

RAPPORT

Nattåg till och från övre Norrland efter 2020

Kompletterande underlag till Trafikverkets rapport

Nattågstrafik efter 2018 (2015-05-24)



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Nattåg till och från övre Norrland efter 2020, kompletterande underlag

Författare: Dan Lundholm

Dokumentdatum: 2019-11-05

Publikationsnummer 2019:194

ISBN: 978-91-7725-549-9

Ärendenummer: TRV 2015/66037

Version: 1.0

Kontaktperson: Dan Lundholm

Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING.....	4
2. BAKGRUND OCH SYFTE.....	6
3. TRAFIKEN OCH DESS FÖRUTSÄTTNINGAR.....	7
4. RESANDEUTVECKLING.....	10
5. ERFARENHETER FRÅN NUVARANDE AVTAL.....	12
6. NATTÅGSTRAFIK TILL JÄMTLAND	15
7. TILLGÄNGLIGHETSEFFEKTER.....	17
7.1. Övre Norrland.....	17
7.2. Jämtland.....	20
7.3. Tillgänglighet östra Norrbotten.....	21
8. FORDON.....	22
8.1. Tillgängliga fordon, livslängd och behov	22
8.2. Internet ombord.....	23
9. AVSTÄMNING MOT TRAFIKVERKETS VILLKOR	24
10. AVTAL.....	25
10.1. Avtalslängd.....	25
10.2. Avtalsform.....	25
10.3. Avtal med Norge.....	25
11. SLUTSATSER OCH FÖRSLAG TILL BESLUT	26

1. Sammanfattning

Trafikverket har avtal om nattågstrafik till övre Norrland fram till december 2020, efter att ha utlöst option om förlängning i två år. Innan optionen utlöstes utreddes trafiken inför nytt avtal, men inget beslut fattades då om omfattning eller förändringar i trafiken. Utredningen redovisade tre alternativ:

- Två nattåg i vardera riktningen
- Ett nattåg i vardera riktningen
- Säsongsvarierat upplägg

Föreliggande rapport är en komplettering av tidigare utredning, med förslag till beslut inför kommande avtal. Kompletteringen avser utveckling och tillkommande faktorer efter 2016.

Den positiva resandeutvecklingen som kunde skönjas 2015 har fortsatt och antalet passagerare uppgick 2018 till närmare 530 000.

Nattågstrafiken till övre Norrland ger liksom tidigare betydande tillgänglighetseffekter, ungefär likvärdiga med tidigare mätningar. Även det nytillkomna avtalet om nattågstrafik till Jämtland ger relativt stora tillgänglighetseffekter.

Utredningen föreslår att även nästkommande avtal för nattåg till övre Norrland ska innehålla två tåg i vardera riktningen. Två tåg ger de största tillgänglighetseffekterna och möjliggör rimliga avgångs- och ankomsttider både i Västerbotten och i Norrbotten. Resandet med tågen har också ökat under de senaste åren, trots banarbeten och inställda tåg. Två tåg ger även de bästa förutsättningarna för fortsatt expansion i den viktiga turistnäringen. Dessutom ges bättre möjligheter att parera störningar genom att kunna omfördela fordon och personal mellan tågen.

Det skulle troligen vara en fördel att öka avtalstiden något jämfört med idag. Det bedöms ge minskad avtalskostnad eftersom startkostnaderna för operatören kan slås ut över längre tid och det ger dessutom en stabilare trafik med färre operatörsbyten. Vidtalade operatörer har alla framfört att de ser fördelar med längre avtalstid än fem år för denna typ av trafik. På grund av osäkerhet avseende fordonstillgång för Jämtlandstrafiken och möjlig framtida samordning med trafiken till övre Norrland har Trafikverket dock valt att i utredningen föreslå en avtalstid på 4 år med option på ytterligare två år.

Nuvarande avtal om trafik till Jämtland sträcker sig till december 2020. Regeringen har i sin budget för 2020 föreslagit en fortsatt satsning på denna trafik under perioden 2021-2023.

Trafikverket har idag fordon för nattågen till övre Norrland, som bedöms räcka till för att klara trafiken, men de behöver rustas upp på nytt och kompletteras med ytterligare 1 klass sovvagnar. Dessutom behöver möjlighet till internetuppkoppling ordnas längs hela sträckningen, internet är en självklarhet i dagens samhälle.

Trafikverket har idag inga fordon för trafik till Jämtland. Upphandlingen inför kommande period måste därför ske med förutsättningen att operatören, liksom idag, tillhandahåller dessa.

En gemensam upphandling av nattågstrafiken för övre Norrland och Jämtland är därmed inte heller lämplig i dagsläget, eftersom förutsättningarna är så olika.

2. Bakgrund och syfte

Trafikverket gjorde 2015-2016 en utredning inför förnyad upphandling av nattågstrafik från december 2018. Något beslut om en ny upphandling togs dock inte. Istället utlöstes en option i gällande avtal som förlängde trafiken till den 12 december 2020. Det innebar också att det inte togs några beslut om eventuella förändringar i trafiken. I rapporten, som gick ut på remiss i slutet av maj 2016, fanns tre olika alternativ för den framtida trafiken. Trafiken bedrivs med två nattåg varje dygn i varje riktning. Förutom en fortsättning av nuvarande trafik utreddes också möjligheten till en minskad trafik med ett nattåg i vardera riktningen och ett mellanalternativ med krav på ett nattåg i vardera riktningen året runt och ytterligare ett nattåg i vardera riktningen under högsäsong.

Förslagen till minskning av trafiken fick omfattande synpunkter i remissvaren. De allra flesta remissinstanserna förordade att fortsätta trafiken med två dubbelturer under hela året. De argument som framfördes var bl a följande:

- Två dubbelturer behövs för tillgängligheten till norra Norrland.
- Ska regionen kunna utvecklas är bibehållen trafik nödvändig.
- Tågtrafiken är mindre miljöstörande än alternativen (flyg och bil).
- Turistnäringen är beroende av två turer.
- Det går inte att ha en attraktiv tidtabell i både Västerbotten och Norrbotten med ett nattåg.

Syftet med denna rapport är att komplettera tidigare rapport utifrån den utveckling som skett under de senaste åren och utgöra en del av beslutsunderlaget inför upphandling av nattågstrafik från december 2020.

3. Trafiken och dess förutsättningar

Förutsättningar för trafiken

Nattågstrafiken kännetecknas av långa avstånd och därmed långa restider. Resan sker huvudsakligen när resenärerna sover eller vilar, vilket innebär att restiden inte är lika kritisk som för resor som sker under dagtid. Tiden för framkomsten är dock inte oviktig för resenärer i natttågen.

Vädret kan vara en utmanande faktor för både tåg och infrastruktur, såväl höstens lövfällningar med halka på spåren och som plötsliga snöfall under vintern kan påverka framkomligheten. Vinterns kyla och värme på sommaren kan också i vissa fall påverka infrastrukturen. Nedan redovisas statistik för regularitet och punktlighet

Regularitet

Begreppet regularitet står för hur regelbundet ett visst tåg har körts. Om tåget ställs in hela eller del av sträckan så räknas tåget som inställt. Mätningen av regularitet visar hur många tåg som inte ställts in, dvs körts enligt planen. Tabellen nedan visar regulariteten i procent för natttågen från 2015 till 2018.

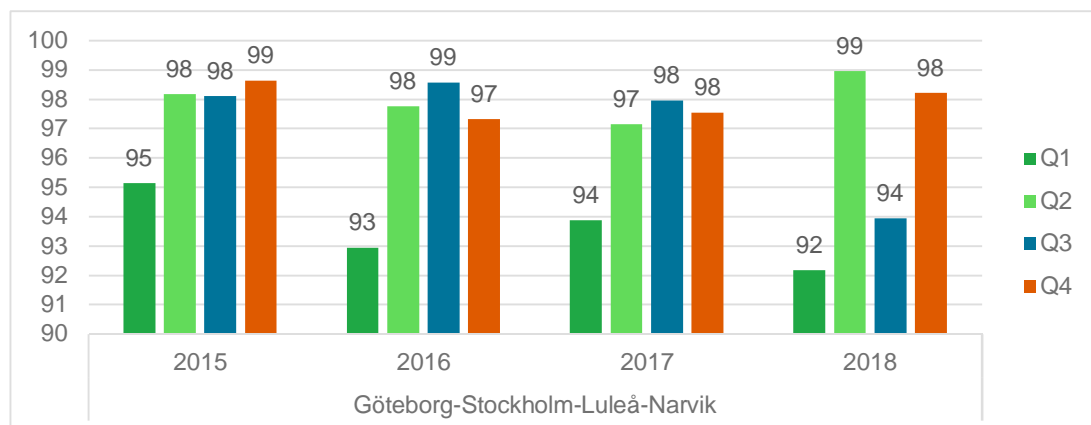


Diagram: Regularitet Stockholm-Luleå-Narvik, källa SJ

Punktlighet

De långa avstånden innebär också att tågen exponeras för många störningshot och banarbeten under vägen, vilket kan ge upphov till förseningar. Sträckan Stockholm-Luleå-Narvik består till stor del av enkelspår med tät trafik och många mötande tåg. Vid trafikledning gäller principen att "ett rättidigt tåg har företräde", vilket kan innebära att ett långväga tåg som har blivit försenat får svårt att återhämta förseningen.

I nedanstående tabell visas punktligheten mellan år 2015 och 2018.

Siffrorna avser hur många procent av tågen som har varit mindre än 5 minuter försenade under väg.

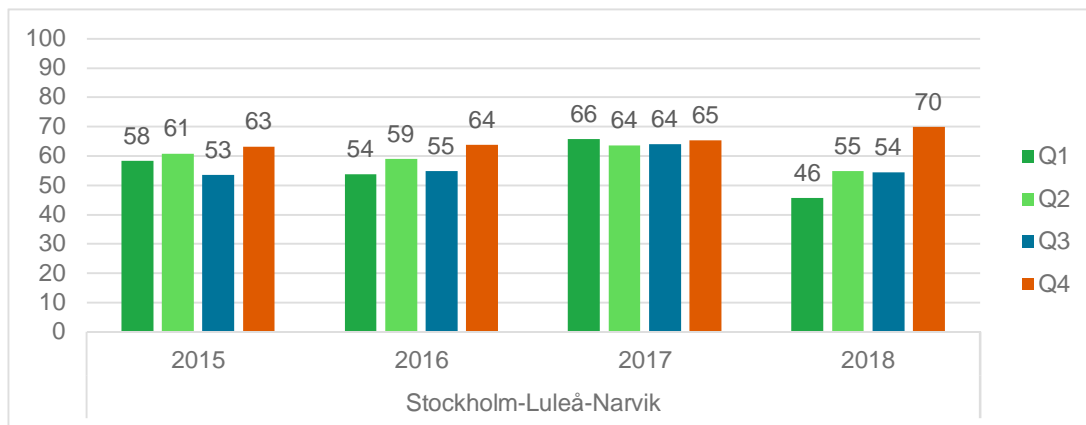


Diagram: Punktlighet Regularitet Stockholm-Luleå-Narvik, källa SJ

Orsaker till förseningar

När ett tåg blir försenat eller merförsenat med mer 3 minuter rapporterar Trafikverkets tågledare/tågklarerare en kod som beskriver orsaken till förseningen. Om orsaken inte är känd för tågledaren/tågklareraren kompletterar järnvägsföretaget rapporten.

Koderna är uppdelade i fem kategorier:

Driftledning	t ex trängsel, fel på driftledningssystem
Infrastruktur	t ex fel på spår, växlar eller signaler
Järnvägsföretag	t ex fel på fordon eller sent från depå
Olyckor och tillbud	t ex viltpåkörningar eller obehöriga i spåret
Följdorsaker	t ex stört av annat tåg eller inväntad förbindelse

Kategorin Följdorsaker rapporteras när ett tåg blir försenat till följd av ett annat tåg. Den primära förseningsorsaken återfinns således i någon av de andra kategorierna. Kategorierna är uppdelade i ett antal underkategorier, som i sin tur är uppdelade i mer detaljerade förseningsorsaker. Totalt finns ca 200 koder i de tre nivåerna, dessa finns förtecknade i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) som återfinns på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/jarnvagsnatsbeskrivningen-jnb/jarnvagsnatsbeskrivning-2020/>

Jämfört med motsvarande fördelning under perioden juni 2008-maj 2015 noteras bland annat att kategorin Olyckor/tillbud och yttre faktorer har ökat från 9 till 22 procent och att kategorin Driftledning har ökat från 5 till 14 procent. Kategorierna Järnvägsföretag och Infrastruktur är fortfarande de två största och i stort sett lika stora, även om Järnvägsföretag har minskat från 29 till 25 procent av totalen och Infrastruktur har ökat från 22 till 28 procent.

På nästa sida visas fördelningen av och antalet tillfällen samt minuter för de förseningar som har rapporterats för tågen 91, 92, 93, 94, 95, och 96 under åren 2016 till 2018.

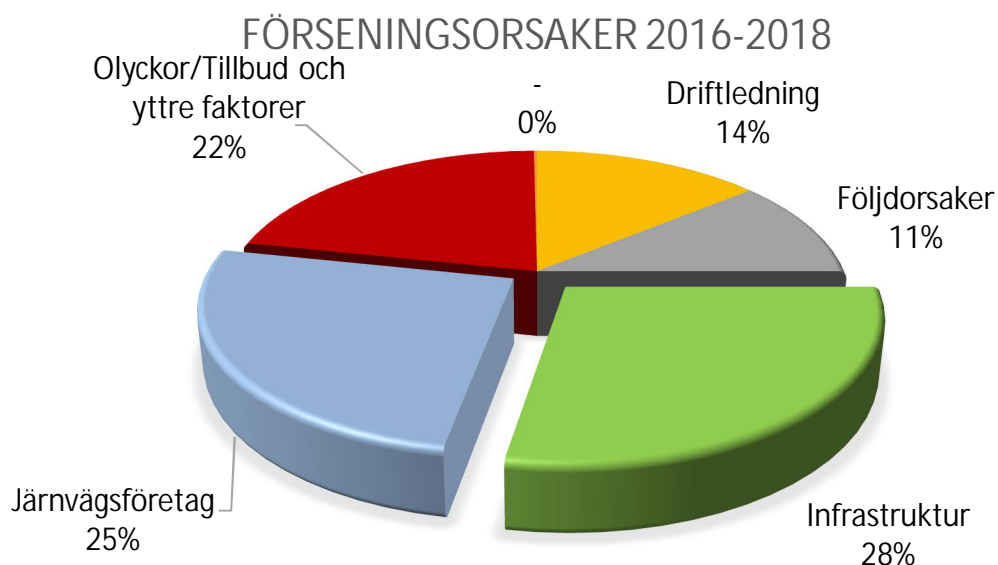


Diagram 3: Fördelning av förseningsorsaker 2016-2018, källa: Trafikverkets uppföljningssystem LUPP

		Antal rapporter	Förseningsminuter
Driftledning	Prioritering	1019	5392
	Personal	169	914
	Misstänkt fel i körplan/felplanering	59	301
	Tågträngsel bangård	34	164
	Operativa stödsystem	19	347
	Ordergivning pga. tågföring	14	76
Följdorsaker	Stört av annat tåg	706	8294
	Tågföring	298	1398
	Omlopp/invantan	22	156
Infrastruktur	Banöverbyggnad	858	6745
	Signalanläggningar	723	8491
	Banarbete/transport	685	4322
	Elanläggningar	292	6648
	Teleanläggningar	17	129
	Banunderbyggnad	15	81
	Framkomlighet i spår pga. väder	10	124
	Övriga anläggningar	6	70
Järnvägsföretag	Terminal/Plattform-hantering	1157	8505
	Ingen uppgift från JF	480	1875
	Dragfordon / motorvagn	449	5865
	Vagn	157	1949
	Sent från depå	68	643
	Förarpersonal	22	182
	Avvikande sammansättning	17	65
	Prioritering	17	182
	Ombordpersonal	14	176
	Stationär personal	1	7
Olyckor och tillbud	Sent till/från utlandet	1 111	16 276
	Människa	333	4 621
	Naturhändelser	236	3 766
	Tåg/arbetsrörelse	121	1 430
	Avsugning av bana/fordon	113	1 437
	Djur	100	1 262

Tabell 1: Förseningsorsaker tåg 91, 92, 93, 94, 95, 96 år 2016-2018, källa Trafikverkets uppföljningssystem LUPP.

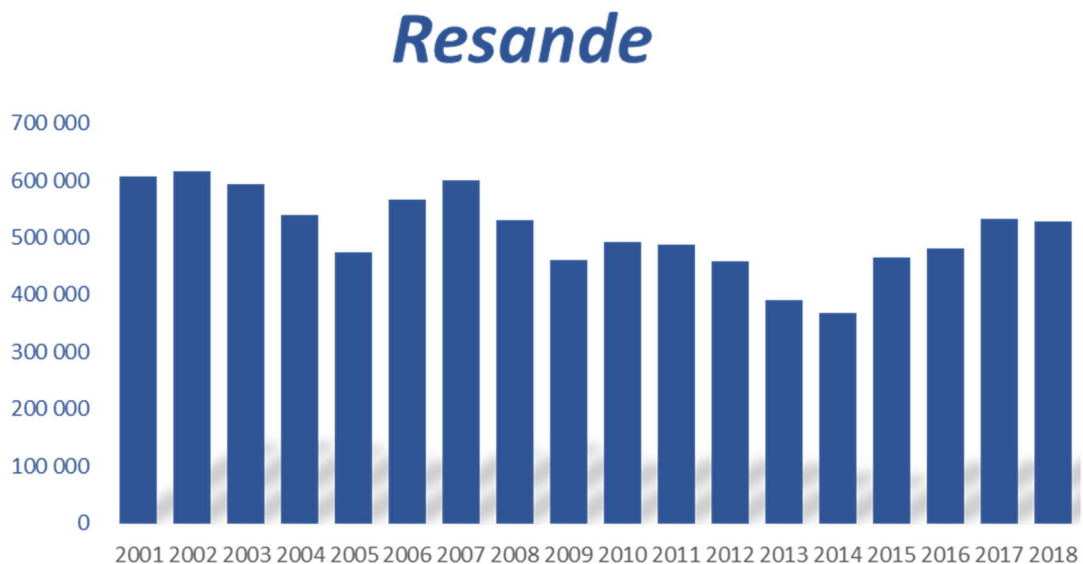
4. Resandeutveckling

I nattågsutredningens rapport från 2016 konstaterades att resandet med både tåg och flyg hade minskat mellan åren 2001 och 2003 och att flyget såg en ökning till 2005 medan tåget fortsatte att minska. Det minskade tågresandet antogs bero på etablering av lågprisflyg till och från norra Sverige och missnöje med slitna nattågsfordon och bristande städning ombord. Flertalet vagnar renoverades fram till år 2008 och i samband med att nuvarande operatör tog över den avtalade trafiken ställdes i avtalet ökade krav på städningen, men trots detta fortsatte resandet med nattågen att minska fram till 2014.

Resandet ökade under 2015 med 26 % jämfört med 2014, delvis på grund av ett ökat antal flyktingar, och har sedan fortsatt att öka.

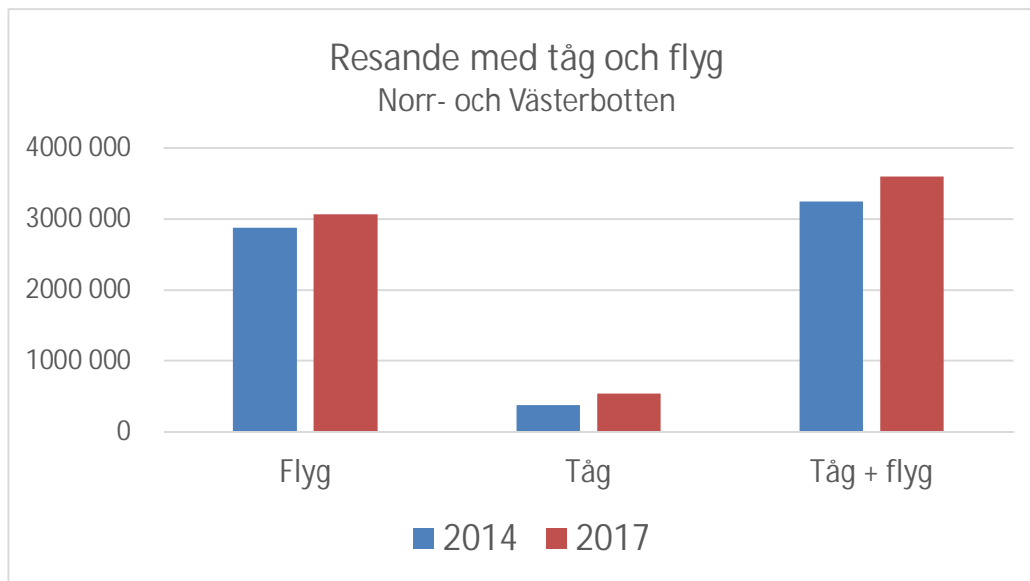
Under 2018 har tåget mellan Göteborg och Stockholm varit inställt under 8 veckor av sommaren på grund av banarbeten. Trots detta ökade resandet till och från den Lappländska fjällvärlden med 12 procent under juni-augusti jämfört med motsvarande period året innan och totalt reste 528 633 personer med nattågen under året.

Diagrammet nedan visar resandeutvecklingen för nattågen till övre Norrland från 2001 till 2018.



Diagram, Resande med nattågen 2001-2018

I rapporten från 2016 gjordes en jämförelse mellan antalet tågresenärer och resenärer vid flygplatserna i Norr- och Västerbotten, som visade att tåget hade minskat mellan 2001 och 2014, medan resandet med flyg stadigt hade ökat under samma period. Motsvarande jämförelse mellan 2014 och 2017 visar att det sammanlagda resandet har ökat med 11 procent, medan tåget har ökat med 45 procent.



Diagram, Resande med tåg samt flyg vid Arvidsjaur, Gällivare Kiruna. Lycksele. Skellefteå samt Umeå flygplatser.

5. Erfarenheter från nuvarande avtal

Avtalet mellan Trafikverket och SJ AB undertecknades 15 maj 2012 och trafiken startade i juni 2013. Avtalet kompletterades med ett avtal om fordon med ASJ, Affärsverkets Statens Järnvägar avseende att de tillhandahåller fordonen. ASJ och operatören tecknade i sin tur avtal om underhåll av fordon. Dessutom ingår ett avtal med Samferdselsdepartementet i Norge avseende sträckan Riksgränsen - Narvik. Inför upphandlingen upprättades den 11 november 2011 en avsiktsförklaring med Marknadsgruppen¹ för nattåg i norra Norrland, som företrädades av Handelskammaren i Norrbotten, där parterna enades om att vidta åtgärder för att stimulera ett ökat resande på linjen.

Under avtalstiden har två tilläggsavtal slutits. Det första den 26 juni 2013 som en följd av att Trafikverkets fordonsenhet, som övertog ansvaret för fordonen från ASJ den 1 januari 2013, inte lyckades leverera de vagnar som avtalats i samband med upphandlingen. Avtalet reglerar en hyressänkning. Det andra tilläggsavtalet från den 6 april 2017 tecknades i samband med att parterna enades om att utnyttja den option som förlänger avtalet med två år till december 2020.

Uppföljning

Trafikverket följer upp Nattågsavtalet enligt en rutinbeskrivning² "Förvaltning av trafikavtal avseende interregional kollektivtrafik". Vad som ska följas upp och hur ofta regleras i avtalet "Nattåg till och från övre Norrland 2013 – 2018"³.

Uppgifterna rapporteras för varje kvartal via internet. Under de dryga sex år som trafiken bedrivits har SJ AB hanterat inrapporteringen av uppgifter i tid och i den omfattning som efterfrågats.

Vid två tillfällen per år genomförs uppföljningsmöten då även representanter för den norska staten och Trafikverkets resultatenhet Fordonsresurser (FR) deltar.

Trafikverkets erfarenhet av uppföljningen av punktlighet är att detaljnivån avseende förseningar är omfattande med fler intervaller än vad som är vanligt i branschen och inom Trafikverket. Det gör det svårt att – utan omfattande eftersökningar – kontrollera uppgifterna. Till nästa avtal bör detta förenklas med färre nivåer.

Övrig uppföljning av produktion av antal turer och sitt-, ligg och sovplatser har fungerat bra så även uppföljningen av duschar och städning.

Sammanfattningsvis fungerar formen för uppföljning bra, vissa förenklingar kan dock göras av vissa nivåer. Möjligen kan uppföljningen kompletteras med operatörens bedömning av vem som orsakade en störning i trafiken.

Även avsiktsförklaringens intention att genom samarbete bidra till ökat resande har fungerat väl med ett antal arbetsgrupper som jobbat aktivt för att regionen skall bidra till ett ökat resande.

¹ Marknadsgruppen har under avtalsperioden bytt namn till Samverkansgruppen för nattåg till övre Norrland

² TDOK2016:0252

³ TRV 2011/67 086

Kundundersökningar

Trafikverket genomför årligen undersökningar av kundnöjdheten hos bland de resenärer som reser med den upphandlade trafiken. Totalt sett är buss och färjeresenärerna mest nöjda medan flyg- och tågresenärerna är något mindre nöjda. Diagrammet nedan visar den genomsnittliga poäng som resenärerna har gett på en skala från 1 till 7 för de olika trafikslagen.

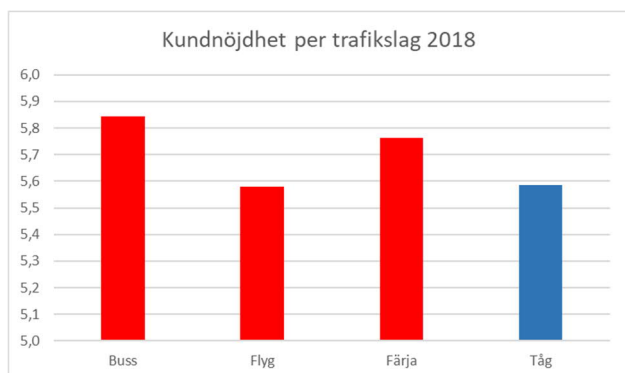


Diagram 6, Kundnöjdhet per trafikslag 2018

I utredningen 2015 identifierades en trend med sjunkande kundnöjdhet mellan åren 2013-2015, men den undersökning som genomfördes 2018 pekar på en stigande kundnöjdhet.

Inom ett av de områden som undersöks, komforten ombord, är nöjdheten oförändrad men inom alla de övriga områden har en förbättring noterats. Den allra största ökningen är resenärernas nöjdhet med tidhållningen och biljetthanteringen, men även städningen och maten ombord får högre betyg 2018.

Totalt sett är 77 % av kunderna nöjda 2018, jämfört med 71 % 2015.

Tabellen nedan visar en jämförelse mellan kundernas nöjdhet 2015 och 2018. Procentsatserna visar hur stor andel av de tillfrågade resenärerna som var nöjda.

Nöjd kundundersökning Nattåget 2015 / 2018		
	2015	2018
Biljetter	74%	85%
Information	80%	84%
Ombordstigning	86%	88%
Resa med bagage	69%	72%
Komfort	69%	69%
Städning ombord	76%	81%
Serviceinriktad personal	90%	93%
Utbud av mat	38%	47%
Kvalité på maten	47%	57%
Trygghet och säkerhet	84%	87%
Tidhållning	70%	83%
Helhetsbedömning	71%	75%

Tabell Kundnöjdhet 2015 och 2018

6. Nattågstrafik till Jämtland

Nattågstrafiken till och från Jämtland har i många år varit föremål för diskussion och spekulat. I den Förstudie om framtida nattågstrafik⁴ som genomfördes 2014 belystes den då rådande trenden med minskat resande och operatören SJ:s planer på en successiv minskning eller nedläggning av trafiken och utskrotning av sovvagnar. Bedömningen gjordes att det kunde vara möjligt att klara trafiken både till Jämtland och till övre Norrland med befintligt vagnmaterial under förutsättning att resandet fortsatte att minska och att det därmed bara skulle gå ett tåg på övre Norrland. Förstudien visar även förslag till samordnade tidtabeller med växling i Ånge eller Sundsvall.

När den senaste utredningen om Nattågstrafik efter 2018⁵ genomfördes under 2015 hade situationen förändrats. SJ hade bestämt sig för att behålla och rusta upp sina sovvagnar och satsa på nattågstrafiken även fortsättningsvis. Under samma tid skedde ett trendbrott i resandet med nattåg till övre Norrland när antalet resenärer ökade med 25 procent, från ca 370 000 år 2014 till ca 470 000 år 2015, vilket pekade på att merparten av nattågsfordonen skulle åtgå till Norrlandstrafiken. I rapporten begränsades därför förutsättningarna till att en viss samordning av rullande materiel borde vara möjlig.

Under 2015 och 2016 kördes kommersiell nattågstrafik till och från Jämtland under ca 100 dagar per år av operatörerna SJ och Snälltåget (Transdev). Trafikverket fick den 7 september 2017 ett regeringsuppdrag⁶ att upphandla nattågstrafik på sträckan Stockholm – Duved, med motiveringen att det ansågs viktigt att upprätthålla denna trafik under hela året. I uppdraget angavs önskad start för den upphandlade trafiken från den 1 juni 2018, men detta var inte möjligt pga krav på annonsering ett år i förväg i EUs officiella tidning, utan trafiken kom istället att starta den 8 september 2018.

Nattåg till Jämtland har potential att avhjälpa brister i tillgängligheten och i utredningen angående detta under 2015 konstaterades att nattågen kunde ge 18 förbättringar enligt Trafikverkets modell för tillgänglighetsmätningar, jämfört med 14 förbättringar för anslutningstrafik till närliggande flygplats. Anslutningstrafik till flygplats är också något som kräver deltagande och medfinansiering av berörd RKM, som hittills inte visat något intresse för sådana lösningar. Trafiken är således motiverad och Trafikverket har arbetat vidare med förberedelser i avvaktan på besked om fortsatt uppdrag att upphandla nattågstrafik till Jämtland. I budgetpropositionen för 2020 föreslogs ett fortsatt uppdrag.

Sammantaget gör detta att en gemensam upphandling av trafiken till övre Norrland och Jämtland bedöms kunna medföra både praktiska och ekonomiska fördelar, men inte är genomförbart från december 2020. Trafikverket kan i nuläget inte tillhandahålla fordon för Jämtlandstrafiken. Förslaget i budgetpropositionen måste också följas av ett beslut om fortsatt uppdrag med tillhörande finansiering. Utredningens förslag är därför

⁴ Förstudie Nattåg 2018 – 2023, 2015-02-16

⁵ TRV 2015/66037, Nattågstrafik efter 2018, 2016-05-24

⁶ N 2017/056554/TS

separata upphandlingar under en första kortare period, utan att Trafikverket tillhandahåller fordon till Jämtland.

Om fordon till Jämtland anskaffas kan en gemensam upphandling under en längre period genomföras i framtiden.

7. Tillgänglighetseffekter

7.1. Övre Norrland

I tidigare rapport har tillgänglighetseffekterna med nattågen till övre Norrland utförligt studerats. Här görs en jämförelse av de tillgänglighetseffekter som redovisas i rapporten och i en senare mätning.

Tillgänglighetseffekterna av nattåg kan för enskilda kommuner variera relativt mycket mellan åren i Trafikverkets modell. Det beror på att en tillgänglighetseffekt för nattågen i modellen endast räknas då kommunen inte klarar tillgängligheten med andra trafikslag. Ena året kan det finnas exempelvis en flygförbindelse som klarar tillgängligheten. Nästa år kan tidtabellen för flyget eller anslutningstrafik till flyget ha ändrade tider så att kraven i modellen inte klaras. Då kan det bli en tillgänglighetseffekt av nattåget istället.

För de kommuner som alltid klarar tillgängligheten med andra trafikslag finns nattågen ändå ofta med som en alternativ resmöjlighet. Många föredrar också en nattågsresa framför flyg av olika anledningar. En anledning är att nattåget på många destinationer gör att du kan komma fram på morgonen och ha hela dagen för ditt resärende. Många är också flygrädda eller har skrymmande bagage som är lättare att ta med sig på tåg än på flyg. Vi har också genom resvaneundersökningar konstaterat att nattågen till stor del har annan målgrupp än flyget. Flyglinjer med allmän trafikplikt domineras av tjänsteresenärer, medan resenärer med nattågen till största del är fritidsresenärer.

I tabellen nedan jämförs tillgänglighetseffekter av nattågen 2015 (som användes i tidigare rapport) och 2017. Som framgår av tabellen är det i den senare mätningen 20 kommuner som får tillgänglighetseffekter och i den tidigare mätningen 18 kommuner. I den tidigare mätningen är det dock något fler kriterier som påverkas, 44 jämfört med 38 i den senare. Det varierar även något vilka kriterier som påverkas. För tydlighetens skull har de kommuner som påverkats i Norrbottens län lagts i en tabell och de som påverkas i Västerbottens och Jämtlands län i en tabell.

Två kommuner, Strömsund i Jämtlands län och Dorotea i Västerbottens län, kan få tillgänglighetsvinster av både nattågen till övre Norrland och nattågen till Jämtland. Som framgår av tabellen har dessa båda kommuner fått tillgänglighetseffekter av nattågen till övre Norrland 2017, då nattågen till Jämtland inte gick under den studerade perioden.

I nedanstående tabeller betyder grön färg god tillgänglighet, gul färg acceptabel tillgänglighet och röd färg att tillgängligheten inte är acceptabel. Orange färg indikerar att nattågen ger en tillgänglighetseffekt som inte uppnås med andra färdmedel.

			1	2	3	4	6
			Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella	Storstäder	Universitet
Arjeplog	2017	Utan avtal	Yellow	Red	Yellow	Red	Red
		Med avtal	Yellow	Red	Yellow	Red	Red
		Med nattåg	Yellow	Red	Yellow	Red	Red
	2015	Utan avtal	Red	Red	Yellow	Red	Red
		Med avtal	Red	Red	Yellow	Red	Red
		Med nattåg	Yellow	Red	Yellow	Red	Red
Arvidsjaur	2017	Utan avtal	Green	Yellow	Yellow	Red	Red
		Med avtal	Green	Yellow	Yellow	Red	Red
		Med nattåg	Green	Yellow	Yellow	Red	Red
	2015	Utan avtal	Green	Red	Yellow	Red	Red
		Med avtal	Green	Red	Yellow	Red	Red
		Med nattåg	Green	Red	Yellow	Yellow	Yellow
Boden	2017	Utan avtal	Yellow	Yellow	Red	Green	Red
		Med avtal	Yellow	Yellow	Red	Green	Red
		Med nattåg	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow
	2015	Utan avtal	Yellow	Yellow	Red	Green	Red
		Med avtal	Yellow	Yellow	Red	Green	Red
		Med nattåg	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow
Gällivare	2017	Utan avtal	Yellow	Red	Yellow	Red	Red
		Med avtal	Yellow	Red	Yellow	Green	Red
		Med nattåg	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow
	2015	Utan avtal	Red	Red	Red	Red	Red
		Med avtal	Yellow	Red	Yellow	Yellow	Yellow
		Med nattåg	Yellow	Red	Yellow	Yellow	Yellow
Haparanda	2017	Utan avtal	Red	Red	Red	Yellow	Red
		Med avtal	Yellow	Yellow	Red	Green	Red
		Med nattåg	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow
	2015	Utan avtal	Red	Red	Red	Yellow	Red
		Med avtal	Red	Red	Red	Green	Red
		Med nattåg	Yellow	Red	Yellow	Green	Yellow
Jokkmokk	2017	Utan avtal	Red	Red	Red	Red	Red
		Med avtal	Red	Red	Red	Yellow	Red
		Med nattåg	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	2015	Utan avtal	Red	Red	Red	Red	Red
		Med avtal	Red	Red	Red	Red	Red
		Med nattåg	Yellow	Red	Yellow	Yellow	Red
Kalix	2017	Utan avtal	Red	Red	Red	Yellow	Red
		Med avtal	Red	Red	Red	Green	Red
		Med nattåg	Red	Red	Yellow	Green	Yellow
	2015	Utan avtal	Red	Red	Red	Yellow	Red
		Med avtal	Red	Red	Red	Green	Red
		Med nattåg	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow
Kiruna	2017	Utan avtal	Yellow	Red	Yellow	Red	Yellow
		Med avtal	Yellow	Red	Yellow	Yellow	Yellow
		Med nattåg	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	2015	Utan avtal	Yellow	Red	Yellow	Red	Yellow
		Med avtal	Yellow	Red	Yellow	Red	Yellow
		Med nattåg	Yellow	Red	Yellow	Yellow	Yellow
Älvsbyn	2017	Utan avtal	Red	Red	Red	Red	Red
		Med avtal	Green	Green	Yellow	Green	Red
		Med nattåg	Green	Green	Yellow	Green	Yellow
	2015	Utan avtal	Red	Red	Red	Yellow	Red
		Med avtal	Red	Red	Red	Green	Red
		Med nattåg	Yellow	Red	Yellow	Green	Yellow

			1	2	3	4	6
			Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella	Storstäder	Universitet
Bjurholm	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Dorotea	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Lycksele	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Malå	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Nordmaling	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Norsjö	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Robertsfors	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Storuman	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Strömsund	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Vindeln	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
Åsele	2017	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					
	2015	Utan avtal					
		Med avtal					
		Med nattåg					

7.2. Jämtland

Som nämns ovan har inga tillgänglighetseffekter för nattågstrafiken till Jämtland kunnat uppmätas för 2017 eftersom trafiken inte kördes under hela året⁷. För att visa på vilka effekter trafiken kan ge har vi istället använt 2015 års tillgänglighetseffekter, då det var sista året innan neddragningen. I tabellen nedan visas tillgänglighetseffekterna av nattåget till Jämtland för 2015.

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

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

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

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

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

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

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

⁷ Tillgänglighetseffekterna mäts med hjälp av en databas för vecka 41 och då kördes inte nattågstrafiken.

Som framgår av tabellen gav nattågen tillgänglighetseffekter för sex kommuner och totalt 18 kriterieförbättringar. Fem av kommunerna ligger i Jämtlands län, en i Västernorrlands län.

7.3. Tillgänglighet östra Norrbotten

I den tidigare utredningen från 2016 beskriver Trafikverket utvecklingen av trafiken till östra Norrbotten. Pendeltågstrafik planerades då att vara igång från 2018 hela vägen till Haparanda, men trafikstarten är skjuten till 2021.

Det har förts fortsatta diskussioner med Kalix och Haparanda kommuner om förutsättningarna för nattågstrafik på Haparandabanan. Trafikverket har dock konstaterat att det inte finns tillgänglighetsskäl för nattågstrafik till Haparanda, busstrafiken som ansluter till Luleå ger tillsammans med nattågstrafiken de tillgänglighetsvinster som är möjliga. Om kommande operatör för nattågen ser det som rimligt att köra en del av tåget till Haparanda och det inte påverkar tillgängligheten för övriga kommuner eller kostnaden för trafiken kan Trafikverket acceptera en sådan lösning.

8. Fordon

8.1. Tillgängliga fordon, livslängd och behov

Fordonssituation idag, Stockholm – Narvik

De 12 lok och 73 vagnar som Trafikverkets resultatenheter Fordonsresurser (FR) tillhandahåller för nattågstrafiken i dagens avtal finns närmare beskrivna i rapport Nattågstrafiken efter 2018, dnr TRV 2015/66037. Ytterligare sittvagnar är idag uthyrda till SJ AB utanför nattågsavtalet. Utöver detta har SJ AB också egna lok och nattågsvagnar.

Trafikverkets vagnar bedöms räcka till för att bedriva den avtalade trafiken från Stockholm till Narvik, men under högsäsong finns det ett resandeunderlag för ytterligare fordon, i huvudsak efterfrågade resor i första klass sovvagn. En av Trafikverkets fem första klass sovvagnar (WL4) är för närvarande avställd på grund av stort reparationsbehov och bedöms inte kunna användas under kommande avtalsperiod. SJ AB har under innevarande avtalsperiod satt in egna vagnar eftersom efterfrågan på resor i denna komfortklass är stor.

Inför trafikstart av nuvarande avtal 2013 – 2018 beställde dåvarande fordonsförvaltaren ASJ renovering av fem restaurangvagnar och montering av rullstolslyftar på de fem 1 klass sovvagnarna.

Trafikverkets enhet Fordonsresurser ansvarar för att de avtalade fordonen finns tillgängliga för nattågstrafiken till övre Norrland under hela avtalsperioden.

Fordonssituation idag, Jämtland

I den styrande förordningen(EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg ställs krav i artikel 5a att den behöriga myndigheten (Trafikverket) ska i en rapport bedöma om åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Den behöriga myndigheten får besluta att i enlighet med nationell rätt och i överensstämmelse med reglerna om statligt stöd vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Trafikverkets bedömning är att de lok och vagnar som Trafikverket förfogar över idag inte är tillräckliga för att klara trafiken både till övre Norrland och till Jämtland. För att trafiken till och från Jämtland ska kunna bedrivas med god kvalitet och fordon i tillräcklig omfattning bedöms att ytterligare minst 4 lok och 24 vagnar erfordras.

Nyanskaffning

I samband med utredningen har möjligheterna till anskaffning av fordon undersökts, både som alternativ till nuvarande vagnpark för trafiken till övre Norrland och för att klara fordonsförsörjningen till Jämtland.

Att köpa nya fordon är möjligt, men eftersom leveranstiden för första fordon efter beställning är 18-22 månader plus godkännandeprocess, är det inte möjligt att hinna med detta innan trafikstart i december 2020. Vid fortsatt uppdrag att upphandla trafik till Jämtland måste upphandlingen ske med förutsättningen att operatören, liksom idag, tillhandahåller dessa.

8.2. Internet ombord

I rapporten från 2016 konstaterades att tillgång till trådlöst internet ombord på nattågen saknas och att resenärernas efterfrågan är stor. Dagens och framtidens resenärer förväntar sig att de ska kunna vara uppkopplade och arbeta och surfa på internet under tågresan.

Frågan om internet ombord har under flera år varit uppe till diskussion mellan Trafikverkets Fordonsresurser och operatören SJ AB. SJ har sedan dess börjat installera routrar och antenner i sina egna vagnar, men för Trafikverkets fordon väntar frågan ännu på sin lösning. Det är av yttersta vikt att detta behov tillgodoses under kommande avtalsperiod.

9. Avstämning mot Trafikverkets villkor

Ett av stegen i Trafikverkets utredningsprocess inför tecknande av trafikavtal är att den tilltänkta trafiken ska stämmas av mot följande villkor:

- 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.

Vid tiden för utredningen 2015 var samtliga ovanstående villkor uppfyllda för nattågstrafiken till övre Norrland. För de första fyra punkterna är det oförändrat. Resandet är utpräglat interregionalt, nästan alla resor överstiger 100 km. Det är därmed inte någon trafik som omfattas av regionala kollektivtrafikmyndigheters uppdrag. Endast en mycket marginell andel av resandet är frekvent pendling. Resenärerna står för ungefär två tredjedelar av kostnaden. Det enda som är osäkert är punkt 5, eftersom Trafikverkets anslag för kommande år inte är fastställda i skrivande stund.

10. Avtal

10.1. Avtalslängd

Inför kommande avtal behöver lämplig avtalslängd övervägas. Tidigare nattågsavtal har tecknats för upp till fem år. Med den utlösta optionen blir nuvarande avtalsperiod totalt sju och ett halvt år. EU:s kollektivtrafikförordning tillåter upp till femton års avtalslängd.

En längre avtalstid än fem år bedöms ge fördelar i form av minskad avtalskostnad och möjlighet för operatören att dels sprida ut initiala kostnader över en längre tid. Det ger också större incitament att genomföra marknadsåtgärder för att öka resandet. En ytterligare fördel är att det ger en stabilare trafik med färre operatörbyten.

Alltför lång avtalstid kan dock ge motsatt effekt, eftersom osäkerheten om förutsättningarna för trafiken ökar.

Vidtalade operatörer har alla framfört att de ser fördelar med längre avtalstid än fem år för denna typ av trafik, men inte mer än åtta till tio år.

På grund av osäkerhet avseende fordonstillgång för Jämtlandstrafiken och möjlig framtida samordning med trafiken till övre Norrland har Trafikverket dock valt att i utredningen föreslå en avtalstid på 4 år med option på ytterligare två år.

10.2. Avtalsform

Nuvarande avtal "Nattåg till och från Norrland" är en tjänstekoncession där operatören tar på sig en betydande del av den risk som är förknippad med utnyttjandet av tjänsten. I detta fall utan ensamrätt.

Avtalsformen tjänstekoncession betyder att operatören, i det här fallet SJ AB, bär verksamhetsrisken för uppdraget. Med verksamhetsrisk avses att operatören inte är garanterad att få tillbaka de investeringar som gjorts och de kostnader som uppstått under utnyttjandet av koncessionen. Operatören får intäkterna för trafiken, men tar även risken för att intäkterna inte täcker kostnaderna.

De risker som föreligger på kostnadssidan gäller el, stationshyra, banavgifter och kostnader på grund av problem i infrastrukturen. Möjligen är den senare kostnaden svårast att uppskatta men här finns också avtal med infrastrukturhållaren som i viss mån kan begränsa dessa kostnader.

Det har från flera håll framförts att ovanstående typ av risker medför både dyrare anbud och att tänkbara operatörer helt avstår från att lämna anbud. Fördelen med tjänstekoncession är dock att det ger en förutsägbarhet av de årliga kostnaderna vilket underlättar för en enhet med årliga anslag.

10.3. Avtal med Norge

Förutom grundavtalet mellan Trafikverket och SJ AB ingår i nuvarande avtal ytterligare två avtal. Ett avtal med ASJ, Affärsverkets Statens Järnvägar avseende att de tillhandahåller fordonen och ett avtal med Samferdselsdepartementet i Norge avseende sträckan Riksgränsen – Narvik.

Samferdselsdepartementet betalar enligt avtalet en ersättning för att Trafikverket avtalar om trafiken Riksgränsen-Narvik. Ett liknande avtal fanns även i samband med tidigare upphandlingar.

I stort sett samma arbets sätt har tillämpats inför den kommande upphandlingen men nu med Jernbanedirektoratet som övertagit Samferdselsdepartementets roll.

11. Slutsatser och förslag till beslut

Utredningen föreslår att även nästkommande avtal för nattåg till övre Norrland ska innehålla två tåg i vardera riktningen. Två tåg ger de största tillgänglighetseffekterna och möjliggör rimliga avgångs- och ankomsttider både i Västerbotten och i Norrbottens inland. Resandet med tågen har också ökat under de senaste åren, trots banarbeten och inställda tåg. Två tåg ger också de bästa förutsättningarna för fortsatt expansion i den viktiga turistnäringen.

Dessutom ges bättre möjligheter att parera störningar genom att kunna omfördela fordon och personal mellan tågen.

Det skulle troligen vara en fördel att öka avtalstiden något jämfört med idag. Det bedöms ge minskad avtalskostnad eftersom startkostnaderna för operatören kan slås ut över längre tid och det ger dessutom en stabilare trafik med färre operatörsbyten. Vidtalade operatörer har alla framfört att de ser fördelar med längre avtalstid än fem år för denna typ av trafik. På grund av osäkerhet avseende fordonstillgång för Jämtlandstrafiken och möjlig framtida samordning med trafiken till övre Norrland har Trafikverket dock valt att i utredningen föreslå en avtalstid på 4 år med option på ytterligare två år.

Trafikverket har idag fordon för nattågen till övre Norrland, men de behöver rustas upp på nytt och kompletteras med ytterligare 1 klass sovvagnar. Dessutom behöver möjlighet till internetuppkoppling ordnas längs hela sträckningen, internet är en självklarhet i dagens samhälle.

Trafikverket har fått i uppdrag att även se till att det är daglig nattågstrafik till Jämtland. Uppdraget gäller i dagsläget till 2020. Det finns tillgänglighetseffekter av nattågen till Jämtland som kan motivera en fortsatt upphandling men utan ett fortsatt uppdrag och extra anslag för detta måste denna insats motiveras och finansieras i konkurrens med befintliga åtaganden. I budgetpropositionen för 2020 föreslås ett fortsatt uppdrag under ytterligare tre år.

De fordon Trafikverket förfogar över räcker inte för att även köra nattåg till Jämtland. I nuvarande avtal är det SJ som står för fordonen till Jämtland och de bedöms vara de enda fordon som idag finns i Sverige som kan klara denna trafik. Nya fordon tar lång tid att upphandla och Trafikverket har gjort bedömningen att det i dagsläget inte finns

möjlighet att hyra nattågsvagnar i tillräcklig omfattning. Att köpa in fler fordon är heller inte rimligt innan ett nytt uppdrag beslutas.

En gemensam upphandling av nattågstrafiken för övre Norrland och Jämtland är därmed inte heller lämplig i dagsläget, eftersom förutsättningarna är så olika.

