kostnad mellan att resa med bil och buss beräknats.

Den monetära skillnaden i restidsuppföring mellan att resa med bil och buss baseras på de tidvärden som rekommenderas i ASEK 5.

Eftersom den avtalade trafiken har en tydlig rättighetsinriktning (ersättning till trafik som inte bär sig kommersiellt eller upprätthålls i annan regi) redovisas inte summan alla resandes förändring i generaliserad reskostnad i denna analys. Om så gjordes skulle insatser som har stort resande, och sannolikt nästan bär sig kommersiellt, pekas ut som de mest lönsamma. Istället väljer vi att redovisa förändring på kommunnivå. Förändringen för en kommun baseras på alla resor med startpunkt i kommunen och den genomsnittliga förändringen i generaliserad reskostnad per resa och kommun beräknas⁸.

Beläggningsgrader i enlighet med ASEK5 har använts för att dela ut kostnaden per resenär. Kostnaden för den genomsnittliga bussresan med dagens busstrafik har uppskattats till 64 procent av biljettpriset för en enkelbiljett i kategorin vuxen⁹. För varje relation har skillnaden i kostnad mellan att resa med bil och buss beräknats.

⁶ Av praktiska skäl begränsas antalet relationer som studeras, detta eftersom mycket av nödvändig in data (restider, reseavstånd, biljettpriser, osv) måste tas fram manuellt. Beräkningarna baseras på ett hundratal av relationerna som hade mest resande år 2012. Detta gör att ca 94 % av det totala antalet resta kilometer på linjen inkluderas.

⁷ Om alla resorna 2012 ansätts biljettpriser för "enkelbiljett vuxen" erhålls en total biljettintäkt som överstiger den redovisade. Om den framräknade biljettintäkten skalas ned med en faktor 0,64 erhålls överensstämmelse.

⁸ För de som fortsätter att resa med bil tas hela skillnaden i generaliserad reskostnad (GC) med i beräkningen (GCbil - GCbuss), medan de som slutar resa bidrar med halva denna skillnad i enlighet med vedertagna principen "rule-of-the-half". Resenärer som uppger att de flyttar över till annan busstrafik antas, i enlighet med tidigare diskussion, ha samma GC som tidigare.

⁹ Om alla resorna 2012 ansätts biljettpriser för "enkelbiljett vuxen" erhålls en total biljettintäkt som överstiger den redovisade. Om den framräknade biljettintäkten skalas ned med en faktor 0,64 erhålls överensstämmelse.

Ökning i reskostnad redovisas i tabell 8 nedan. Analysen påvisar ökadereskostnader för genomsnittresan för samtliga kommuner. Observera att detta gäller trots att ingen ökad reseuppostring antas uppstå vid överflyttning till annan busstrafik. Kommunerna i ändarna av linjen (Umeå och Haparanda) uppvisar i analysen störst ökning i reskostnad. Detta hänger sannolikt ihop med att en stor andel av resorna som startar i dessa kommuner är långa. Detta innebär att resorna i genomsnitt har låg biljettkostnad i relation till körkostnad för bil. Dessutom innebär långa resor relativt sett hög restidsuppostring för bilresor.

Tabell 8. Ökning i resekostnad vid frånvaro av linje 100

Kommun	Ökning i reskostnad, kr/snittresa
Haparanda	20,4
Kalix	12,7
Luleå	4,3
Piteå	2,2
Skellefteå	5,0
Robertsfors	0,3
Umeå	15,0

Slutsatsen av analysen av reskostnad är att frånvaro av linje 100 skulle leda till ökade reskostnader för genomsnittsresan för samtliga kommuner som direkt berörs av trafiken. En analys av denna typ bygger på ett antal antaganden som var för sig kan diskuteras. Vi bedömer dock att slutsatsen är relativt robust då ingen ökad reskostnad har antagits för de resenärer som (uppger) att de skulle ta annan buss om linje 100 inte fanns. Eftersom de idag väljer linje 100 borde rimligen andra, ej valda alternativ, vara något sämre.

5.1.3 Externa effekter

Trafik ger i regel upphov till kostnader och nyttor för samhället utöver de kostnader som direkt berör resenären. Exempel på sådana är ökad/minskad miljöpåverkan. Dessa effekter brukar benämnas marginella externa miljöeffekter. I denna analys fokuseras på utsläpp av koldioxid. Koldioxid bedöms vara den miljöaspekt som är viktigast i detta sammanhang.

Utsläppen av koldioxid i busstrafiken antas vara 0,954 kg/fordonskm¹⁰ medan utsläppen i biltrafik antas vara 0,173 kg/fordonskm¹¹. Utsläppen för fortsatt busstrafik i enlighet med dagens upplägg bedöms ge upphov till årliga koldioxidutsläpp på drygt 1500 ton. Samhällsekonomiskt innebär detta en negativ

¹⁰ Uppgifter från ansvariga för trafiken.

¹¹ I åtgärdsplaneringen 2014-25 utgick beräkningar på bilutsläpp från att utsläppen minskade med tiden (se fil 59a i "Modellpassade indata och omvärldsförutsättningar 2012.xls"). Siffran som här används är genomsnittet för åren 2015-2018, en tid som bedöms vara relevant för eventuellt kommande trafikavtal.

miljöpåverkan på cirka 2,2 mnkr/år¹². Den biltrafik som bedöms uppstå vid frånvaro av linje 100 beräknas orsaka koldioxidutsläpp på 1200 ton/år, samhällsekonomiskt värderas detta till ungefär 1,8 mnkr/år. Koldioxidutsläppen från genererad biltrafik är således något lägre än utsläppen från busstrafik på linje 100. Skillnaden är dock inte särskilt stor och sannolikt skulle, trots förenklade antaganden i denna analys, viss annan busstrafik uppstå (och generera koldioxidutsläpp) vid avsaknad av linje 100. Slutsatsen blir därför att miljöpåverkan via koldioxidutsläpp inte är tungan på vågen i denna utredning.

5.1.4 Sammanfattande slutsats samhällsekonomisk bedömning

Varken analysen av förändringar i genomsnittlig reskostnad eller bedömningen av förändringar i koldioxidutsläpp talar emot fortsatt statlig ersättning till busstrafiken på linje 100.

5.2 Funktionsmål och hänsynsmål

Utöver det övergripande transportpolitiska målet finns ytterligare två styrande transportpolitiska mål; ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Det ska dock nämnas att redan i identifieringen av möjliga insatser har till viss del de transportpolitiska målen beaktats. Detta eftersom kriterierna i tillgänglighetsanalysen baseras på de transportpolitiska målen. Vid denna punkt i utredningsprocessen görs emellertid ändå en särskild uppskattning av hur väl möjliga trafikupplägg harmoniserar med dessa mål.

5.2.1 Funktionsmål

Funktionsmålet är *tillgänglighet*. Det innebär att transportsystemets ”utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet”. (Prop. 2008/09:93, s. 16). Transportsystemet ska även likvärdigt vara mot mäns och kvinnors transportbehov.¹³

För Trafikverkets avtal om interregional kollektiv persontrafik är funktionsmålet om grundläggande tillgänglighet centralt. Emellertid, för att bidra till hela hänsynsmålet ställs även följande krav på trafikuppläggen:

- resorna ska vara tillförlitliga, trygga och bekväma
- Europeiska och svenska lagar och förordningar för att funktionshindrade ska kunna resa ska följas
- barn över sex år bör kunna resa själva

¹² Värderingen av 1 kg CO₂ (i kortsiktiga analyser) ska enligt ASEK5 sättas till 1,45 kr/kg.

¹³ Mäns och kvinnors transportbehov beaktas i tillgänglighetsanalysen genom att den bygger på kriterier som är giltiga för såväl män som kvinnor.

- för att förbättra förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel
bör trafikupplägget ansluta till större bytespunkter i kommunhuvudorter.

5.2.2 Hänsynsmål

Hänsynsmålet är *säkerhet, miljö och hälsa*. Det innebär att transportsystemet till sin utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvälighetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås” (Prop. 2008/9:93, s. 30).

För att bidra till hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa, ställs följande krav på trafikuppläggen:

- Europeiska och svenska lagar och förordningar för säkerhet ska följas
- i första hand ska icke fossila bränslen användas i trafikupplägget
- målet ska vara att minska utsläppen med 20 procent från 1990 års nivå
- miljökraven får inte äventyra konkurrensen om trafikavtalet eller trafiken i sig
- möjlighet att medta cykel

6 Avstämning mot regionala mål

Enligt preciseringen av funktionsmålet med direkt tillämpning på denna verksamhet ska tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. I Trafikverkets instruktion sägs dessutom att Trafikverket i avtalen om interregional kollektiv persontrafik väga in behovet av funktionella arbetsmarknadsregioner. Av ovanstående anledningar, men också för att stämma av andra regionspecifika förutsättningar och behov har synpunkter på föreslagen trafik samlats in från berörda RKM, dvs i Norr- och Västerbottens län samt från regionala utvecklingsprogram (RUP).

Vid diskussion kring trafiken ger båda RKM uttryck för en önskan att trafiken bibehålls ungefär som idag. Man poängterar vikten av att den persontrafik på järnväg som etablerats i Norrtågs regi på sträckan Luleå – Umeå inte kan ersättas busstrafiken längs E4 på samma sträcka då tågtrafiken går en bit in i landet och inte ombesörjer trafik direkt till och från exempelvis tätorterna Skellefteå och Piteå.

RKM i Norrbotten pekar också på betydelsen av att sträckan Luleå – Haparanda fortsatt även kan ges en mer regional roll med ett tätare uppehållsmönster än trafiken söder om Luleå då den även fyller ett viktigt regionalt transportbehov för RKM på sträckan.

7 Avstämning mot interregionala mål

Trafikverkets främsta syfte med en delfinansiering av linje 100 trafiken är att lösa de tillgänglighetsbrister som finns i berörda regioner men även genom att knyta ihop busstrafiken Umeå – Haparanda med annan, upphandlad eller kommersiell, trafik, för att skapa ett så bra interregionalt nätverk av trafik i regionerna som möjligt så att ett optimalt transportutbud kan nås.

För busstrafiken Umeå – Haparanda utkristalliserar sig fem viktiga noder i trafiken:

1. **Umeå**, koppling till tågtrafiken söderut efter Botniabanan och vidare mot Stockholm samt trafik västerut efter Blå vägen mot Storuman, Lycksele, Vilhelmina, Hemavan/Tärnaby samt Mo i Rana i Norge.
2. **Skellefteå**, trafik mot Norsjö, Arjeplog, Arvidsjaur samt Bodö i Norge
3. **Piteå**, trafik mot Älvsbyn, Arvidsjaur, Arjeplog samt Jokkmokk
4. **Luleå**, trafik mot Boden och Jokkmokk
5. **Haparanda/Tornio**, trafik in mot Finland.

Det bör också noteras att RKM kör parallell trafik på hela sträckan Haparanda – Umeå med 3 dubbelturer med ett tätare uppehållsmönster (linje 20) för att passa det regionala behovet på hela sträckan.

7.1 Umeå

7.1.1 Trafik söderut efter Botniabanan

Den 1 augusti 2012 öppnades Botniabanan för trafik på hela sträckan Umeå – Sundsvall och parallellt upphörde också den, gemensamt mellan Trafikverket och RKM, finansierade busstrafiken på samma sträcka. Kännetecknande för den tidigare busstrafiken ner till Sundsvall var den koppling som fanns till den interregionala tågtrafiken till och från Sundsvall med rimliga anslutningstider d v s maximalt 45 minuters övergångstid mellan buss och tåg. De flesta av linje 100 turerna angjorde Sundsvalls järnvägsstation både vid avgång och ankomst och dessutom annonserades bussanslutningarna norrut i Samtrafikens tidtabeller.

I samband med att Botniabanan öppnades för tågtrafik på hela sträckan Umeå – Sundsvall så startade också Norrtåg upphandlad tågtrafik på hela sträckan. Trafiken bedrivs i dagsläget med nio dubbelturer vardagar med något färreturer under helger och avgångarna är företrädesvis under morgon och eftermiddag. Trafikverkets svarar för finansiering av tre av dessa dubbelturer.

I december 2012 startade SJ AB kommersiell trafik med snabbtåg tredubbelturer på sträckan med förlängning till/från Stockholm samt överförde även dennattågstrafik som var upphandlad till och från övre Norrland, och som bedrivs i SJ AB regi, från stambanan till Botniabanan vid samma tidpunkt. Under 2014 avgår SJ:s snabbtåg från Umeå central 5,15, 9,15, samt 15,15 och stannar även vid Norrlands universitetssjukhus NUS (Umeå östra) tre minuter senare. Snabbtågen ankommer Umeå central 12,45, 18,46 samt 22,53 och stannar även vid NUS ca 5 minuter tidigare. SJ:s nattåg avgår från Umeå central 21,25 samt 23,59 och ankommer Umeå central 2,12 samt 6,44. Nattågen stannar inte vid NUS. Se även sammanställning i tabell 9 och 10 nedan.

Någon justering av tidtabellen för bussarna på linje 100, i samband med att Botniabanan öppnades för trafik, har inte gjorts varför anslutningsmöjligheterna till och från SJ:s snabbtåg är begränsade. Fortfarande används den tidtabell för linje 100 som fanns när trafiken gick hela sträckan Haparanda – Sundsvall, men numera då bara bruten i Umeå.

Ankomsttider för linje 100 till Umeå busstation från Haparanda 2013 är 9,45 (endast från Luleå), 11,15, 12,10, 15,00 samt 19,10. Bussarna ankommer till NUS 10 minuter tidigare och varje tur angör NUS. Avgångstider för linje 100 bussarna från Umeå busstation är 12,15, 14,20, 16,30, 19,30 (endast till Luleå) samt 21,00 (endast till Skellefteå). Bussarna avgår från NUS 5 minuter senare och varje tur angör NUS. Se även sammanställning i tabell 9 och 10 nedan.

För närvarande är det endast SJ:s snabbtåg som ankommer Umeå 18.46 som har en naturlig anslutning till linje 100 turen med avgång 19.30 (endast till Luleå) från Umeå busstation. I övrigt finns inga anslutningsmöjligheter varken till eller från Umeå med linje 100 som kan ses som en naturlig övergångstid. Anslutningar till Norrtågs trafik fram till Sundsvall finns i betydligt större utsträckning både till och från Umeå men för resande söder om Sundsvall innebär det två byten vilket inte är lika acceptabelt ur ett resandeperspektiv.

Tabell 9. Ankommande interregionala tåg till Umeå samt avgående linje 100 bussar mot Haparanda från Umeå 2014. (vissa avvikelser vid helger)

Avgående buss linje 100 till Haparanda	12.15	14.20	16.30	t Luleå 19.30	t Sk-eå 21.00	
Umeå						
Ankommande interregionala tåg från Sthlm	2.12 Natt	6.44 Natt	12.45 Snabb	18.46 Snabb	22.53 Snabb	

Tabell 10. Avgående interregionala tåg från Umeå samt ankommande linje 100 bussar från Haparanda till Umeå 2014. (vissa avvikelser vid helger)

Ankomst buss linje 100 från Haparanda	fr Luleå 9.45	11.15	12.10	15.00	19.10	
Umeå						
Avgående interregionala tåg mot Sthlm	5.15 Snabb	9.15 Snabb	15.15 Snabb	21.25 Natt	23.59 Natt	

För resenärer till och från Skellefteå finns, utöver linje 100 trafiken, ett brautbud av trafik till och från Umeå (linje 12) med totalt 21 dubbelturer vardagar med ankomster och avgångar mellan kl 5.00 till 24.00 till Umeå busstation. Samtliga turer passerar NUS.

Det bör även noteras att Ybuss kör kommersiell busstrafik Umeå – Stockholm med ett par turer per dag samt Tapani buss som trafikerar sträckan Haparanda – Stockholm med ett par turer i veckan.

Det bör också noteras att det saknas kopplingar i Samtrafikens tidtabeller, de som till exempel annonseras på Norrtågs eller SJ:s hemsida, med någon trafik norr och/eller väster om Umeå varken i syd- eller nordgående riktning. Vill man varalite sarkastisk kan resenärerna tro att kollektivtrafiken i Sverige slutar och börjar i Umeå, sett från ett nordligt perspektiv!

7.1.2 Trafik västerut mot Västerbottens inland

Sedan december 2011 bedriver Norrtåg tågtrafik mellan Umeå Östra (NUS) och Lycksele med 4 dubbelturer vardagar samt trafik mellan Umeå Östra (NUS) och Vännäs med 11 dubbelturer vardagar. Parallellt körs busstrafik (linje 31) från Umeå busstation till Storuman med 7 dubbelturer vardagar där 3 av dessa fortsätter till och från Hemavan. Även till Vilhelmina och Åsele går busstrafik med 2-3 turer (linje 48) samt till Östersund (linje 63) 2 turer per dag. Både buss- och tågtrafiken, utom linje 48, delfinansieras av Trafikverket via avtal med RKM.



7.2 Skellefteå

I Skellefteå finns anslutningsmöjligheter från linje 100 trafiken till Arvidsjaur och Arjeplog samt en tur ända fram till Bodö i Norge (linje 26, linje 200) samt till Norsjö och Lycksele (linje 32). Vissa av turerna har acceptabla övergångstider och för linje 26 är det aktuellt endast med resande söderifrån medan det för linje 32 är aktuellt endast för resande norrifrån och i vardera fallet ges minst en resandemöjlighet per vardag i vardera riktningen med acceptabel övergångstid. Busstrafiken delfinansieras av Trafikverket via avtal med RKM.

7.3 Piteå

I Piteå finns goda anslutningsmöjligheter mot i första hand Älvsbyn (linje 32) men även i viss mån mot Arvidsjaur och Arjeplog (linje 17) för resenärer som kommer norrifrån. Resenärer som kommer söderifrån förväntas byta i Skellefteå för vidare resa mot Arvidsjaur och Arjeplog. Även till Jokkmokk finns en resmöjlighet (linje 36) men anslutningstiden till den enda turen som finns är inte optimal från någon av linje 100 turerna. Busstrafiken, utom linje 36, delfinansieras av Trafikverket via avtal med RKM.

7.4 Luleå

I Luleå finns mycket bra anslutningsmöjligheter med ett trettiotal turer till och från Boden vardagar samt tre turer till och från Jokkmokk (linje 44) vardagar varav en tur i vardera riktningen har acceptabel anslutningstid med linje 100.

Det finns också möjlighet att byta till tåg för fortsatt tågresor upp mot Gällivare och Kiruna med Norrtåg alternativt SJ AB. Tyvärr saknas även här anpassningar av

anslutningar och ny trafik har kommit till i Norrtågs regi utan anpassning till linje 100 trafiken, då i första hand linje 100 trafiken söderut till och från Luleå. Både buss- och tågtrafiken delfinansieras av Trafikverket via avtal med RKM.

7.5 Haparanda/Torneå

I Torneå finns ett antal resmöjligheter vidare in mot Kemi/Uleåborg och Rovaniemi i Finland. Vissa av turerna avgår från Haparanda busstation och för resa till Rovaniemi får man byta buss i Kemi för vidare färd till Rovaniemi med snabbussar mellan Helsingfors – Rovaniemi.



7.6 Sammanfattande avstämning av interregionala mål

Vid en översiktlig genomgång av den trafik som kan kopplas till linje 100 trafiken efter hela sträckan Umeå – Haparanda noteras att, i de fall det finns rimliga övergångstider, så har dessa åstadkommit mer eller mindre av slumpen. Någon samordning av trafik, både vad gäller länstrafikbolagens busstrafik men även Norrtågs tågtrafik, verkar inte skett mellan kollektivtrafikmyndigheterna utan varje produkt lever "sitt eget liv" i förhållande till annan trafik.

Sedan Norrtågs fullskaliga tågtrafik startade i augusti 2012 samt SJ AB startade med kommersiell trafik söderut till och från Umeå har ingen genomgripande översyn gjorts, med målsättning att utreda hur ett effektivare nät av kollektivtrafik mellan huvudorterna vid kusten och inlandet samt med trafik till och från länen oaktat trafikslag, skall kunna effektueras. Det bör också noteras att Trafikverket delfinansierar i stort sett samtlig berörd trafik, utom givetvis den kommersiella trafiken. I Trafikverkets uppdrag ingår dock att tillse att samordning av trafikensker likväl som samordning också uttrycks i de avtal som Trafikverket har med respektive RKM och operatör.

8 Trafikutformning

8.1 Avtalsform

I syfte att trygga ett basutbud för busstrafiken mellan Umeå - Haparanda avser Trafikverket, givetvis under förutsättning av att en överenskommelse med RKM nås, att teckna ett samverkansavtal med RKM fram till RKM:s nuvarande avtal med operatören löper ut 2018-12-11 med möjlighet till förlängning av avtalet med två gånger ett år det vill säga längst fram till 2020-12-11. En eventuell förlängning av avtalet efter 2018-12-12 förutsätter att parterna är överens om förlängningen.

I diskussioner med berörda RKM har framkommit att det finns ett önskemål om ett nytt samverkansavtal med Trafikverket med samma löptid som ovan. Trafikverket ser heller ingen anledning att laborera med andra avtalstider utan det finns skäl att avtalen löper ut parallellt, det vill säga RKM:s avtal med operatören respektive RKM:s avtal med Trafikverket.

Trafikverkets uppfattning är dock att det måste finnas en tydligare inriktning i avtalet att busstrafiken skall i högre grad, så långt som möjligt, kopplas till övrig trafik i första hand den direkttågstrafik som finns från Umeå till Sundsvall och söderut mot Stockholm men även för trafik mellan Luleå och Gällivare/Kiruna. RKM i både Norr- och Västerbotten måste på ett aktivare sätt arbeta för att nödvändiga tidtabellsjusteringar görs löpande för att anpassa busstrafiken därför, så att detta kan uppnås.

8.2 Kapacitets- och ersättningsnivåer

Trafikverket står i regel för hela nettokostnaden för ett basutbud för interregionalt resande.

Trafikverket ersätter dock inte kostnader som överstiger nettokostnaden för det interregionala resandet. Därför beräknas nettokostnaden både för ett basutbud på linjen och för det interregionala resandet på linjen.

Nettokostnaden för den kollektiva persontrafiken på en linje, är bruttokostnaden för linjen minus intäkterna. Bruttokostnaden för en linje är kostnaden för trafiken, inklusive förstärkningstrafik, exklusive

- administrativa kostnader för RKM (overheadkostnader)
- kostnader för biljettsubventioner
- andra kostnader som inte är nödvändiga för trafikens utförande, exempelvis marknadsföring.
- godstrafik

Nettokostnaden för ett basutbud beräknas genom att basutbudets andel (två dubbelturer) av den totala trafiken multipliceras med nettokostnaden för den kollektiva persontrafiken.

Nettokostnaden för det interregionala resandet beräknas genom att nettokostnaden för den kollektiva persontrafiken multipliceras med det interregionala resandets andel av det totala resandet mätt i personkilometer, exklusive frekvent pendling till och från eget arbete eller utbildning. Det interregionala resandet mäts genom en resvaneundersökning.

Det räcker oftast med två dubbelturer för att klara tillgängligheten för de kommuner som har stora brister. Om det finns särskilda skäl kan dock i vissa fall ett större basutbud motiveras. Särskilda skäl kan till exempel vara att det krävs ytterligare turer för att klara den interregionala tillgängligheten.

Kostnaderna är beräknade i 2013 års kostnadsläge. För två dagliga dubbelturer (basutbud) Haparanda – Umeå beräknas nettokostnaden till ca 7,9 mkr per år baserat på en nettokostnad per km på 13,23 kr samt totalt 597 140 busskilometer. Om basutbudet utökas med en dubbeltur på delsträckan Umeå – Luleå beräknas nettokostnaden till totalt ca 10,5 mkr per år baserat på ytterligare ca 194 000 busskilometer.

Basutbudets andel av den totala nettokostnaden blir därmed ca 37 respektive ca 49 %, då den totala nettokostnaden för trafiken uppgår till ca 21,3 mkr.

För att Trafikverket ska finansiera trafik finns begränsningsregeln att andelen av nettokostnaden inte får överstiga den interregionala andelen av resandet. I den här trafiken är det interregionala resandet så omfattande att en insats motsvarande det interregionala resandet skulle bli betydligt större. Därför baseras en eventuell insats på grundregeln det vill säga två dagliga dubbelturer.

Trafikverket ska inte betala för biljettsubventioner men i linje 100 trafiken är biljettpriset i paritet med ett biljettpris i motsvarande kommersiell trafik. Mer om detta diskuterades i punkt 4.4.

8.3 Kvalitetsaspekter

I de kundundersökningar (NKI), som genomförs varje år i Trafikverkets regi, framgår att resenärerna på linje 100 trafiken är relativt nöjda med dagens serviceutbud. Den senaste NKI undersökningen från mars 2013 visade att 85 procent av resenärerna har ett positivt helhetsintryck av att resa med trafiken. Index över 80 räknas som utomordentligt bra.

Undersökningen ger vid handen att prisvärdheten avseende biljetterna samt bekvämligheten vad gäller sittplatserna är åtgärder som skulle ge störst effekt för att höja helhetsbetyget och ge nöjdare kunder. Det bör här noteras att nyabussarsattes i trafik 2010.

Det resenärerna är mest nöjda med är informationen, att det är enkelt att resa med bagage, att det är tryggt och säkert att resa samt tidhållningen.

9 Sammanfattande slutsatser

Utredningen utmynnar i en rekommendation att ingå ett nytt samverkansavtal om linje 100 trafiken från juni 2015 fram till december 2018 med, under vissa förutsättningar, dels möjlighet till utökning av Trafikverkets finansiering med ytterligare en dubbeltur Umeå – Luleå från december 2015, dels en förlängning av samverkansavtalet fram till december 2020. Ett basutbud med två dagliga dubbelturer på beräknas preliminärt kosta ca 7,9 mkr i 2013 års kostnadsläge, vilket föreslås vara utgångspunkt för kommande avtal. Ersättningen baseras på den information om trafikens kostnader som RKM informerat Trafikverket om i en sammanställning daterad 2014-02-17 och som avser år 2013.

Trafiken ska bedrivas med buss, minst fyra dubbelturer Umeå – Haparanda samt ytterligare en dubbeltur Umeå – Luleå. Bussarna skall uppfylla de avtalade fordonskrav som RKM ställer i sitt Trafikeringsavtal med operatören.

Det exakta ersättningsbeloppet och avtalets innehåll bestäms efter förhandlingar med berörda RKM.

I Trafikverkets uppdrag från regeringen ligger också att tillse att en samordning av interregional trafik sker, inte minst när det gäller rimliga bytesmöjligheter mellan olika relationer oavsett om det är samma trafikslag eller mellan olika trafikslag. I alla de noder som redovisas i punkt 7 i denna utredning finns busstrafik, företrädesvis västerut till inlandet, som finansieras av Trafikverket via avtalet Samverkande system. Av avtalets (Samverkande system) totalt ca 30 mkr per år berör 22 mkr per år trafik som skulle kunna ansluta till linje 100 trafiken mellan Umeå och Haparanda. Trafikverket finansierar även del av Norrtågs trafik i Norrland, via Avtal om utvecklingsprojekt Norrtåg. Den del av statens finansiering som berör Umeå och Luleå uppgår till ca 50 mkr per år. Dessutom tillkommer statlig finansiering av

Nattågstrafiken, som också berör Umeå och Luleå, med totalt ca 100 mkr per år. Sammantaget innebär det att statens åtagande för trafik som kan kopplas till linje 100 trafiken uppgår till ca 170 mkr per år, exklusive linje 100 trafiken.

För att *långsiktigt* kunna motivera statens och Trafikverkets nuvarande engagemang i Norr och Västerbotten, inklusive ett nytt samverkansavtal för linje 100 trafiken från och med juni 2015, måste en aktivare samordning av trafiken i regionen initieras, i enlighet med Trafikverkets och regeringens intentioner. RKM:s avtal med operatören för linje 100 trafiken löper ut 2018-12, avtalet Samverkande system busstrafik mellan Trafikverket och RKM löper ut 2017-12 samt Norrtågs avtal med nuvarande operatör Botnietåg löper ut 2016-08. Dessutom upphör det så kallade Norrtågsförsöket i augusti 2021, dvs den försöksverksamhet på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland där dåvarande trafikhuvudmännen fick ett ansvar av regeringen för att organisera persontrafiken på järnväg, och de medel som Norrtåg erhåller för Utvecklad trafik, inom ramen för Norrtågsförsöket under en femårsperiod, upphör redan 2016-07. Dessutom löper nattågsavtalet mellan Trafikverket och SJ AB ut 2018-12.

RKM i Västerbotten och Norrbotten har på Trafikverkets initiativ i juni 2014 startat ett gemensamt arbete för att samordna trafiken i de båda länen, då företrädesvis i Umeå och Luleå, där linje 100 trafikens kopplingar till övrig trafik utgör stommen i arbetet. Under hösten 2014 utökades arbetet till att omfatta även RKM i Jämtland och Västernorrland för att samordna trafiken i samtliga de fyra nordliga länen. Målsättningen är att vara framme med ett genomarbetat förslag i juni 2015 för att kunna implementeras senast från och med tidtabellsskiftet 2016-12 och framåt. Arbetet bedrivs av samtliga fyra RKM och sammankallande är RKM i Västerbotten.

Att ett sådant arbete och tydlig viljeinriktning hos RKM är också en förutsättning för ett nytt samverkansavtal avseende linje 100 trafiken från juni 2015 skall kunna effektueras från Trafikverkets sida. En bättre samordning av trafiken, på både kort och lång sikt, kan dessutom ge Trafikverket incitament att i ett framtida trafikupplägg för linje 100 finansiera ytterligare trafik, inte minst med hänsyn till trafikens höga interregionala resande.

Om Trafikverket bedömer att den del i arbetet som berör linje 100 faller ut på för Trafikverket acceptabelt sätt är Trafikverket beredd att även svara för nettounderskottet för ytterligare en dubbeltur Umeå – Luleå, till en beräknad kostnad på 2,6 mkr per år i 2013 års prinsnivå, från tidtabellsskiftet i december 2015 samt att även förlänga avtalet fram till 2020-12 under förutsättning att RKM avser att förlänga avtalet med operatören.

Nuvarande avtal löper ut i juni 2015 varför ett nytt avtal mellan parterna kommer att skrivas omgående på basutbudet två dubbelturer Umeå – Haparanda och de tillkommande delarna i föregående stycke får sedan, om de effektueras, regleras i nödvändiga tillägsavtal.

Bilaga 1. Trafikverkets utredningsprocess för trafikavtal

Utredningsprocessens olika steg i utredningar
om eventuellt engagemang i interregional
kollektiv persontrafik

- 1. Behovsanalys**
 - Tillgänglighetsanalys
 - Bristanalys
- 2. Bedömning om trafiken kan drivas kommersiellt**
- 3. Bedömning om samverkansinsats**
- 4. Bedömning om insatsens prioritet relativt andra insatser**
- 5. Avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal**
 - En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt
 - Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet
 - Resandet är inte av karaktären frekvent pendling
 - Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken
 - Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal
- 6. Avstämning mot transportpolitiska mål**
- 7. Avstämning mot regionala mål**
- 8. Utformning av förslag till insats**
- 9. Remiss**
- 10. Förslag till insats**

Bilaga 2. Nuvarande avtal och trafik

Nuvarande avtal mellan Trafikverket och RKM

Trafikverket har idag ett samverkansavtal med RKM i Norr- och Västerbottenslän. Berörda RKM har genom detta åtagit sig att svara för att busstrafik bedrivs på sträckan Haparanda - Umeå i minst den omfattning som avtalet anger. Förutom att ombesörja upphandling av trafiken skall även RKM vara avtalsskrivande part med upphandlad operatör se till att trafik bedrivs på de aktuella sträckorna så även RKM själv ansvara för finansiering av trafiken till den del som inte finansieras av Trafikverket. RKM ska även sprida information till allmänhet om tidtabeller, taxor, verka för att etablera och vidmakthålla goda anslutningsförbindelser, samverka med berörda kommuner, med mera.

Trafikverkets ersättning för Trafiken är 77 % av nettokostnaden dock högst 10 mkr per år (prisnivå november 2009). Ersättningen indexeras enligt en särskild indexserie årligen och ersättningen uppgår till 10,7 mkr år 2013. I avtalet definieras nettokostnaden som:

- + RKM kostnad för trafiken (enligt vinnande anbud)
- + RKM kostnad för förstärkningstrafik (enligt vinnande anbud)

= *Bruttokostnad*

- Intäkter till RKM för Trafiken inklusive förstärkningstrafik

= *Nettokostnad*

I bruttokostnaden ingår ej RKM:s overheadkostnader såsom administrativa kostnader och kostnader för marknadsföring.

Ersättningen till RKM utbetalas till RKM i Västerbotten som sedan fördelar ersättningen vidare till RKM i Norrbotten. Nuvarande avtal gäller fram till 2015-10-31 med trafikeringsperiod fram till 2015-06-15.

Nuvarande avtal mellan RKM och operatören Veolia Transport AB

Avtalet mellan RKM och operatören sträcker sig över 8 år med start 2010-12-12 fram till 2018-12-11 då avtalet automatiskt upphör. Avtalet kan efter samråd och godkännande av båda parter förlängas med 1 år från 2018-12-12 till och med 2019-12-11. Förlängning av avtalet kan på samma sätt ske ytterligare en gång, fram till och med 2020-12-11. Förlängningen av avtalet skall vara godkänt av båda parter senast 6 månader för avtalstidens utgång.

Dagens trafik

Trafiken på sträckan Haparanda – Umeå innefattar idag fyra dubbelturer sträckan Umeå – Luleå – Haparanda samt en dubbeltur sträckan Umeå – Luleå vardagar. En av dessa dubbelturer startar respektive stannar i Skellefteå. Lördagar och söndagar går tre dubbelturer sträckan Umeå – Haparanda varav en till och från Skellefteå. Flertalet av turerna går också över gränsen till Torneå busstation.

Hela sträckan Umeå – Haparanda är 397 km och restiden är ca 6 timmar och 25 minuter vilket ger en medelhastighet på ca 62 km/h. Antalet uppehåll på sträckan Umeå – Luleå är fyra förutom målpunkterna. Dessa är Sikeå (Robertsfors), Skellefteå, Byske samt Piteå. På sträckan Luleå – Haparanda är uppehållen betydligt fler och trafiken får mycket av regional karaktär med hela elva uppehåll förutom målpunkterna. Dessa är Luleå universitet, Persön, Börjeslandet, Råneå, Töre, Åkroken, Kalix (2), Sangis, Säivis samt Seskarö. Eftersom sträckan Luleå – Haparanda är 131 km innebär det i snitt ett uppehåll var elfte km vilket inte normalt är acceptabelt i trafik som Trafikverket medfinansierar.

För att erhålla en samlad och genomgående trafik för hela sträckan Umeå – Haparanda har RKM i Norrbotten och Trafikverket enats om att sträckan Luleå – Haparanda får ha en regional prägel med tätt uppehållsmönster för att på ekonomiskt mest fördelaktiga sätt för båda parter säkerställa genomgående trafik Umeå - Haparanda.

Det kan också nämnas att man, mot en tilläggskostnad på 100 kronor kan boka affärsklass på hela sträckan Haparanda - Luleå - Umeå.

I Affärsklass ingår:

- Rymligare säten och benutrymmen
- Kaffe och smörgås
- Hörlurar till bussens stereoanläggning
- Eluttag för tex den bärbara datorn
- Tidningar och tidskrifter till utlåning

Bilaga 3, Tillgänglighetsanalysens åtta kriterier

Som grund för alla Trafikverkets insatser för att avhjälpa geografiska tillgänglighetsbrister i den interregionala kollektiva persontrafiken ligger en Behovsanalys (Trafikverket 2012).¹⁴ Behovsanalysen består av dels en Tillgänglighetsanalys, dels en Bristanalys. Tillgänglighetsanalysen identifierar kommuner med bristande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken. Bristanalysen identifierar vad som gör att tillgängligheten blir dålig på vissa ställen i landet (t ex brister i informationssystem, tidtabeller, biljettsystem samt synkronisering mellan den lokala och/eller regionala kollektiva persontrafiken och den interregionala kollektiva persontrafiken).

Tillgänglighetsanalysen bygger på åtta kriterier, skapade utifrån de transportpolitiska målen och gjorda för att vara allmängiltiga och därmed kunna gälla för resmål som är intressanta för samtliga kommuner i landet. Kriterierna mäter individers möjligheter att, med ett kollektivt färdmedel¹⁵, förflytta sig från en viss kommunhuvudort till en målpunkt (dvs en annan kommunhuvudort eller en flygplats). Analysen baseras på verkliga resmöjligheter med samtliga linjer i det svenska kollektivtrafiknätet, samt kopplingar till grannländerna, från Samtrafikens databas.

Kriterierna innehåller krav på maximala restider, vistelsetider, när på dagen resorna behöver ske, med mera, för att uppnå en acceptabel eller god tillgänglighet. Uppfylls inte dessa krav är tillgängligheten dålig. I modellen illustreras detta på en kartbild där en kommun får grön, gul, eller röd färg (eller ”standard”) – vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet – beroende på hur väl ett visst kriterium uppfylls.

Resultatet från Tillgänglighetsanalysen medför att slutsatser kan dras om var behov av insatser ligger, liksom vilka konsekvenser för tillgängligheten som en eventuell förändring i möjligheterna att resa innebär. Modellen möjliggör även att linjer kan läggas till, eller plockas bort, varefter det är möjligt att utläsa vilka konsekvenser detta skulle ge för tillgängligheten. Om en kommun visar sig ha dålig standard i ett kriterium, det vill säga att kraven för acceptabel standard inte uppfylls, är det att betrakta som en indikator för att insatser från Trafikverket kan vara aktuella att överväga. Det är dock kommuner med stora brister i tillgängligheten som prioriteras för åtgärd.

Kriterierna är framtagna i en process under flera år med flera utredningar. Till utredningarna har varit kopplat en referensgrupp som lämnat synpunkter på föreslagna kriterier. Referensgruppen har innehållit både statliga och regionala representanter. I den senaste omgången innehöll referensgruppen representanter för Trafikanalys, Tillväxtanalys, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Regionala

¹⁴ Behovsanalysen indikerar vilka insatser som kan vara motiverade. Behovsanalysen dock inte svar på om insatsen är prioriterad utan detta avgörs på annat sätt, enligt en särskild ordning, se Trafikverket 2012 avsnitt 2.5.

¹⁵ Flyg, färja, buss eller tåg.

kollektivtrafikmyndigheter, Länsstyrelser/regioner, Tillväxtverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket. Tillgänglighetsanalyserna har sedan automatiserats i en datamodell kallad ResKoll. I samband med automatiseringen har vissa preciseringar gjorts av kriterierna med t ex gränser för när resan kan göras.

Kriterium 1: Till Stockholm

Grön standard: Möjlighet att måndag – fredag nå centrala Stockholm (ej Arlanda eller Bromma) över dagen med vistelsetid minst 6 timmar så att man är framme före klockan 10.00 och kan resa hem efter klockan 16.00. Restiden ska inte vara längre än 4 timmar.

Gul standard: Möjlighet att måndag – fredag nå centrala Stockholm (ej Arlanda eller Bromma) över dagen med vistelsetid minst 6 timmar. Restiden ska inte vara längre än 5 timmar.

Kriterium 2: Från Stockholm

Grön standard: Möjlighet att på vardagar ta sig från Stockholm till kommunen med vistelsetid minst 6 timmar och sedan kunna resa hem samma dag. Man ska kunna resa ut efter 06.00 och vara tillbaks före 24.00. Restiden ska inte vara längre än 4 timmar.

Gul standard: Möjlighet att på vardagar ta sig från Stockholm till varje kommun med vistelsetid minst 4 timmar och sedan kunna resa hem samma dag. Man ska kunna resa ut efter 06.00 och vara tillbaks före 24.00. Restiden ska inte vara längre än 5 timmar.

Kriterium 3: Internationella resor

Grön standard: Möjlighet att ta sig vidare internationellt, genom att ta sig till någon av flygplatserna Arlanda, Landvetter, Kastrup, Gardemoen eller Vaernes på vardagar med en ankomsttid senast 8.30. Resan ska inte behöva starta tidigare än 06.00.

Gul standard: Möjlighet att ta sig vidare internationellt, genom att ta sig till någon av flygplatserna Arlanda, Landvetter, Kastrup, Gardemoen eller Vaernes på vardagar med en ankomsttid senast 9.00. Resan ska inte behöva starta tidigare än 04.00.

I modellen har kriteriet preciserats till att ankomsten till hemorten i både grön och gul standard ska ske senast 24.00. För grön standard ska återresan från flygplatsen inte börja tidigare än 17.00 och för gul standard ska återresan inte börja tidigare än 15.00.

Kriterium 4: Storstäder

Tillgänglighet till Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Umeå, Luleå, Köpenhamn, Oslo, Trondheim eller Linköping.

Grön standard: Det ska vara möjligt att nå dessa orter en enkeltur på förmiddagen och en på eftermiddagen 7 dagar per vecka. Från varje kommun analyseras resmöjligheten till den storstad eller storstadsalternativ man har bäst resmöjligheter till. Restiden ska inte vara längre än 3 timmar. Krav på 4 timmars vistelsetid mellan 10.00 och 18.00.

Gul standard: Det ska vara möjligt att nå dessa orter en enkeltur på förmiddagen och en på eftermiddagen 6 dagar per vecka. Från varje kommun analyseras resmöjligheten till den storstad eller storstadsalternativ man har bäst resmöjligheter till. Restiden ska inte vara längre än 5 timmar. Krav på 4 timmars vistelsetid mellan 10.00 och 18.00.

Flygresor har uteslutits för kriteriet med hänsyn till resans syfte.

Kriterium 5: Region/universitetssjukhus

Följande orter har universitets- eller regionsjukhus: Umeå, Stockholm, Uppsala, Örebro, Linköping, Göteborg, Malmö och Lund.

Grön standard: Möjlighet att från varje kommun nå det regionsjukhus som man tillhör 7 dagar i veckan med ankomst före 12.00 samt med avresa efter klockan 16.00. Restiden från varje kommuncentrum till tillhörande regionsjukhus ska inte vara längre än 3 timmar. Resan får inte starta före kl 03.00.

Gul standard: Möjlighet att från varje kommun nå det regionsjukhus som man tillhör 5 dagar i veckan med ankomst före 12.00 samt med avresa efter klockan 16.00. Restiden från varje kommuncentrum till tillhörande regionsjukhus ska inte vara längre än 4 timmar. Resan får inte starta före kl 03.00.

Kriterium 6: Universitets- och högskoleorter

Grön standard: Goda veckopendlingsmöjligheter till minst 10 av de 23 orterna. Det skall gå att resa från orten fredag efter klockan 16.00 och till orten på söndag efter klockan 12.00. Restiden ska inte vara längre än 5 timmar.

Gul standard: Goda veckopendlingsmöjligheter till minst 5 av de 23 orterna. Det skall gå att resa från orten fredag efter klockan 16.00 och till orten på söndag efter klockan 12.00. Restiden ska inte vara längre än 5 timmar.

Kriterium 7: Andra större städer

Grön standard: Möjlighet att från varje kommun nå huvudorten i minst tre kommuner med 50 000 invånare eller mer med en restid till respektive kommun på max 3 timmar.

Gul standard: Möjlighet att från varje kommun nå huvudorten i minst två kommuner med 50 000 invånare eller mer med en restid till respektive kommun på max 4 timmar. Flygresor har uteslutits för kriteriet med hänsyn till resans syfte.

I modellen har preciserats att tur- och returresa ska se under samma dag.

Kriterium 8. Besöksnäring

Grön standard: Mer än hälften av Sveriges befolkning kan nå huvudorten i kommunen med max 5 timmars restid.

Gul standard: Mer än hälften av Sveriges befolkning kan nå huvudorten i kommunen med max 7 timmars restid.

Kriteriet mäter möjligheten att resa långa sträckor mellan olika delar av landet och avser besöksnäring i vid mening, inte bara turism. Kriteriet kan vid behov användas för annan ort än huvudorten om väsentliga delar av kommunens besöksnäring är lokaliserad där.

Bilaga 4. Befolkning i berörda kommuner

Kommun	Kommun- befolkning 2007	Kommun- befolkning 2012	Befolkning tätort 2005	Befolkning tätort 2010
Tornio	22 000	22 497	15 000	15 000
Haparanda	10 192	9 904	4 778	4 856
Kalix	17 283	16 518	7 312	7 299
Luleå	73 146	74 905	45 467	46 607
Piteå	40 961	41 078	22 650	22 913
Skellefteå	72 090	71 774	32 425	32 775
Robertsfors	6 909	6 717	2 010	2 004
Umeå	111 771	117 294	75 643	79 594
Summa	354 352	360 684	210 063	211 048

SCB har endast tätortssiffror för varje femårsperiod varför siffrorna för tätorten avviker från kommunsiffrorna som redovisas varje år. Siffran från 2012 för Torneå är hämtad från finsk kommunstatistik medan övriga siffror för Torneå är skattade då relevant statistik bakåt i tiden samt tätortsstatistik inte varit tillgänglig.

Befolkningen totalt har ökat under perioden med knappt 2 % och hela ökningen hänförs till i huvudsak Umeå som ökat sin folkmängd, både i kommunen och i tätorten, med ca 5 % under de jämförda årsintervallen. Även Luleå uppvisar en ökning i befolkningen med ca 2 % i både kommun och tätort under åren. Övriga orter har minskat sin befolkning eller uppvisar endast smärre ökning.

Bilaga 5. Historik kring det statliga engagemanget i busstrafiken på sträckan Umeå - Haparanda

Statens engagemang för trafiken på linje 100 härrör sig från början av 2000-talet, relativt snart efter att dåvarande Rikstrafiken bildats och riksdagen tagit beslut om att Botniabanan skulle byggas mellan Sundsvall och Umeå. Trafiken på linje 100 gick ursprungligen mellan Sundsvall och Haparanda.

Berörda länstrafikbolag hade sedan tidigare avtal om trafiken och förberedelserna för ett nytt avtal var redan igång när Rikstrafiken initierade en diskussion om att förbättra trafiken för att bli öka resandet inför den kommande trafiken på Botniabanan, där staten skulle komma att ha ett åtagande.

Rikstrafikens ambition var att förbereda inför starten av tågtrafiken på Botniabanan genom att finansiera busstrafik tätt kopplad till tågavgångar till och från Sundsvall och söderut. Bussarna var utrustade med speciell affärsklass som skulle motsvara första klass på tåget samt enklare servering och servicepersonal ombord förutom busschauffören. Tanken med dubbelbemanningen var även att ge möjligheter till korta uppehåll genom att servicepersonalen skulle kunna sköta biljettförsäljningen. Rikstrafiken hade även ambitionen att hålla nere antalet uppehåll mellan kommunhuvudorterna och därigenom minska restiden, ursprungstanken var att det bara skulle vara uppehåll i kommunhuvudorterna. En ytterligare ambition var bästa möjliga anpassning till funktionshindrades behov. Bussarna skulle i allt väsentligt motsvara ett tåg på hjul.

Trafiken där Rikstrafiken medverkande startade juni 2002. Ambitionen att minska restiderna uppfyllades inte särskilt väl eftersom länstrafikbolagen inte gick med på att ta bort så många uppehåll som önskades från Rikstrafiken.

Trafikavtalet var skrivet på 5 år med möjlighet till förlängning i max 3 år. Eftersom Botniabanan försenades utnyttjades förlängningen och det blev dessutom behov av särskilda korttidsavtal för att klara trafiken den sista tiden inför starten av tågtrafiken. Ett problem i sammanhanget var de specialbyggda bussarna som gått mycket långa sträckor och krävde upprustning för att klara hela avtalstiden.

Fram till 2010 medfinansierade dåvarande Rikstrafiken även trafik av mer regional karaktär på samma sträckning, linjerna 10 Sundsvall-Umeå och 20 Umeå-Haparanda, med fler uppehåll och längre restid. Det mesta interregionala resandet och de huvudsakliga tillgänglighetseffekterna för interregionala resor skedde dock med linje 100. I och med att nuvarande avtal skrevs och började gälla i juni 2010 upphörde därför finansieringen av linje 10 och 20 som överläts helt till RKM.

I samband med att tågtrafiken på Botniabanan mellan Sundsvall – Umeå kom igång i full skala 1 augusti 2012 upphörde statens finansiering av busstrafiken på sträckan Sundsvall – Umeå och statens medel överfördes till den tågtrafik som startades upp på samma sträcka. Vid denna tid ville även den operatör som innehade avtalet med RKM om busstrafiken kliva av då bussarna inte klarade

ytterligare avtalstid, varför trafiken övertogs av en annan operatör som bedrev trafiken helt kommersiellt men med samma trafikutbud. Den trafiken finns fortfarande kvar på sträckan Sundsvall – Umeå men i begränsad omfattning mot tidigare.