

RAPPORT

Anslutningstrafik till Luleå Airport

Flygbil från 2019 och framåt



Trafikverket

Postadress: Box 186, 871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Anslutningstrafik från Luleå Airport -
Flygbil från 2019

Författare: Bosse Andersson, PLnpt

Dokumentdatum: 2018-03-27

Ärendenummer: 2018/36128

Version: 0.9

Kontaktperson: Anna Fällbom

Publikationsnummer: 2019:119

ISBN: 978-91-7725-472-0

Sammanfattning.

Ett försök har bedrivits i två års tid med anslutningstrafik till flygplats i Norrbottens län. Försöket, som kallas Flygbilen, har utförts i samverkan med Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Norrbottens län, och Trafikverket har stått för del av finansieringen. Försöket gäller kommuner där tillgängligheten har stora brister och direktanslutning till relativt närliggande flygplatser kan skapa stora förbättringar.

Försöket innefattar anslutning av Haparanda, Övertorneå, Jokkmokk och Älvsbyn till Luleå Airport med anropsstyrd trafik enligt tidtabell från kommunernas centrum till flygplatsen och omvänt.

I denna utredning har studerats förutsättningarna för en fortsättning av Flygbilen från april 2019, då nuvarande operatörsavtal och samverkansavtal mellan Trafikverket och RKM tar slut.

Försöket ses som lyckat av alla inblandade och det är önskvärt med en fortsättning. Resandet har ökat allt mer under perioden och kan förväntas få en fortsatt ökning vid en fortsättning.

Flygbilen bedrivs med små fordon som bara körs när det finns resenärer. Kostnaden är därför förhållandevis låg och har under avtalsperioden legat långt under vad som budgeterats innan försökets start. Det beror både på att resandet blivit lägre än förväntat och på att transportkostnaden per kilometer i avtalet blev betydligt lägre än vad som bedömdes troligt innan upphandlingen.

Tillgänglighetseffekterna av Flygbilen är stora. Även om alla kommuner inte klarar acceptabel tillgänglighet till exempelvis Stockholm så blir för dessa kommuner restidseffekterna stora jämfört med alternativa resmöjligheter.

Ett nytt avtal föreslås för Flygbilen med fler kommuner. Redan under försökets gång har Kalix kommun önskat få en motsvarande trafik, vilket inte varit möjligt utifrån vad som upphandlats. Kalix föreslås vara med i kommande avtal, liksom motsvarande trafik Arjeplog-Arvidsjaurs flygplats, som bedrivs av RKM som ett separat avtal utan tidigare samverkan med Trafikverket.

Kostnaden för ett nytt avtal beräknas bli högre än idag, men ändå lägre än vad som ursprungligen budgeterades för försöket. Kostnaden med oförändrat antal turer i tidtabellen beräknas bli totalt ca 5,7 Mkr, varav Trafikverket föreslås ta hälften, drygt 2,8 Mkr.

Osäkerhet råder för närvarande angående Trafikverkets budget för kommande år, vilket innebär att nytt avtal inte kan tecknas för längre tid än sex månader till att börja med, och Trafikverkets samverkanspart RKM Norrbotten förlänger därför det befintliga operatörsavtalet under motsvarande period. Utredningen föreslår därför att Kalix och Arjeplog inte inkluderas förrän i det avtal som planeras att tecknas från och med oktober 2019.

Innehåll

Sammanfattning.	3
1. Bakgrund	5
2. Beskrivning av försöket	5
3. Resandestatistik	6
4. Kostnader i nuvarande avtal	8
5. Tillgänglighetseffekter	8
5.1. Haparanda	8
5.2. Övertorneå	8
5.3. Jokkmokk	9
5.4. Älvsbyn	9
6. Erfarenheter av trafiken	9
7. Föreslagna förändringar	10
7.1. Tidigare diskuterade kommuner, Kalix och Överkalix	10
7.2. Arjeplog	10
7.3. Tredje tur	11
7.4. Avtalstid	11
8. Effekter av föreslagna förändringar	11
8.1. Tillgänglighetseffekter för kommuner som kan tillkomma	11
8.1.1. Arjeplog	11
8.1.2. Kalix	11
8.2. Kostnader	12
9. Avstämning mot Trafikverkets villkor	14
9.1. Berörda kommuner ska vara prioriterade för åtgärd	14
9.2. Trafiken ska inte gå att bedriva kommersiellt	14
9.3. En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt	16
9.4. Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet	16
9.5. Resandet är inte av karaktären frekvent pendling	16
9.6. Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken	17
9.7. Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal	17
10. Slutsatser	18

1. Bakgrund

Trafikverket har ett uppdrag att skapa grundläggande tillgänglighet i interregional kollektivtrafik genom trafikavtal. Tillgängligheten mäts till olika resmål i en tillgänglighetsmodell. För några år sedan uppmärksammades att trots att trafikavtalen är relativt träffsäkra i att förbättra tillgängligheten för olika kommuner fanns det ett antal kommuner där tillgängligheten ändå har mycket stora brister. De har långt till resmålen och saknar i allmänhet tågtrafik eller egen flygtrafik. Busstrafik finns men tar lång tid och ger dålig interregional tillgänglighet.

Trafikverket har därför sökt ett sätt att förbättra tillgängligheten för dessa kommuner, som i allmänhet ligger i norra Sverige, där avstånden till bl a Stockholm är långa. Med direktanslutning till relativt närliggande flygplatser i andra kommuner är det möjligt att skapa stora förbättringar av tillgängligheten. Anslutningstrafiken kan gälla både till flygplatser med avtalade flyglinjer och till flygplatser med kommersiell trafik.

Anslutningstrafik till flyg har diskuterats med RKM i flera av de nordligaste länen. I Norrbottens län har RKM även haft samma tankar sen tidigare. Ett försök startades därför med en anslutningstrafik från ett antal kommuner till Luleå flygplats.

2. Beskrivning av försöket

Efter att inledningsvis ha studerat fler kommuner valdes att försöket skulle omfatta Haparanda, Övertorneå, Jokkmokk och Älvsbyn. Flygbilen går från dessa kommuner till Luleå Airport, i princip direkt. Ett fåtal uppehåll är tillåtna i anslutning till resvägen för att plocka upp eller släppa av passagerare.

Trafiken går på tidtabell, men är anropsstyrd och går endast när det finns passagerare. Resan bokas via Länstrafiken senast klockan 17.00 dagen innan avresa. Tiderna är direkt avpassade för avgångar och ankomster som förbättrar den interregionala tillgängligheten.

Avgångstiderna är avpassade till avresetider till Arlanda från Luleå Airport med tid för incheckning och marginal för exempelvis dåligt väglag.

Biljettpriset är satt tillräckligt lågt för att göra produkten attraktiv för alla kundgrupper, samtidigt som det ska generera tillräckliga intäkter för att uppnå det krav på 20 procents kostnadstäckningsgrad som Trafikverket har. Eftersom servicegraden är högre än för den ordinarie kollektivtrafiken har taxan också lagts på en något högre nivå.

3. Resandestatistik

Resandet med flygbilarna har ökat under försöksperioden. Som framgår av tabell nedan reste 1151 personer april-december 2016 och 2942 under helåret 2017. Under första kvartalet 2018 var resandet något högre än under motsvarande period 2017. Totalt har 4911 resor gjorts med Flygbilen hittills under försöksperioden.

	2016 (april-dec)				Antal invånare	Resor per inv
	Antal turer	Antal pass	Netto-kostnad	Pass/tur		
Haparanda	235	352	228 698	1,5	9 805	0,04
Jokkmokk	299	464	463 552	1,6	5 081	0,09
Älvsbyn	50	64	21 057	1,3	8 274	0,01
Övertorneå	196	271	235 782	1,4	4 461	0,06
Totalt	780	1 151	949 089	1,5	27 621	0,04
	2017				Antal invånare	Resor per inv
	Antal turer	Antal pass	Netto-kostnad	Pass/tur		
Haparanda	573	980	546 347	1,7	9 805	0,10
Jokkmokk	605	1 202	884 992	2,0	5 081	0,24
Älvsbyn	76	95	34 103	1,3	8 274	0,01
Övertorneå	439	665	527 022	1,5	4 461	0,15
Totalt	1 693	2 942	1 992 464	1,7	27 621	0,11
	2018 (jan-mars)				Antal invånare	Resor per inv
	Antal turer	Antal pass	Netto-kostnad	Pass/tur		
Haparanda	136	253	134 553	1,9	9 805	0,03
Jokkmokk	157	369	229 415	2,4	5 081	0,07
Älvsbyn	18	22	8 876	1,2	8 274	0,00
Övertorneå	119	174	235 782	1,5	4 461	0,04
Totalt	430	818	608 626	1,9	27 621	0,03
	Totalt				Antal invånare	Resor per inv
	Antal turer	Antal pass	Netto-kostnad	Pass/tur		
Haparanda	944	1 585	909 598	1,7	9 805	0,16
Jokkmokk	1 061	2 035	1 577 959	1,9	5 081	0,40
Älvsbyn	144	181	64 036	1,3	8 274	0,02
Övertorneå	754	1 110	998 586	1,5	4 461	0,25
Totalt	2 903	4 911	3 550 179	1,7	27 621	0,18

Resandet varierar relativt mycket mellan kommunerna. I förhållande till antalet invånare i kommunen har Jokkmokk det största resandet, medan resandet från Älvsbyn är förhållandevis litet.

Antalet passagerare per körd tur har varierat något, men i genomsnitt ligger det under 2. Jokkmokk drar även upp antal passagerare per tur.

En undersökning som Trafikverket låtit göra för omlandet till flygplatser i norr från maj 2014 till april 2017 visar på betydande potentialer för ökat resande med Flygbilen. I upptagningsområdet till Luleå Airport (Haparanda, Övertorneå, Kalix, Boden, Luleå, Älvsbyn, Piteå) är det hela 41 procent av de tillfrågade som uppgett att de gjort en långväga resa med flyg senaste månaden. Sannolikt beror den höga andelen för det upptagningsområdet dels på att flyg är ett attraktivt sätt att resa till och från denna del av landet jämfört med andra trafikslag men även på att de som flyger ofta bosätter sig i relativ närhet av en flygplats med omfattande trafik. Inlandsflygplatsernas upptagningsområden har lägre andelar, men för flertalet har åtminstone 10-20 procent uppgett att de gjort en långväga resa med flyg senaste månaden. Om vi räknar med en resa per månad för 10 procent av invånarna skulle det innebära drygt en flygresor per år och invånare. Dessutom tillkommer resande som kommer utifrån. Givetvis kommer inte alla dessa att åka med Flygbilen av olika anledningar, men även en mindre del av potentialen skulle innebära en betydande ökning av antalet resenärer med Flygbilen.

Bedömningen är att resandet för de fyra kommuner som ingått i försöket kan fortsätta öka. Jämfört med resandet på linjen Arjeplog-Arvidsjaur, som beskrivs nedan under 7.2, är resandet lågt per invånare för alla fyra kommuner. Det går dock inte att säga något säkert om ökningstakt eller hur stort resandet kan bli på sikt. Linjen Arjeplog-Arvidsjaur är etablerad sedan ganska många år och förutsättningarna skiljer sig mellan linjerna.

4. Kostnader i nuvarande avtal

Trafikverket har i nu gällande avtal åtagit sig att betala 60 procent av nettokostnaden för trafiken. Ursprungligen diskuterades att dela kostnaden lika mellan Trafikverket och länet, men eftersom finansieringen av länets andel var ett problem erbjöd Trafikverket att ta en något större andel av kostnaden under försöksperioden för att stimulera en lösning.

Nettokostnaden för trafiken april-december 2016 var knappt 950 000 kr, varav Trafikverket betalade 595 000 kr. Under 2017 ökade kostnaden till knappt 2 Mkr, varav Trafikverket betalade 1,2 Mkr. I avtalet finns ett utrymme upp till 3,6 Mkr per år för Trafikverket och 2,4 Mkr för länet.

Orsaker till att nivån blivit ganska mycket under det som beräknades innan försöket startades är dels att resandet inte blivit så högt som det uppskattades kunna bli och dels att transportkostnaden per kilometer i avtalet blev betydligt lägre än vad som bedömdes troligt innan trafiken upphandlades.

5. Tillgänglighetseffekter

Flygbilen är direkt anpassad för att ge så stora tillgänglighetseffekter som möjligt. Tidtabellen är anpassad till flygtiderna för att ge tillräcklig tid för incheckning och en marginal som tar hänsyn till exempelvis lite sämre väglag men inte ger onödiga väntetider. Tillgänglighetseffekterna är stora av nuvarande trafik. Nedan beskrivs tillgänglighetseffekterna för de kommuner som har trafik med Flygbilen.

5.1. Haparanda

Haparanda								
	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	Röd	Röd	Röd	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd

Haparanda har stora tillgänglighetsproblem men får förbättringar i flera kriterier av Trafikverkets avtal. I kriterium 1, 2 och 8 är det Flygbilen som ger effekterna. I kriterium 4 blir det en effekt av busstrafiken med linje 100.

5.2. Övertorneå

Övertorneå								
	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	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Övertorneå har lite för lång anslutningstid för att Flygbilen ska ge tillräckligt korta restider i alla lägen. I bästa fall hamnar restiden strax under 5 timmar. Både K1 och K2 är dock mycket nära att få acceptabel tillgänglighet, det är bara 10 minuter för lång restid ena vägen

i båda fallen. I K3 är avresetiden hemifrån något för tidig för att klara kriteriet. I K4 får Övertorneå en bonuseffekt av Flygbilen genom att nå Luleå via Luleå Airport.

5.3. Jokkmokk

Jokkmokk								
	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	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Jokkmokk har liknande förutsättningar som Övertorneå. Även här är det lite för lång anslutningstid för att Flygbilen ska ge tillräckligt korta restider i alla lägen. Restiden är ca 15 minuter längre än för Övertorneå, men det är även här nära att K1 och K2 klaras beträffande restiden. I K2 är vistelsetiden också något för kort. I K3 är liksom för Övertorneå avresetiden hemifrån något för tidig. I K4 får Övertorneå en bonuseffekt av Flygbilen genom att nå Luleå via Luleå Airport.

5.4. Älvsbyn

Älvsbyn								
	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	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Gul	Gul

Älvsbyn får stora tillgänglighetseffekter av Flygbilen. Flygbilen ger tillgänglighetseffekter i kriterium 1, 2 och 3. Både till och från Stockholm uppnås god tillgänglighet, för internationella resor uppnås acceptabel tillgänglighet. Effekterna i kriterium 4 och 5 uppnås med avtal om busstrafik på linje 100 och linje 21.

6. Erfarenheter av trafiken

Trafiken har fungerat bra under försöksperioden. Inga incidenter har rapporterats till Trafikverket.

Det har varit en del frågetecken kring hur och när det går att boka en resa. Antalet platser är begränsat och om det blir fullbokat kan inte ytterligare passagerare tas med. Även frågan om

hur mycket bagage som går att ta med har diskuterats. Fordonen har en begränsad bagagekapacitet som t ex inte tillåter flera passagerare med skidutrustning.

7. Föreslagna förändringar

7.1. Tidigare diskuterade kommuner, Kalix och Överkalix

Redan när försöket startades fanns tanken att ta med även Kalix och Överkalix. Dessa kommuner valde då att stå utanför eftersom den finansieringslösning som regionen valde innefattade en viss direkt insats från deltagande kommuner. Kalix har i efterhand velat komma med i försöket, vilket har förhindrats av att upphandlingen inte innehåller uppehåll i kommunen. Inför ett nytt avtal vill Kalix vara med. Osäkerhet råder för närvarande angående Trafikverkets budget för kommande år, vilket innebär att nytt avtal inte kan tecknas för längre tid än sex månader till att börja med, och Trafikverkets samverkanspart RKM Norrbotten förlänger därför det befintliga operatörsavtalet under motsvarande period. Detta innebär dock att Kalix inte inkluderas i försöket förrän tidigast i oktober 2019.

7.2. Arjeplog

Sedan ganska många år finns en liknande anslutningstrafik från Arjeplog till Arvidsjaurs flygplats som länet betalat helt själva. Önskemål har kommit att även lägga in den trafiken i det gemensamma åtagandet. Trafiken ska handlas upp på nytt från 2019. Länstrafiken har lämnat följande statistik beträffande resande och kostnader för den linjen.

Kostnaden var för 2017 1 825 104 kr och intäkterna 914 781, vilket innebär att linjen till hälften finansieras med biljettintäkter.

Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt
526	794	559	227	163	190	176	127	129	192	181	156	3420

Under 2017 kördes 934 turer. Antalet resande per tur är 3,7, vilket är betydligt högre än vad som gällt för Flygbilen under försöket.

Som framgår av tabellen är resandet betydligt större under det första kvartalet jämfört med resten av året. Även april ligger något högre än resten av året. Det beror på att högsäsongen för biltester i området infaller under årets första månader. För att kunna jämföra resandet med befolkningen behöver hänsyn tas till detta. Arjeplog har 2821 invånare. 3420 resor är därmed mer än en resa per invånare och år. Om man i stället tar resandet under lågsäsong maj-dec och lägger till tre genomsnittliga lågsäsongsmånader skulle det göra ca 1750 resor per år eller ca 0,6 resor per invånare. Nuvarande avtal om anslutningstrafik mellan RKM och Arjeplogs kommun gäller till 2019-06-14, med möjlighet till förlängning med del av kalenderår. På grund av den osäkerhet som för närvarande råder angående Trafikverkets budget för kommande år föreslår utredningen att denna sträcka inte inkluderas i det korttidsavtal om sex månader som planeras att tecknas i avvaktan på budgetbeskedet, utan får vänta till nästa avtal som planeras från och med oktober 2019 istället.

7.3. Tredje tur

En tredje tur på förmiddagen har diskuterats i projektet. Trafikverket ser inte det behovet utifrån tillgänglighetskriterierna, men det är ett regionalt önskemål. Eventuellt kommer detta att tas med som en option i kommande upphandling, som regionen i så fall föreslås bekosta själv.

7.4. Avtalstid

Det nya samverkansavtalet var utifrån diskussioner med RKM Norrbotten tänkt att få en avtalstid på fyra år. Det skulle då överensstämma med möjlig avtalstid för operatörsavtalet.

För närvarande råder osäkerhet angående Trafikverkets framtida budget, vilket medför att avtal inte kan tecknas för längre tid än sex månader till att börja med. Utredningen föreslår dock en avtalstid på 2 + 2 år när budgeten väl har blivit känd.

8. Effekter av föreslagna förändringar

8.1. Tillgänglighetseffekter för kommuner som kan tillkomma

8.1.1. Arjeplog

Arjeplog								
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internat. resor	Storstäder	Regionsjukhus	Universitet	Större städer	Besöksnäring
Med anslutning	Gul	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd	Gul
Utan anslutning	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Anslutningstrafiken till flygplats i Arvidsjaur ger stora tillgänglighetseffekter för Arjeplog som utan den trafiken har stora brister i alla kriterier. Acceptabel tillgänglighet uppnås i K1, K3 och K8. I K2 är vistelsetiden för kort för att klara kriteriet.

Med anslutningstrafiken har Arjeplog en restid till Stockholm på ca 4 timmar 30 minuter. Alternativa resmöjligheter med marktransporter tar minst ca 12 timmar. Med bussanslutning till alternativa flyg tar det minst ca 8 timmar.

8.1.2. Kalix

Kalix								
	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	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Gul
Med anslutning	Gul	Gul	Gul	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul

Kalix skulle få stora tillgänglighetsvinster av Flygbilen. Acceptabel tillgänglighet uppnås i K1, K2 och K3. Restiden till Stockholm blir med Flygbilen som minst knappt 4 timmar, men en del avgångar tar ca 4.30 beroende på anslutningar. Vinsten jämfört med idag är minst 1 timme jämfört med andra anslutningsmöjligheter till flyg, ofta betydligt mer. Dessutom blir det möjligt att komma ner till Stockholm på förmiddagen i stället för mitt på dagen för en tjänsteresa. Resor med enbart marktransport med buss eller kombination med buss och tåg tar minst 13 timmar.

8.2. Kostnader

Det är troligt att kostnadsnivån ökar något i kommande avtal. Kostnaden per fordonskilometer är idag betydligt lägre än bedömningen innan den tidigare upphandlingen. Dessutom tillkommer fler kommuner. Kostnaden bedöms ändå bli lägre än vad som ursprungligen beräknades inför försöket.

I kostnadsberäkningen har beräknats både utifrån nuvarande kostnadsnivå och ett troligare scenario där kostnaden ökas från nuvarande 10-12 kr per fordonskilometer för linjerna i försöket (något varierande beroende på linje) till 15 kr per fordonskilometer. I övrigt antas att belägningsgraden är oförändrad men att resandet ökar något jämfört med under försöket, motsvarande resandet under 2017 och början av 2018.

För Arjeplog har använts statistiken för att beräkna kostnaderna och för den tillkommande kommunen Kalix har en bedömning av användningen per invånare gjorts utifrån hur det ser ut för Haparanda och Övertorneå. Arjeplog har en något högre fordonskostnad, beroende på att större fordon används under del av året. För närvarande är kilometerkostnaden knappt 20 kr, vilket i beräkningen med höjd kostnadsnivå ökas till 22 kr.

Utifrån erfarenheterna av försöket och övriga antaganden enligt ovan har kostnaden för ett nytt avtal som inkluderar Arjeplog (till Arvidsjaur) och Kalix med höjda priser beräknats till knappt 5,7 Mkr per år, varav Trafikverket föreslås stå för hälften, drygt 2,8 Mkr.

Om regionen väljer att avtala om en tredje tur beräknas kostnaden öka med ca 1,4 Mkr.

Trafikverket har ingen synpunkt på hur regionen väljer att finansiera sin del av den fortsatta trafiken. Under försöket har kommunerna själva gått in med en mindre del, 100 000 per kommun. Den lösningen antas i tabellen nedan gälla även för fortsättningen.

Se tabell nedan för detaljer.

	Oförändrade priser	Höjda priser	Oförändrade priser, 3 turer	Höjda priser, 3 turer
Kostnad för Trafikverket	2 061 829	2 837 682	2 061 829	2 837 682
Kostnad för Regionen	1 461 829	2 237 682	2 885 494	4 320 257
Kostnad för kommunerna	600 000	600 000	600 000	600 000
Total nettokostnad	4 123 658	5 675 364	5 547 323	7 757 939
Antal resande	8 633	8 633	12 355	12 355
Biljettintäkter	2 426 287	2 668 915	3 136 300	3 449 930
Bruttokostnad	6 549 945	8 344 279	8 683 623	11 207
Subvention per resa	648	925	619	870
Kostnadstäckningsgrad	34%	30%	35%	880 30%

9. Avstämning mot Trafikverkets villkor

Det framgår i avsnitt 5 och 8 att kommunerna som ingår i nuvarande försök och de som föreslås ingå i ett framtida avtal alla får stora tillgänglighetsförbättringar. Men Trafikverket ställer också en del ytterligare krav för att kunna avtala om kollektivtrafik. Nedan redovisas hur Flygbilen klarar dessa krav.

9.1. Berörda kommuner ska vara prioriterade för åtgärd

Trafikverket prioriterar kommuner som har minst tre kriterier där kraven för acceptabel tillgänglighet inte uppfylls enligt Trafikverkets tillgänglighetsmodell och färgen i en kartpresentation blir röd. Det framgår nedan att berörda kommuner alla klarar kravet.

Kommun	uppfylls utan_Trafikverkets avtal	Antal kriterier där kraven inte uppfylls med Trafikverkets övriga avtal
Arjeplog	8	8
Haparanda	7	7
Jokkmokk	8	8
Kalix	6	5
Älvsbyn	6	4
Övertorneå	8	8

9.2. Trafiken ska inte gå att bedriva kommersiellt

Den aktuella trafiken skulle inte gå att bedriva kommersiellt, intäkterna är alldeles för låga i förhållande till kostnaderna.

Det finns idag möjlighet att resa med flygtaxi från samtliga berörda orter. Det skulle därför kunna betraktas som att det redan finns resmöjligheter och att staten inte behöver göra en insats. Flygtaxi är dock ett mycket dyrt sätt att färdas från eller till dessa kommuner. En kontroll visar att en delad flygtaxi kostar mellan 914 och 2717 kr från de aktuella orterna. Kilometerpriset blir väldigt högt, Jokkmokk har t ex ett kilometerpris på 15,40 kr. Det kan jämföras med att en normal kollektivtrafiktaxa, exempelvis med SJ:s tåg, ligger på ungefär en tiondel. Även en förstaklass snabbtågsbiljett fullpris kostar inte mer än 2-3 kr per km. Flyget varierar kraftigt i pris beroende på efterfrågan för den aktuella avgången. Det kan gå att få tag i väldigt billiga biljetter för några hundra kronor Arlanda-Luleå, men en fullprisbiljett kostar ca 3000 kronor. Avståndet Luleå-Arlanda med flyg är ca 700 km, vilket innebär att en flygbiljett kan kosta från mindre än en krona per km till drygt 4 kr per km. Även den dyraste flygbiljetten kostar alltså en bråkdel per km jämfört med flygtaxi till perifera orter.

I relativt stora kommuner som har nära till flygplatserna är det betydligt billigare att resa med flygtaxi, från Boden kostar det t ex 489 kr till Luleå Airport med delad taxi (11,40 kr per km), samtidigt som utbudet av annan kollektivtrafik är relativt god och ofta möjliggör bra anslutningar även till flyg, vilket också gäller i Boden. Att taxin är betydligt billigare beror både på att de oftast har flera passagerare eftersom efterfrågan är större och att det relativt korta avståndet gör att tomkörningarna blir få och korta.

Från de mindre orterna med långa avstånd till flyget är det väldigt dyrt med flygtaxi. Marknaden för flygtaxiresor från de aktuella kommunerna är mycket begränsad. Underlaget är så litet att det oftast blir bara en betalande i varje bil, varför priset för en delad flygtaxi och en egen flygtaxi är i stort sett detsamma. I vissa fall anges inget pris för delad taxi av Flygtaxi. Priserna är sådana att de i allmänhet bara kan betalas av affärsresenärer, samtidigt som det mycket begränsade utbudet av kollektivtrafik inte möjliggör rimliga tider för att ansluta till flyget. När det ofta kostar mer med flygtaxi än vad flygbiljetten kostar är det inte så många som använder den. Privatpersoner tar egen bil, blir skjutsade eller använder de bristfälliga bussförbindelser som finns.

Trafikverket och dess föregångare beträffande detta uppdrag Rikstrafiken har ända sen de första försöken att mäta tillgänglighet till olika interregionala resmål för mer än 15 år sen ofta fått argumentet från referensgruppen¹ att vi inte tar hänsyn till priset för resan, som faktiskt är en viktig del av tillgängligheten.

Trafikverket ska enligt rutinen för utredningar inför trafikavtal² normalt inte subventionera priserna i kollektivtrafiken utan i princip stå för att täcka kostnaden för "tomma stolar" d v s stå för de kostnader som inte täcks av biljettintäkter till följd av att efterfrågan inte är tillräckligt hög i den aktuella trafiken. Det är dock ingen regel utan undantag. Ett tydligt exempel är Trafikverkets flygavtal, där vi anger gränser för vad resan ska få kosta, vilket ger högre priser för avtalen. Berörda kommuner vill ha ändå lägre priser, men priset är klart subventionerat jämfört med vad det skulle kosta om operatören fick sätta egna priser. Även i Gotlandstrafiken subventioneras priset, särskilt för gotlänningar. I samverkansavtal med RKM är det lite svårare att kontrollera den exakta subventionen av buss- eller tågbiljetten. Trafikverket beräknar ett rimligt marknadspris med kollektiva färdmedel. Marknadspriset använder vi sen för att beräkna om resandet är extra subventionerat av RKM för att främja

¹ 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, trafikhuvudmän, Länsstyrelser/regioner, Tillväxtverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket.

² Utredningar inför trafikavtal avseende interregional kollektivtrafik. TDOK 2016:0254

arbetspendling (en vanlig orsak) eller annat frekvent regionalt resande. Men jämförelsen gäller då mot en normal kollektivtrafiktaxa på drygt 1 kr per km.

När det gäller de mest perifera orterna kan det därför vara rimligt med ett undantag från regeln om att inte subventionera priserna, när trafiken ger stora tillgänglighetsvinster för att möjliggöra för kundgrupper som annars inte skulle resa att komma till flyget. Anslutningstrafiken har en taxa som motsvarar nästan dubbla den normala kollektivtrafiktaxan, som ändå är relativt hög i Norrbottens län jämfört med riket som helhet. Taxan i trafiken är därmed ungefär vad en förstaklassbiljett till fullpris på SJ:s snabbtåg skulle kosta. Som framgår nedan klarar intäkterna med god marginal Trafikverkets krav på att minst 20 procent av nettokostnaden ska betalas av biljettintäkter.

9.3. En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt

Reguljär flygtrafik innebär i princip alltid en interregional resa. Anslutningstrafiken kommer att innebära att i stort sett alla som åker med även gör en flygresan. Trafikverket ser anslutningsresan som en förlängning av flygresan, oavsett längden på anslutningen. Eftersom avstånden är långa mellan kommunerna i norra delen av landet kommer dessutom anslutningsresan i sig ofta att överstiga 100 km.

9.4. Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet

RKM ska tillhandahålla lokal och regional trafik inom respektive län, främst för arbets- och skolpendling men även för andra lokala och regionala resor. En anslutningstrafik går visserligen inom länet, men syftar till att ge möjlighet för en interregional resa. Till skillnad från andra resor inom länet är som vi konstaterar ovan hela resan i princip alltid interregional.

Som framgår tidigare i rapporten får Trafikverket göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt lagen ([2010:1065](#)) om kollektivtrafik³.

Karaktären på anslutningsresan gör att trafiken ligger i gränslandet mellan Trafikverkets och RKM:s ansvar. Trafik inom ett län faller inom RKM:s ansvar men anslutningstrafiken är av stor vikt för att möjliggöra interregionalt resande även från och till små, perifera kommuner. Trafikverket har därför utifrån skrivningen i instruktionen sett det som rimligt att dela på kostnaden med berörda RKM.

9.5. Resandet är inte av karaktären frekvent pendling

³ Trafiken kommer dock även att vara öppen för eventuella andra resenärer som vill resa mellan den aktuella orten och aktuell flygplats. Omfattningen av ett sådant resande bedöms dock vara mycket begränsad.

⁴ Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. 12c§ 2.

Trafikverket ger inte ersättning för resande som överstiger tio tur- och returesor per månad och som är till och från eget arbete eller till och från utbildning, oavsett reslängd.

Ytterst få pendlar till arbetet med flyg. De resvaneundersökningar Trafikverket gjort inför utredning om framtida flygavtal för linjer med allmän trafikplikt visar att det endast är enstaka procent av resenärerna som gör fler än tio resor per månad med flyget.

9.6. Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken

Statistiken för försöksperioden visar att biljettintäkterna står för i storleksordningen hälften av kostnaderna för trafiken. Andelen är dessutom ökande.

9.7. Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal

Den kostnad som beräknats och redovisas i avsnitt 8.2 ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal.

10. Slutsatser

Flygbilen ger stora tillgänglighetseffekter för en jämfört med andra trafikavtal måttlig kostnad. Även om alla deltagande kommuner till följd av långa marktransporter inte klarar acceptabel tillgänglighet i några av kriterierna ger Flygbilen ändå mycket stora restidsförkortningar som mycket väl motiverar en förnyad insats.

De kommuner som idag är del i flygbilsförsöket bör kompletteras med Kalix och Arjeplog. Även för dessa kommuner ger Flygbilen stora tillgänglighetseffekter.

Med de tillkommande kommunerna och en troligen ökad kilometerkostnad i ett nytt operatörsavtal kommer kostnaden att öka jämfört med nu gällande avtal. Kostnaden bedöms ändå bli relativt måttlig jämfört med andra avtal, på grund av att mindre fordon används som endast körs när det finns efterfrågan. Kostnaden bedöms understiga vad som hittills varit budgeterat, trots att kilometerkostnaden förväntas öka i ett nytt avtal och att ytterligare två kommuner omfattas av verksamheten.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 871 24 Härnösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650
www.trafikverket.se