

RAPPORT

Nattågstrafik efter 2018

Underlag för beslut om framtida trafikavtal för nattågstrafiken
Stockholm-övre Norrland/Narvik



Trafikverket

Postadress:

Box 186

871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Nattågstrafik efter 2018. Underlag för beslut om framtida trafikavtal för nattågstrafiken Stockholm-övre Norrland/Narvik

Författare: Bosse Andersson

Dokumentdatum: 2016-05-24

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. INLEDNING	8
2.1 Syfte.....	8
2.2 Vad avgör om Trafikverket ska engagera sig i viss kollektivtrafik?	8
3. DAGENS TRAFIK	10
3.1 Historik	10
3.2 Bakgrund till nuvarande trafik.....	10
3.3 Trafikverkets beslut	11
3.4 Förstudie	12
3.5 Dagens trafik på sträckan	13
3.6 Befolkning längs nattågets sträckning	15
3.7 Dagens resande och utveckling över tid	16
3.8 Undersökning av långväga resande	21
3.9 Alternativa resmöjligheter och koppling till andra trafikslag	22
3.10 Kundundersökningar – nöjdhetsindex (NKI)	22
3.11 Biljettförsäljning	25
3.12 Miljö och standard ombord	25
3.13 Marknadsgruppens arbete	26
3.14 Resultat av enkät genomförd av Marknadsgruppen	28
3.15 Turism i övre Norrland	31
4. BEHOVSANALYS	37
4.1 Tillgänglighetsanalys	37
4.2 Alternativa möjligheter att klara tillgängligheten för kommuner med bristande tillgänglighet.....	52
4.3 Basutbud för berörda sträckor	56

5. TRAFIKFÖRUTSÄTTNINGAR	58
5.1 Infrastruktur	58
5.2 Störningar i trafiken	63
5.3 Fordon i nattågstrafiken	64
5.4 Internet på nattågen	67
5.5 Stationsmiljöer på sträckan för nattåget:.....	68
5.6 Eventuell koppling till nattågstrafik till Jämtland	68
5.7 Persontrafik till östra Norrbotten.....	69
5.8 Internationell utveckling	69
5.9 Synpunkter från nuvarande och tidigare operatörer	71
6. KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR	74
7. AVSTÄMNING MOT TRAFIKVERKETS VILLKOR FÖR TRAFIKAVTAL.....	75
8. AVSTÄMNING MOT TRANSPORTPOLITISKA MÅL.....	76
9. AVSTÄMNING MOT REGIONALA MÅL.....	86
10. SAMRÅD	89
11. AVTALSFORM	89
12. TRAFIKUPPLÄGG	89
13 SLUTSATSER.....	109
14. KRAVSPECIFIKATION	111
Bilaga 1 Utgångspunkter för kravspecifikation	112
Bilaga 2 Kriterier för grundläggande tillgänglighet och nattågsanalys.....	114
Bilaga 3 Nattågstrafik i andra länder	118
Bilaga 4. Stationsmiljöer där nattåget stannar.....	130
Bilaga 5 Alternativa resmöjligheter och koppling till andra trafikslag	142

1. Sammanfattning

Trafikverket har ett avtal om nattågstrafik Stockholm-övre Norrland fram till december 2018. Denna utredning ska ta fram underlag för om nytt avtal är motiverat och i så fall föreslå omfattning och utformning av trafiken.

En förutsättning för att Trafikverket ska engagera sig i en viss kollektivtrafik är att den bedöms vara transportpolitisk motiverad. För att så ska ske måste trafiken ge mätbara förbättringar i den interregionala tillgängligheten för kommuner som, utan den aktuella trafiken, har en bristande tillgänglighet¹. Ytterligare villkor för ett statligt engagemang är att trafiken inte upprätthålls (eller ska upprätthållas) av annan aktör samt att trafiken inte går att bedriva kommersiellt.²

Inför nu gällande avtal gjordes en utredning som föreslog att antalet nattåg skulle minska från två till ett i vardera riktningen, vilket mötte kraftig kritik från berörda regioner. Utredningen gjordes innan Trafikverket tog över detta uppdrag från Rikstrafiken. När Trafikverket tagit över uppgiften beslutades om fortsatt trafik med två tåg, under förutsättning av att regionala intressenter i norr under avtalsperioden skulle samverka för att öka resandet och på sikt nå lönsamhet. Denna samverkan har skett i form av en marknadsgrupp.

Resandet har tidigare minskat men under 2015 har trenden brutits och resandet ökat. Det finns flera orsaker till ökningen. Marknadsgruppens arbete har bidragit till ökningen liksom att operatören SJ sänkt priserna. Flyktingvågen under 2015 är också en faktor som påverkat, men inte ger hela förklaringen.

Dagens trafik ger omfattande tillgänglighetsvinster för flertalet kommuner i Norrbottens och Västerbottens län, men även resmöjligheter för den stora turistnäringen. Vilka tillgänglighetsvinster som uppnås varierar något mellan åren beroende på vilka brister som finns i övrig trafik. Alternativa resmöjligheter ger idag för långa restider för att klara Trafikverkets tillgänglighetskriterier. Förbättrad anslutning till flyg skulle dock kunna klara en del av de tillgänglighetsvinster som uppnås med nattågen. Tillgänglighetsanalysen visar också att det ena tågparet ger merparten av tillgänglighetsvinsterna.

Eftersom nattågen går genom stora delar av landet ger de resmöjligheter i många relationer, vilket även avspeglas i resvaneundersökningar. Många ansluter dessutom med andra färdmedel från andra orter än de där nattåget stannar. De flesta resorna med nattågen är fritidsresor. Medelresan är mycket lång, ca 90 mil.

Alternativa resmöjligheter varierar beroende på vilken del av landet det gäller och vilka resor som är aktuella. För de riktigt långa resorna är flyget det naturliga alternativet, som

¹Trafikverket mäter interregional tillgänglighet genom att analysera resmöjligheterna från/till en kommunhuvudort utifrån åtta olika kriterier, se Bilaga 1.

också lockat allt fler på senare år, till stor del på grund av möjligheten att hitta biljetter till låg kostnad vid de större flygplatserna till följd av konkurrens.

Det finns en rad svårigheter med att köra tåg som går mer än 100 mil genom landet. Stora delar av järnvägsnätet är hårt belastat. Infrastrukturen består i stor utsträckning av enkelspår, vilket begränsar kapaciteten och innebär tågmöten och tåg i olika hastigheter kan störa varandra. Natttågen är långsammare än snabbtåg och snabba regionaltåg men snabbare än godstågen. Vid stora stationer som Stockholms central finns begränsningar för möjliga avgångstider med hänsyn till annan trafik. Vid förseningar prioriteras tåg i rätt tid och natttågen kan därmed bli rejält försenade på sina långa turer. Trafikverkets bedömning är dock att störningarna kan minska under kommande avtalsperiod när vissa banåtgärder är genomförda.

De fordon som idag finns i nattågstrafiken tillhandahålls av Trafikverket. De kommer att kunna användas även under kommande avtalsperiod och stora delar av vagnparken planeras att fräschas upp eller renoveras under avtalstiden. Möjligheterna att använda internet ombord kommer också att förbättras.

Internationellt är nattågstrafik en krympande verksamhet, främst till följd av allt snabbare dagförbindelser och konkurrens från (lågpris)flyget. Det finns dock undantag där satsningar skett, t ex i Finland.

Trafikverket bedömer att nattågstrafiken till övre Norrland inte är möjlig att köra kommersiellt i dagsläget. Nuvarande trafik får en ersättning från staten på över 100 Mkr per år, vilket motsvarar ca en tredjedel av omsättningen. Det är möjligt att det kan gå att minska underskottet med ett mindre utbud, men det minskar också resandet.

Natttågen uppfyller Trafikverkets basvillkor för trafikavtal. Nästan allt resande är interregionalt och det är inget ansvar för regionala kollektivtrafikmyndigheter. Frekvent pendling förekommer nästan inte alls. Biljettintäkterna står för en stor del av de totala intäkterna.

Utredningen visar att fortsatt avtal om nattågstrafik kan vara motiverat. Det som även bör diskuteras är omfattningen av eventuell trafik. Analysen visar att ett av de två tågparen ger merparten av tillgänglighetsvinster, samtidigt som det också har en större andel av resandet under lågsäsong. Det andra tågparet ger framförallt tillgänglighet för turistresor under högsäsong, men även viss tillgänglighetsvinst främst för kommunerna längs Malmbanan.

Utredningen har studerat ett antal varianter för trafikeringen, både när det gäller tider, antal tåg och att trafikera delar av sträckorna på annat sätt. Varianterna ger olika för- och nackdelar. Ett antal varianter har övervägts men förkastats. Tre alternativ återstår, som är tänkbara för framtida avtal.

- Att fortsätta med dagens utbud med två tåg i vardera riktningen per dygn. Detta alternativ ger de största tillgänglighetseffekterna och möjliggör avgångs- och ankomsttider som är anpassade även till turistnäringens behov. Kostnaden är hög och resandet är ojämnt fördelat över året.

- Att trafikera med ett tåg i vardera riktningen per dygn. Kraven på tillgänglighet uppfylls. Alternativet ger ur turistnäringens perspektiv sämre ankomst- och avgångstider längs Malmbanan jämfört med alternativet med två tåg. Det totala resandet skulle sannolikt minska, så även kostnaderna för att köra trafiken. Kapaciteten skulle inte räcka under högsäsong.
- Att köra två tåg per dygn under högsäsong och ett tåg under lågsäsong. Jämfört med alternativet med bara ett tåg skulle det ge bättre förutsättningar för turistnäringen. Resandet kan komma att minska under lågsäsong eftersom utbudet minskar, även om kapaciteten är tillräcklig och kraven på tillgänglighet uppfylls. Kostnaderna skulle minska.

Utredningen tar inte ställning till vilket alternativ som ska upphandlas, utan Trafikverket kommer att avvakta synpunkter från remissen innan några beslut kommer att fattas.

2. Inledning

2.1 Syfte

Syftet med denna utredning är att ta fram ett beslutsunderlag för om Trafikverket ska avtala om nattågstrafiken till övre Norrland på nytt efter nuvarande avtalsperiod. Om slutsatsen är att ett nytt avtal är motiverat ska utredningen föreslå omfattning och utformning av trafiken.

2.2 Vad avgör om Trafikverket ska engagera sig i viss kollektivtrafik?

En förutsättning för att Trafikverket ska engagera sig i en viss kollektivtrafik är att den bedöms vara transportpolitiskt motiverad. För att så ska ske måste trafiken ge mätbara förbättringar i den interregionala tillgängligheten för kommuner som, utan den aktuella trafiken, har en bristande tillgänglighet³. Ytterligare villkor för ett statligt engagemang är att trafiken inte upprätthålls (eller ska upprätthållas) av annan aktör samt att trafiken inte går att bedriva kommersiellt.⁴

En utredning om interregional kollektivtrafik initieras när Trafikverket genom sin rutinmässiga kartläggning uppmärksammat tillgänglighetsbrister för en eller flera kommuner, eller när ett befintligt trafikavtal är på väg att löpa ut. Det sistnämnda är anledningen till denna utrednings tillkomst.

Om en trafik är transportpolitiskt motiverad eller inte, vilken utformning den bör ha, om det finns förutsättningar att bedriva trafiken kommersiellt eller i samverkan med andra aktörer, vilken eventuell ersättning som är rimlig, mm, utvärderas efter ett antal olika kriterier i olika utredningssteg. Utredningsstegen följer Trafikverkets rutin för utredningar om transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik och listas i Bild 2.1:1 nedan.

³Trafikverket mäter interregional tillgänglighet genom att analysera resmöjligheterna från/till en kommunhuvudort utifrån åtta olika kriterier, se Bilaga 1.

**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**

Bild 2.2:1 Utredningsprocessen

Utredningsprocessen enligt Trafikverkets rutin för utredningar om transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik (Trafikverket 2012).

3. Dagens trafik

3.1 Historik

Trafikverket har i sin instruktion ett uppdrag att verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken. Trafikverket ska också ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Staten har sedan 1990-talet genom avtal upprätthållit nattågstrafik till övre Norrland och Narvik. Flera olika operatörer har haft avtal, men sedan 2008 är det SJ AB som kör trafiken.

Den första öppna upphandlingen av nattågstrafiken genomfördes redan 1993 av Näringsdepartementet. De första upphandlingarna på 90-talet vanns av dåvarande SJ men i den upphandling som resulterade i ett avtal från januari 2000 bröts den gamla SJ-eran då Svenska Tågkompaniet AB vann upphandlingen. I juni 2003 hade trafiken åter upphandlats och Connex AB, som under avtalstiden bytte namn till Veolia Transport AB⁵, övertog trafiken i ett femårigt avtal fram till juni 2008, då SJ AB⁶ tog över som operatör för trafiken. Inför nytt avtal från juni 2013 fick SJ AB förnyat förtroende.

I samband med tidigare utredningar har uppmärksammats att det krävs lång tid för att vid behov göra förändringar i trafiken. För nattågen gäller det bl. a rullande materiel, där det kan ta flera år från beslut till genomförd ombyggnad av enstaka vagnar. Även beslut om förändringar i trafikeringen kan ta lång tid att förankra och genomföra. Det kan behövas avstämningar med olika intressenter långt innan beslut om framtida trafik för att ta in synpunkter och förankra de analyser som görs.

Trafikverket har därför startat utredandet inför nästa nattågsavtal i mycket god tid med en förstudie. I förstudien utreddes ett antal grundläggande frågor som underlag för denna utredning. Syftet med förstudien var bl. a att i god tid ta fram ett underlag för diskussion både inom Trafikverket och med berörda regioner och aktörer. Förstudien skulle ta fram vilka förutsättningar framtida nattågstrafik har i stort och visa på möjliga lösningar. Slutsatser från förstudien redovisas i avsnitt 3.4.

3.2 Bakgrund till nuvarande trafik

Inför nu gällande avtal gjordes en utredning av Rikstrafiken, som hade uppdraget att ansvara för statens avtal t o m 2010. Rikstrafiken gjorde i sin utredning bedömningen att det skulle räcka med ett nattåg i vardera riktningen i stället för två, för att klara tillgängligheten för berörda kommuner. Ett nattåg skulle även klara kapaciteten förutom under högsäsong, då kommersiella tåg förutsattes kunna komplettera.

⁵ Företaget har sedan dess bytt namn ännu en gång och heter numera Transdev Sverige AB.

⁶ Statens Järnvägar, SJ, delades upp i olika delar 2001. Persontrafikdelen blev ett statligt bolag under namnet SJ AB. Affärsverket Statens Järnvägar, ASJ, levde kvar under en övergångsperiod fram till 2013 för att bl a tillhandahålla fordon för nattågstrafiken.

Många remissvar var kritiska till förslaget att endast avtala om ett nattåg. De huvudsakliga argument som framfördes var:

- Två nattåg ger möjlighet till rimliga tidpunkter för av- och påstigning för betydligt fler orter längs sträckningen.
- Turistnäringen kommer att drabbas negativt om staten endast avtalar om ett nattåg.
- Förslaget skulle vara sämre för miljön och strida mot uttalade nationella miljöambitioner.
- Förslaget strider mot nationella ambitioner att öka det kollektiva resandet.
- Kapaciteten räcker inte till med bara ett nattåg.
- Nattågstrafiken föreslås minskas utan att effekterna på Norrtågsförsöket är tydliggjorda.

Rikstrafiken fattade inget beslut i frågan. Eftersom verksamheten kort därefter skulle övergå till Trafikverket konstaterades bara att en bibehållen eller utökad nattågstrafik förutsätter ett förändrat uppdrag för den upphandlande myndigheten. Rikstrafikens uppdrag var endast att skapa ett basutbud av trafik där det inte är möjligt att köra trafiken kommersiellt. Utredning och remissvar överlämnades till Trafikverket för vidare beredning och beslut.

3.3 Trafikverkets beslut

Trafikverket konstaterade att Rikstrafikens analys i sak var korrekt, men att den massiva opinionen mot att minska antalet tåg kunde vändas till något positivt:

”I Trafikverkets vidare beredning har identifierats en vilja bland regionala intressenter i norr att bidra till en utveckling av trafiken. Trafikverket konstaterar att om nattågen ska kunna användas för att utveckla turismen och regionen krävs det att nattågen körs lönsamt. Den utveckling som önskas kan inte åstadkommas med den blygsamma insats som staten via Trafikverket långsiktigt kan motivera för att upprätthålla tillgängligheten i kommunerna. Däremot går det att motivera en kortvarigt högre insats för att trafiken ska få en nystart och en på sikt mycket bättre lönsamhet.”⁷

Trafikverkets beslut blev därför att avtala om två nattåg i vardera riktningen under förutsättning av en avsiktsförklaring och handlingsplan med intressenter i övre Norrland om en samverkan för att öka resandet för att på sikt nå lönsamhet.

”Om resandet inte ökar och närmar sig lönsamhet under perioden kommer Trafikverket i nästa avtal att anpassa åtagandet till enbart ett basutbud för interregionalt resande.”⁸

Diskussioner följde med de regionala intressenterna. En avsiktsförklaring skrevs och en marknadsgrupp bildades med syfte att utveckla resandet.

⁷ Trafikverkets beslut om nattåg 2011-06-10

⁸ Ibid

3.4 Förstudie

Hösten 2014 gjordes en förstudie där ett antal problem och utmaningar för nattågstrafiken beskrevs, men även positiva faktorer. De faktorer som tas upp i förstudien utvecklas även i denna rapport. De huvudsakliga slutsatserna från förstudien är:

- Trafikverkets nya tillgänglighetsmodell visar att nattågen ger tillgänglighetseffekter för betydligt fler kommuner än de som identifierades i tidigare nattågsutredning. Tillgänglighetsproblemen kan inte klaras med dagtåg eller buss, möjligen kan anslutning till flyg klara en del av problemen.
- Resandet med nattågen har minskat över tid, vilket också kan påverka trafikeringsbehovet.
- Att köra ett tåg i stället för två i vardera riktningen skulle minska kostnaderna, men det blir inte någon halvering av kostnaden. Det krävs ändå betydande reservkapacitet för att klara trafiken och lösningar för att klara tillgängligheten och kapaciteten i högtrafik kan kosta relativt mycket. Dessutom kan två tåg ge fördelar vid störningar.
- Det finns en osäkerhet inför nattågens utveckling. Det krävs beslut, eventuellt även politiska beslut, om staten ska göra stora investeringar i nya tåg eller möjliggöra för operatörer att göra en investering genom en lång upphandlingsperiod.
- Nattågsvagnar ses också som en mycket osäker investering för både operatörer och fordonsuthyrare. Eftersom nattåget inte är inskrivet som ett uppdrag i Trafikverkets instruktion kan det ifrågasättas vid varje upphandlingstillfälle.
- Den tekniska standarden är dock god på de fordon som används inom nattågstrafiken och vagnarna är väl underhållna. Idag är bedömningen att dagens fordon även kommer att vara tillgängliga så långt fram som till 2028.
- Men behovet av underhåll och ombyggnader av fordonen är beroende på slitage och eventuella förändringar i regelverket. Dessutom kan det finnas behov av modernisering för att motsvara resenärskrav. Detta behov återstår att utreda. Förändringar tar lång tid att genomföra och kostnaderna är höga.
- Trängsel på banan och ökat slitage på grund av ökad trafik är faktorer som pekar på att nattågen även under den kommande upphandlingsperioden 2018-2023 kommer att drabbas av återkommande störningar. Att störningarna minskas är dessutom en av nyckelfaktorerna för att resenärerna ska hitta tillbaka till nattågen. Det är svårt att lita på att tåget kommer fram exakt i tid. Trafikverket och SJ har lika stora delar av ansvaret för detta.
- Marknadsgruppens arbete som beskrivs närmare i avsnitt 3.12 hör till de positiva faktorer som beskrivs i förstudien, där snabbare informationsutbyte är ett av resultaten som rapporterats så långt.
- Nattågen står för en stor del av kapaciteten för resor till Kirunafjällen idag, men vilket behov som finns är inte klarlagt.

- SJ AB kör idag kommersiell nattågstrafik Stockholm-Malmö och till Jämtlandsfjällen, men har i båda fallen tidigare aviserat att trafiken kan komma att läggas ner, eftersom lönsamhet saknas. När det gäller Jämtlandsfjällen kan det finnas skäl för Trafikverket att göra en insats för att säkra tillgängligheten, antingen genom att avtala om nattågstrafik eller genom andra åtgärder⁹.
- Med en fortsatt nedgång av resandet i trafiken till övre Norrland och åtgärder för att säkra tillgängligheten till Västerbottens län skulle det i så fall kunna vara tänkbart att kombinera trafiken till Jämtlandsfjällen och till övre Norrland. Om så sker behöver ett tåg klara tillgänglighetsbehoven för både Norrbottens och Västerbottens län. Detta kräver dock en lösning för att klara rimliga restider, t ex att koppla på vagnar längs vägen eller kombinationer med anslutningstrafik till flyg.
- Samordningen mellan trafikslagen i norra Sverige behöver ses över, idag finns det brister. Bristerna är särskilt stora mellan långväga busstrafik och Norrtågs trafik, men även anslutningarna mot nattågen kan behöva ses över och förbättras.
- Trafikverkets erfarenhet är att det är viktigt att börja arbetet med nästa upphandling tidigt, att samla in underlag från resenärer, operatörer och näring som komplement till tillgänglighetsutredningen. De stora frågorna som syftet med upphandlingen, trafikinhåll, fordonstillgång, avtalets längd och upphandlingsprinciper måste vara kommunicerade och klara i god tid före anbudsförfarandet.

3.5 Dagens trafik på sträckan

Idag körs nattåget med två avgångar per dygn i vardera riktningen. Ett tåg går mellan Göteborg och Luleå och det andra går mellan Stockholm och Narvik, via Luleå och Kiruna. Trafikverkets avtal gäller dock endast från Stockholm och norrut, trafiken till och från Göteborg har operatören valt att lägga till själv, vilket godkänts av Trafikverket. Nattåget mellan Göteborg och Luleå kompletteras med dagtåg upp till Narvik med avgång från Boden. Tiderna kan variera något mellan åren och det kan även tidvis vara andra tider på grund av banarbeten. Nedan beskrivs de tider som gäller för ordinarie tåg under huvuddelen av 2016.

Norrgående riktning

Tåg 92 från Göteborg avgår 18.35 och är framme i Luleå 12.09. Det innebär en total restid på 17 timmar och 34 minuter. Fortsatt resa till Narvik kan ske från Boden med tåg 96 som startar i Luleå 11.07 och avgår från Boden 11.37. Tåg 96 är framme i Narvik 18.22.

Tåg 94 från Stockholm avgår 15.59 och är framme i Boden klockan 5.25 och i Narvik klockan 12.36. Det innebär en total restid på 20 timmar och 37 minuter.

⁹ För Jämtlandstrafiken har det efter förstudien skett en utveckling som beskrivs närmare i avsnitt 5.6

	92	96	94
Göteborg	18.35		-
Stockholm	22.40		15.59
Luleå/Boden	11.29/12.09	11.07/11.37	Boden 5.25
Kiruna	-	15.09	9.31
Narvik	-	18.22	12.36

Bild 3.5:1 Tidtabellstider på nordgång

Södergående riktning

Tåg 93 från Narvik till Stockholm avgår klockan 15.12 och är framme i Stockholm 10.23 dagen därpå. Det innebär en total restid på 19 timmar och 11 minuter.

Tåg 91 från Luleå till Göteborg avgår 16.47 och är framme i Stockholm 6.31 och i Göteborg 11.25 dagen därpå. Det innebär en restid för hela sträckan på 18 timmar och 38 minuter. Från Narvik går det även att resa med tåg 95 som avgår från Narvik 10.38 och kommer till Boden 17.09 och Luleå 17.41. Från tåg 95 går det att byta till tåg 91 i Boden.

	93	95	91
Narvik	15.12	10.38	-
Kiruna	18.16	13.36	-
Boden/ Luleå	Boden 21.57	17.09/17.41	Luleå 16.47
Stockholm	10.23		6.31
Göteborg	-		11.25

Bild 3.5:2 Tidtabellstider på sydgång

Restiderna med nattåg är långa, och varierar också något mellan avgångarna. Restiden är oftast inte avgörande vid en resa nattetid, för de flesta är det viktigare att avgångs- och ankomsttiderna passar och att det finns tillräcklig tid att sova.

Med optimala förutsättningar skulle restiderna dock kunna göras betydligt kortare, vilket också kan underlätta möjligheterna att skapa bra avgångs- och ankomsttider. I den utredning som Rikstrafiken gjorde 2010 konstaterades att trafik via Botniabanan skulle kunna ge två-tre timmars restidsminskning jämfört med tidigare trafik på stambanan. Sträckan Narvik-Stockholm borde enligt de beräkningar som gjordes då kunna ta 16-17 timmar i stället för dagens 18-20 timmar. Det finns flera orsaker till att restiderna är längre än tidigare; lägre hastighet Boden-Bastuträsk på grund av spårproblem, rundgång i Kiruna på grund av att stationen gjorts till en säckstation och att operatören lagt in extra tid i tidtabellen för att undvika förseningar.

3.6 Befolkning längs nattågets sträckning

Nattågen täcker en stor del av landet och ger därmed resmöjligheter för en stor del av befolkningen. Tabellen nedan har begränsats till kommuner längs den sträckning som ingår i nattågsavtalet, Stockholm-Narvik¹⁰. Uppgifter om befolkning finns inte tillgängliga för Björkliden och Riksgränsen, som inte räknas som tätorter.

Ort	Kommun	Kommunbef 2014	Kommunbef 2010	Tätortsbef 2010	Tätortsbef 2005
Stockholm	Stockholm	911 989	829 417	1 372 565	1 252 118
Uppsala	Uppsala	207 362	194 751	140 454	128 409
Gävle	Gävle	98 314	94 352	71 033	68 700
Söderhamn	Söderhamn	25 456	25 647	11 761	12 056
Hudiksvall	Hudiksvall	36 924	36 849	15 015	14 850
Sundsvall	Sundsvall	97 338	95 732	50 712	49 344
Härnösand	Härnösand	24 755	24 611	17 556	18 003
Kramfors	Kramfors	18 435	18 911	5 990	6 235
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	55 248	55 073	28 991	28 617
Nordmaling	Nordmaling	7 085	7 098	2 546	2 619
Umeå	Umeå	119 613	114 075	79 594	75 643
Vännäs	Vännäs	8 616	8 357	4 118	4 100
Vindeln	Vindeln	5 383	5 519	2 546	2 619
Bastuträsk	Norsjö	4 180	4 361	392	357
Jörn	Skellefteå	72 024	71 770	797	877
Älvsbyn	Älvsbyn	8 171	8 387	4 967	5 042
Boden	Boden	27 887	27 408	18 277	18 680
Luleå	Luleå	75 966	73 950	46 607	45 467
Murjek	Jokkmokk	5 086	5 210	-	-
Gällivare	Gällivare	18 533	18 533	8 480	8 480
Kiruna	Kiruna	23 241	22 969	18 154	18 154
Abisko*	Kiruna	23 241	22 969	110	73
Björkliden	Kiruna	23 241	22 969	-	-
Riksgränsen	Kiruna	23 241	22 969	-	-
Narvik**	Narvik	18 705	18 402	-	-
Totalt		1 940 034	1 830 289	1 900 665	1 760 443

*Abisko räknas som småort, inte tätort

**Uppgifterna avser 2011

Tabell 3.6:1 Befolkning längs nattågets sträckning Stockholm-Narvik

De kommuner som har direkt anslutning med nattågen har cirka 1,9 miljoner invånare. En stor del av underlaget finns dock i Stockholm, längs sträckningen norr om Stockholm är det bara ungefär en miljon i kommunerna och drygt en halv miljon i de tätorter som berörs. Befolkningsutvecklingen varierar i kommunerna. Generellt ökar de stora kommunerna sin befolkning medan de små minskar. Merparten av de kommuner som har stora brister i tillgänglighet för interregionala resor (se avsnitt 4.1) minskar i befolkning.

¹⁰ Längs sträckan Stockholm-Göteborg, som SJ valt att köra utanför avtalet, har de kommuner där nattåget stannar ytterligare ca 600 000 invånare, flertalet i Göteborg.

3.7 Dagens resande och utveckling över tid

Resandeutveckling

Sammanfattning

Resandet med nattågen har minskat successivt sedan 2001 och nådde den lägsta noteringen av antalet passagerare 2014 med 369 000, vilket innebär en minskning med 239 000 passagerare. Under 2015 har dock resandet ökat med nästan 100 000 passagerare, till 466 000, vilket innebär en ökning med 26 procent jämfört med 2014 men är fortfarande på en lägre nivå än 2011 då gällande trafikavtal beslutades.

Att resandet ökat kraftigt under 2015 kan ha flera förklaringar. Några förklaringar till det ökade nattågsresandet som identifierats av Trafikverket är Marknadsgruppens arbete, att SJ sänkt sina priser, men även flyktingströmmarna har påverkat.

Till skillnad från resandet med nattågen har antalet resenärer till och från flygplatserna ökat. Det är främst Luleå, Umeå, Skellefteå och Kiruna flygplatser som har ökat sina inrikes passagerarantal.

Orsakerna till nedgången inom nattågen kan förutom konkurrensen från flyget bland annat vara förseningar och inställda tåg, att samverkan mellan operatör och besöksnäringen har brister eller att tidtabellerna för nattågen inte ger tillräckligt attraktiva avgångs- och ankomsttider.

Resande

Resandet per år med nattågen och inrikesflyg till och från orter med anslutning till nattågen framgår av nedanstående diagram.

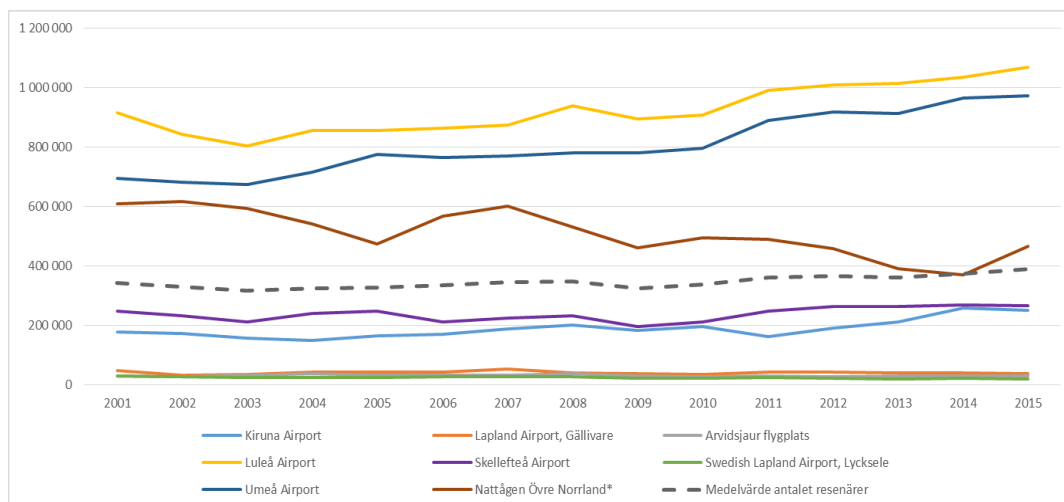


Diagram 3.7:1 Antal resenärer 2001-2015

Resandet har varierat under åren. Mellan 2001 och 2003 minskade resandet med nattågen och på flera flygplatser. Mellan 2003 och 2005 fortsatte passagerarantalet med nattågen att minska samtidigt som främst Umeå, Luleå och Skellefteå flygplatser hade en ökning av passagerarantalen. Det kan därmed antas att passagerare från nattågen övergick till flyg. Orsaken var sannolikt en ökad konkurrens från lågprisflyg och missnöje med standarden på nattågen. Missnöjet orsakades i sin tur både av de allmänt slitna vagnarna och brister i operatörens skötsel av tågen. Fram till 2008 hade dock merparten av vagnarna genomgått en omfattande renovering och ökade krav ställdes i det nya avtalet från 2008 på operatören om skötsel.

Mellan 2005 – 2007 ökade återigen passagerarantalet med nattågen till i princip samma nivåer som 2001 för att sedan återigen sjunka i samband med lågkonjunkturen 2009. Under denna period skedde inga större förändringar i antalet passagerare vid flygplatserna. Från 2009 ligger passagerarantalet för nattågen på en relativt jämn nivå med en viss minskning varje år för att 2014 nå den lägsta noteringen med cirka 369 000 resenärer. Resandet med nattågen har därmed successivt minskat mellan 2001 och 2015 med 238 700 resenärer.

Luleå, Umeå, Skellefteå och Kiruna flygplatser har alla ökat sitt passagerarantal och ligger på högre noteringar än 2001. Umeå har haft den största ökningen, jämfört med 2001 reste 296 000 fler resenärer till eller från Umeå Airport under 2014. Den största ökningen skedde inom inrikes resor med 271 000 fler passagerare. Luleå Airport har haft den näst största ökningen med 160 000 fler passagerare, även här är det inrikestrafiken som står för den största ökningen med 120 000 fler passagerare. I Kiruna har antalet passagerare ökat med 89 000 personer varav inrikesresor med 81 700 passagerare. Antalet resenärer har ökat i Skellefteå med 61 500 resenärer där inrikesresorna står för 22 500 fler passagerare.

I diagrammet kan man se att förändringar av antalet passagerare på nattågen inte haft någon direkt påverkan på antalet resenärer vid de mindre flygplatserna i Arvidsjaur, Gällivare och Lycksele. I Arvidsjaur har det skett en ökning av passagerarantalet, från 33 000 passagerare 2001 till 51 000 passagerare 2014. Hela ökningen består av utrikesresor främst med koppling till den växande biltestnäringen. Gällivare har främst inrikestrafik och denna har minskat med 6 000 passagerare mellan 2001 och 2014. Från Gällivare går det att resa till Arlanda, tidigare har mellanlandning skett i Kramfors men från 2015 finns det även turer med mellanlandning i Arvidsjaur. Antalet passagerare till och från Lycksele har minskat med 7 000 sedan 2001, Lycksele har också främst inrikestrafik och trafiken till Arlanda går via Kramfors. Minskningarna beror främst på närheten till större flygplatser med större konkurrens mellan olika flygbolag vilket möjliggjort tillgång till billigare biljetter för resenärerna.

Om man jämför antalet passagerare på inrikesresorna med destinationsstatistiken för de statliga flygplatserna Kiruna, Luleå och Umeå Airport som Swedavia presenterar gjorde 99 procent av resenärerna vid Umeå och Kiruna Airport en resa till eller från Stockholm under 2014. Motsvarande andel för Luleå var 98 procent. Den största delen av resandet går därmed till och från Stockholm och har även gjort det under de senaste åren. Flyget som resmöjlighet är därmed en konkurrent till nattågen som också trafikerar Stockholm.

Om man ser till medelvärdet för antalet passagerare med både nattågen och inrikes flygresor under dessa år har det ökat med 30 500. Det högsta medelvärdet för antalet passagerare uppmättes 2014 samtidigt som antalet passagerare på nattågen hade den lägsta noteringen och Luleå, Umeå, Skellefteå och Kiruna flygplatser ökade. Orsakerna till nedgången inom

nattågen kan förutom konkurrensen från flyget bland annat vara förseningar och inställda tåg till följd av vinterproblem, infrastrukturproblem, att samverkan mellan operatör och besöksnäringen har brister eller att tidtabellerna för nattågen inte ger tillräckligt attraktiva avgångs- och ankomsttider.

2015 ökade resandet med nattågen igen, för helåret till 465 431 passagerare, vilket motsvarar en ökning med 26 procent jämfört med 2014 och ligger nu på samma nivå som 2011 när nuvarande trafikavtal tecknades.

Det är för tidigt att säga om ökningen är ett trendbrott, eftersom den skett under ett enda år. Det finns flera saker som kan ha påverkat resandet. Marknadsgruppens arbete har gett fler turister i norr, SJ har även sänkt priserna. Ytterligare en faktor som påverkat är flyktingströmmarna. Men Trafikverkets slutsats är att ökningen inte bara kan handla om flyktingar, eftersom ökningen har skett över hela året (förutom april). Ökningen är visserligen större under senare delen av året då flyktingströmmarna var som störst, men skillnaden i flyktingströmmar är betydligt större än skillnaden i ökning av resor med nattågen. Antalet asylansökningar var enligt Migrationsverkets statistik ungefär lika många i början av 2014 som i början av 2015, men resandet med nattågen hade i januari och februari ökat med 14-15 procent jämfört med året före.

Belägningsgrad

I det nu gällande avtalet mellan SJ Norrlandståg och Trafikverket finns en kravspecifikation som föreskriver det minsta antal platser av typerna sitt-, ligg- och sovplats som ska produceras under ett år. Operatören får i övrigt fritt anpassa utbudet efter behovet.

Med den vagnpark som Trafikverket erbjuder för nattågstrafiken är kapaciteten tillräcklig under lågsäsong, under högsäsong är det däremot tänkbart att det skulle kunna finnas behov av ytterligare platser.

En fördel med konceptet lok + vagnar är att det går att variera kapaciteten genom att koppla till eller från vagnar utifrån bokningsläget, vilket gör det möjligt att minska framförandet av tomma platser i onödan. I nedanstående diagram visas den genomsnittliga beläggningen per månad för nattågen till och från övre Norrland under 2015. Belägningsgraden är beräknad utifrån antalet resenärer i förhållande till det antal platser som har producerats.

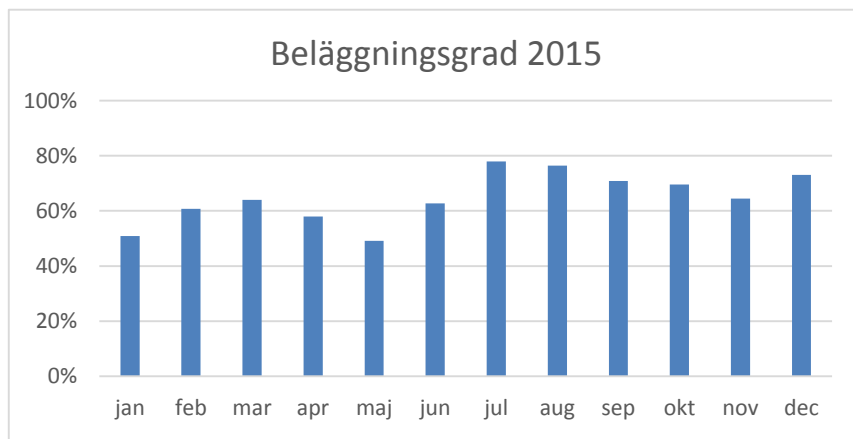


Diagram 3.7:2 Belägningsgrad nattåget till och från övre Norrland 2015.

Källa: Trafikverkets webbaserade inrapporteringssystem

Resvaneundersökning, RVU

Sammanfattning

98 procent av resorna med nattågen utgörs av interregionala resor. Få resor med nattågen är frekvent pendling, nattågen används främst för resor till/från nöje/fritid/besök eller turistmål. Det medför även att en stor del av resandet utgörs av sällanresor. Nattåget har resenärer från hela landet, 40 procent av samtliga resor med nattågen kräver någon anslutning med antingen tåg, buss eller båda delarna. Tio orter står för 80 procent av antalet resor där de vanligaste på- och avstigningsorterna är Stockholm och Kiruna samt orter i Norrbotten, Göteborg, Umeå och Gävle. Om nattågstrafiken inte hade funnits anger de flesta av resenärerna i undersökningen att de rest med flyg följt av bil och buss och var tionde resenär anger att de hade valt att inte göra sin resa. Om den aktuella avgången inte hade funnits anger den största andelen att de rest med flyg följt av en senare/tidigare tur med nattågen eller med ett annat tåg.

Resultat

En resvaneundersökning har genomförts på uppdrag av Trafikverket med syfte att kartlägga resandet med nattågen. Undersökningen gjordes under högsäsong i juni - juli 2015 vid tolv avgångar fördelat på olika veckodagar.

Av de som deltagit i undersökningen var 83 procent bosatta i Sverige, 6 procent i Norge och 11 procent i annat land. Resor med nattågen görs i lika stor utsträckning av män och kvinnor, i undersökningen deltog 49 procent män och 51 procent kvinnor. Den största åldersgruppen i undersökningen var de som är mellan 20 – 34 år (38 %), följt av 35-49 år (22 %) och 50 – 64 år (20 %).

98 procent av de resor som görs med nattågen är längre än 100 kilometer och 96 procent av resorna är interregionala resor enligt Trafikverkets definition, det vill säga resor som är 100 km eller längre och sträcker sig över antingen en länsgräns eller två kommungränser. Få resor med nattågen utgörs av frekvent pendling. I undersökningen var det ingen som använde nattågen för frekvent skol- eller arbetspendling.

Det vanligaste ärendet för resenärerna med nattågen är resa till/från nöje/fritid/besök som utgör 58 procent av resorna, följt av resa till/från turistmål som utgör 30 procent av resorna. Den låga andelen resor i tjänsten, till/från skola/utbildning och arbetsplats kan till viss del bero på att undersökningen gjordes under sommaren, även om resandet med främst syfte att resa till skola/utbildning och arbete inte vanligtvis är så hög med nattågen.

Ärende (till/från)	Andel av resor
Skola/utbildning	1%
Arbetsplats	3%
Resa i arbetet	3%
Nöje/fritid/besök	58%
Turistmål	30%
Inköp/service/kultur	1%
Sjukvård region- eller universitetssjukhus	0%
Sjukvård annan vårdgivare	0%
Annat ärende	3%

Tabell 3.7:1 Ärende med resan

De flesta som reser med nattågen gör det relativt sällan. 63 procent av de tillfrågade har endast gjort den aktuella resan under den senaste månaden och 34 procent har gjort 2-5 enkelresor den senaste månaden. Endast 2 procent har gjort 6-10 enkelresor på en månad och 1 procent 11-19 gånger på en månad. Enligt tabellen nedan är de vanligaste på- och avstigningsorterna Stockholm och Kiruna, där 21 respektive 14 procent av resenärerna stiger av eller på nattågen. Tio orter står för 80 procent av antalet resor varav sex av dessa är orter i Norrbotten samt Göteborg, Umeå och Gävle. Nattågen har resenärer från i stort sett hela landet, på- och avstigning på hållplatser i övriga län som nattågen passerar utgör 19 procent av det totala antalet resor.

På- och avstigningshållplatser	% av antal resor per år
Stockholm C	21%
Kiruna	14%
Luleå C	8%
Narvik stn	8%
Göteborg C	7%
Gällivare C	7%
Boden C	5%
Abisko Turiststation	4%
Umeå C	4%
Gävle C	3%
Övriga hållplatser	19%

Tabell 3.7:2 Hållplatser

89 procent av resorna utgörs av resor inom trafikåtagandet, det vill säga den trafik som ingår i avtalet. Var fjärde resa med nattågen kräver någon anslutning med antingen tåg, buss eller båda delarna. Undersökningen visar att det är vanligast att anslutningsresan startar/slutar i samma län som trafikåtagandet (68 respektive 67 procent). Detta innebär att en relativt stor del av de resande med nattågen bor en bit från nattågens sträckning men ofta i samma län som någon av nattågens hållplatser. 60 procent av samtliga resor görs endast med nattågen.

I resvaneundersökningen ställdes en fråga om hur resenärerna skulle ha rest om inte den aktuella avgången med nattågen hade funnits. Den största andelen av resenärerna svarade

att de skulle ha valt flyget (24 %), rest med senare/tidigare tur med nattågen (21 %) eller rest med annat tåg (20 %). 17 procent hade valt att resa med bil och 4 procent hade avstått. På frågan om vilket färdssätt man hade valt om inte nattågstrafiken hade funnits svarar 38 procent att man hade rest med flyg, 29 procent att man rest med bil och 23 procent med buss. 9 procent anger att de då hade avstått från att resa. Om nattågen inte funnits hade därmed nästan var tionde resenär valt att inte göra sin resa, fler hade även rest med bil jämfört med om den aktuella avgången inte funnits då man i första hand valt ett annat färdssätt, annan tur med nattåget eller annan tåglinje.

Om det inte funnits tågtrafik på sträckan	
Rest med bil	29%
Rest med flyg	38%
Rest med buss	23%
Avstått från att resa	9%
Annat färdssätt	1%

Tabell 3.7:3 Alternativa färdmedel

3.8 Undersökning av långväga resande

Trafikverket genomför undersökningar om hur det långväga resandet ser ut med utgångspunkt från omlandet till flygplatser i den norra delen av landet. Syftet är att ge Trafikverket en bild av hur det långväga resandet ser ut från dessa geografiska områden, där många av flygplatserna har avtalad flygtrafik. 18 flygplatser med angränsande kommuner omfattas av undersökningen, i beskrivningen nedan är fokus på de flygplatser som har anknytning till nattågens sträckning.

Undersökningen visar att förutsättningarna i hög grad styr resandet. I inlandet är bilen ett vanligare val än vid kusten där flyg och tåg i vissa lägen tar större andelar av resandet. Flest antal långväga resor hade kommuner som ligger i samma upptagningsområde som Luleå. Det var även detta upptagningsområde som hade den största andelen flygresor.

Andelen som väljer flyg är högre inom de upptagningsområden som ligger relativt nära större flygplatser som Luleå och Umeå Airport samtidigt som en mindre andel i kommuner som ligger i Sundsvalls upptagningsområde väljer flyget. En orsak till detta kan vara att avståndet till destinationen är så långt att flyget anses vara det bästa alternativet för att snabbt förflytta sig till målet. Det kan även konstateras att fler väljer tåget som bor vid kusten och längre söderut, vilket kan bero på avstånden och den tid det tar att resa med tåg jämfört med flyg. Längre söderut tar det kortare tid att ta sig till exempelvis Stockholm och då kan tåget dessutom vara ett billigare alternativ jämfört med flyget. Detta bekräftas i undersökningen av att de kommuner som ligger inom Sundsvalls upptagningsområde har den största andelen tågresor. Relativt många reser till Stockholm härifrån och tåget är även ett bra alternativ för att ta sig till Stockholm och därifrån fortsätta sin resa.

Utifrån ovanstående går det att konstatera att dagtågen i större utsträckning är ett resealternativ i södra delarna av Norrland jämfört med de norra. Nattågen kan i viss utsträckning uppfylla dessa behov i norr även om konkurrensen från främst flyget är stort. Det finns ett starkt samband mellan restiden med tåg och tågets marknadsandel av tåg-

flygmarknaden. Restiden har en avgörande betydelse när det gäller valet mellan tåg och flyg, till skillnad från valet mellan bil och tåg som är mer komplext. Generellt minskar det långväga resandet med dagtåg ju längre restiderna blir. Vid 4 timmars tågrestd har tåg och flyg lika stor marknadsandel av tåg-flygmarknaden, vid 3 timmars restid brukar tåget dominera och vid 2 timmar kan flyget oftast helt ersättas av tåget.¹¹ Ovanstående beror dock helt på vilka olika alternativ man har att tillgå.

3.9 Alternativa resmöjligheter och koppling till andra trafikslag

De alternativa resmöjligheterna varierar längs nattågens sträckning. Norr om Umeå är flyg ett starkt alternativ både för att avstånden ofta är mycket långa och för att tågutbudet är begränsat utöver nattågen. Längre söderut ökar tågutbudet och dagtåg blir alltmer konkurrenskraftiga som alternativ. För de något kortare resorna är även buss ett alternativ, särskilt längs norrlandskusten där både kommersiell och upphandlad trafik finns att tillgå.

Trafikverket har i andra sammanhang konstaterat att det finns brister i kopplingen mellan olika trafikslag och även mellan olika linjer med samma trafikslag. Det gäller inte specifikt för nattågen även om det helt säkert finns möjlighet till förbättringar även där. Alla önskemål kan inte tillmötesgå eftersom det längs en längre linje finns ett antal möjliga kopplingar och de anslutande linjerna normalt också har ett antal krav på sig om både avgångs- och ankomsttider och andra bytesmöjligheter.

I bilaga 4 redovisas mer i detalj alternativa resmöjligheter längs sträckningen för nattågen till övre Norrland.

3.10 Kundundersökningar – nöjdhetsindex (NKI)

Sammanfattning

Resenärerna på nattågen är totalt sett nöjda. Helhetsintrycket har sjunkit något de senaste åren vilket främst beror på att man anser att maten ombord, komforten, möjligheterna att resa med bagage, städning, biljettpriset samt tidhållningen skulle kunna förbättras. Nattågsresenärerna är däremot nöjda med servicen från personalen ombord, kliva ombord, att det känns tryggt och säkert att resa, informationen om sin tågresor samt enkelheten att boka och hämta ut biljetter.

Vid en jämförelse med annan avtalad trafik kan man se att resenärerna har bäst helhetsintryck av den av Trafikverket upphandlade busstrafiken medan nöjdheten för flyg och tåg ligger lägre, på ungefär samma nivå. Helhetsintrycket har sjunkit jämfört med 2013 för både flyg och tåg men för busstrafiken har den däremot ökat.

¹¹ Rapport: Konkurrens och samverkan mellan tåg och flyg - del 2 tidsserieanalys i Sverige, KTH Arkitektur och samhällsbyggnad

Resultat

Trafikverket genomför årligen kundundersökningar för att följa upp och utvärdera upphandlad trafik. Huvudsyftet är att få kunskap om hur nöjda kunderna är som reser med den av Trafikverket upphandlade trafiken. Den senaste undersökningen för nattågen genomfördes i mars 2015. Undersökningen är gjord på sträckorna Göteborg-Luleå och Stockholm-Luleå och svarsfrekvensen var 73,6 procent respektive 76,2 procent. I tabellen nedan anges det totala resultatet för båda sträckorna. Beskrivningen och tabellen är en sammanfattning, presentationen och undersökningen i sin helhet kan läsas i detalj på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se

Resenärerna på nattågen gör i störst utsträckning en privat- eller fritidsresa. Det finns en spridning av anledningen varför man väljer att resa med nattågen, men merparten väljer det för att det är miljövänligt, prisvärt, bekvämt och för att man saknar egna resalternativ. Det totala helhetsintrycket och om man kan tänka sig att rekommendera andra att resa med nattågen visar en övergripande positiv attityd bland resenärerna. 2015 angav 71 procent att de hade ett bra helhetsintryck av nattågen vilket är en sänkning jämfört med 2013 då 77 procent var nöjda. Nattågsresenärerna är mest nöjda med servicen från personalen ombord, kliva ombord, att det känns tryggt och säkert att resa, informationen om sin tågresä samt enkelheten att boka och hämta ut biljetter. För dessa frågor är få missnöjda och det är även något som resenärerna i många fall anser är bättre nu jämfört med tidigare år.

Det som drar ner betyget för nattågen och som resenärerna i störst utsträckning svarat att de önskar förbättringar inom för att förbättra upplevelsen är främst maten ombord, komforten, möjligheterna att resa med bagage, städning, biljettpriset samt tidhållningen. Endast 38 procent anger att de är nöjda med utbudet av mat och 47 procent anger att de är nöjda med kvaliteten på maten även om det skett en viss förbättring sedan 2013. 69 procent av resenärerna är nöjda med komforten vilket är i nivå med 2013, missnöjet gäller främst bekvämligheten för sitt- och liggplatser. Sedan 2013 har det skett en relativt stor minskning av de som anger att de är nöjda med tidhållningen, från 84 procent till endast 70 procent 2015. Många uttrycker att de har svårt att lita på att tåget ska vara i tid och att de har erfarenhet av försenade och inställda tåg vintertid. Många förknippar även tidhållningen med att man inte får tillräcklig information vid förseningar och trafikstörningar. 74 procent anger att de är nöjda med aspekter kopplade till biljetter till resan (bokning, uthämtning, pris), även om det skett en viss minskning sedan 2013. Resenärerna är betydligt mer nöjda med möjligheterna att boka och hämta ut sin biljett jämfört med biljettpriset, vilket också drar ner den totala bedömningen av biljetter. Endast 61 (Göteborg-Luleå) respektive 56 procent (Stockholm-Luleå) var 2015 nöjda med biljettpriset och missnöjet är främst i förhållande till andra färdssätt såsom flyget vilket är mer tidseffektivt.

Den generella nöjdheten för den av Trafikverket avtalade buss-, flyg och tågtrafiken visar att bussresenärerna i störst utsträckning har en bra helhetsbedömning av sin resa medan den generella nöjdheten för flyg och tåg ligger lägre, på ungefär samma nivå. På busslinjerna svarar mellan 80-90 procent att de är nöjda med bekvämligheten, tryggheten, hur välstädat det är och den service som erbjuds. Det som drar ner betyget något är om resan anses vara prisvärd. På flygsträckorna är åsikterna mer lika nattågen och det är hur bekväma sittplatserna är och maten ombord som man är mest missnöjd med. Helhetsintrycket har sjunkit jämfört med 2013 för både tåg- och flygtrafiken medan den ökat för busstrafiken.

Göteborg - Luleå samt Stockholm - Luleå				
Biljetter		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	78%	10%	12%
	2014	75%	8%	17%
	2015	74%	11%	15%
Information		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	80%	11%	9%
	2014	81%	9%	10%
	2015	80%	10%	10%
Stiga ombord		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	85%	7%	8%
	2014	85%	7%	8%
	2015	86%	7%	7%
Resa med bagage		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	77%	4%	19%
	2015	71%	10%	19%
	2015	69%	14%	17%
Komfort		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	69%	15%	16%
	2014	69%	16%	15%
	2015	69%	15%	16%
Välstädat i vagnen		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	82%	10%	8%
	2014	84%	7%	9%
	2015	76%	11%	13%
Personalen ombord är serviceinriktad		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	87%	8%	5%
	2014	89%	6%	5%
	2015	90%	6%	4%
Utbud av mat		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	36%	20%	44%
	2014	34%	19%	47%
	2015	38%	26%	36%
Kvalité på maten		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	40%	23%	36%
	2014	41%	20%	39%
	2015	47%	20%	33%
Trygghet och säkerhet		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	89%	6%	5%
	2014	86%	9%	5%
	2015	84%	10%	6%
Tidhållning		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	84%	6%	10%
	2014	80%	8%	12%
	2015	70%	7%	23%
Helhetsbedömning		Nöjd (%)	Varken eller (%)	Missnöjd (%)
	2013	77%	14%	9%
	2014	76%	15%	9%
	2015	71%	17%	13%

* det var enkelt att boka biljetten, det var enkelt att hämta ut biljetten, biljetten är prisvärd

** tydlig information på stationen, från personalen ombord samt på skyltningen ombord

*** det är bekväma sitt-/sovplatser, det är behaglig temperatur i vagnen

**** totala helhetsintryck av tågresan, rekommenderar andra att resa med denna tåglinje

Tabell 3.10:1 Nöjd Kund Index

3.11 Biljettförsäljning

Möjligheten att på ett enkelt sätt att kunna köpa biljetter till nattågen är en viktig förutsättning för att skapa en attraktiv produkt, öka resandet och för att nattågen ska uppfattas som tillgängligt för resenärerna. Vid den marknadsundersökning som genomfördes av Trafikverket 2015 framkom ett flertal synpunkter på möjligheterna att boka biljetter. Dessa handlade bland annat om att man önskade sig ett enklare och bättre bokningssystem, att det skulle vara tydligare vid bokning hur man bokar liggvagnsplats, att man ska kunna välja om man vill åka i färdriktningen, kunna boka platser så man sitter nära dom man reser med samt att det skulle vara lättare kunna ta ut sin biljett på stationen istället för att behöva ha den på mobilen.

I nuläget kan biljetter till nattågen köpas på SJs webbplats, *Resrobot* (Samtrafikens webbplats), genom att ringa SJs kundtjänst, SJs biljettautomater, i någon av SJs resebutiker i Stockholm eller Göteborg, via vissa resebyråer samt SJs mobilapp.

Man kan få sin biljett på flera olika sätt, det enklaste sättet är att få biljetten som sms biljett eller e-biljett. E-biljetten kommer då som en pdf-fil till resenärens e-post, biljetten kan då visas upp via mobil, surfplatta eller dator eller skrivas ut på papper. Biljetten kan även hämtas ut i SJs biljettautomater eller mot avgift i någon av SJs resebutiker, Pressbyrå eller 7-Eleven. Biljetten kan även mot en avgift skickas hem till den postadress som man anger när man bokar biljetten.

Vilka av dessa möjligheter som kan nyttjas begränsas av varifrån man reser. Möjligheterna att köpa sin biljett i en resebutik är exempelvis begränsade till om man reser från Stockholm eller Göteborg, biljettautomaterna finns också endast vid de större orterna mellan Kiruna och Göteborg längst nattågens sträckning. Samma förutsättningar gäller för möjligheterna att hämta ut sin biljett då endast vissa orter har tillgång till biljettautomater samt Pressbyrå eller 7-Eleven butik.

3.12 Miljö och standard ombord

De operatörer som kört nattågen har prövat olika åtgärder för att attrahera resenärer till nattågen. I avsnitt 3.13 beskrivs de insatser som Marknadsgruppen för nattåget genomfört under den senaste avtalsperioden. Operatören för nattågen har ett stort ansvar när det gäller att erbjuda och utforma en produkt som attraherar resenärerna. Trafikverket har numera ansvar att tillhandahålla lok och vagnar och vid behov renovera fordonen och därmed tillse att de håller en viss standard, vilket också ger en attraktivare trafik.

En del av kritiken som finns mot nattågen handlar om standarden på tågen. I den marknadsundersökning som Trafikverket genomförde under 2015 framkom ett flertal önskemål från resenärerna om vad man kan göra för att förbättra upplevelsen och standarden vid resor med nattågen.

Något som efterfrågas av resenärerna är nya textilier och kuddar, galgar och upphängningsplatser för ytterkläder, papperskorgar i kupén, skötbord, hela och fungerande persienner samt fack för värdesaker i kupéerna. Tillgängligheten att ta sig upp i sängen och

stegens placering samt tydligare instruktioner om hur man fäller upp och ner sängarna är också något som efterfrågas.

Ventilation och ljus är andra faktorer som många tycker skulle kunna förbättras, det handlar bland annat om önskemål att släcka tidigare på kvällen, ha mer dämpad belysning samt att temperaturen borde vara jämnare och att det borde vara mer tillgängligt att själv kunna reglera temperaturen i sin kupé.

Städningen av kupéer, toaletter, säten, sängar och allmänna ytor är något som många önskar skulle vara bättre och att städning även skulle genomföras av allmänna ytor under resans gång. Toaletter och duschar får en hel del kritik och en bättre funktionalitet efterfrågas liksom bättre lås till dessa utrymmen samt någon form av avställningsyta.

Restaurangvagnen är något som många har synpunkter kring, det handlar bland annat om önskemål att den ska vara öppen under hela resan, ha ett bättre utbud och kvalitet på det som serveras, fler sittplatser och bättre service. Det finns också önskemål att försäljning även ska ske ute i vagnarna av personal för att man ska slippa lämna sitt bagage och enkelt kunna köpa något att äta eller dricka. Förbättringar av detta skulle höja upplevelsen av resan vilket skulle bidra till att öka nattågens attraktivitet.

Några av de mer omfattande förbättringar som efterfrågas är bekvämare samt fäll- och inställningsbara säten, mer benutrymme, mer tillgängligt eluttag vid sovplats, bekvämare sovplatser, bättre isolering i kupéerna, större kupéer med egen toalett, ombyggnation av vagnarna för att skapa bättre utrymmen för att ta med bagage och specialbagage både generellt och i kupéerna.

Kraven på tillgången till modern teknik har ökat från resenärerna. Det är numera en självklarhet att kunna vara uppkopplad till internet överallt. Modern teknik kan innebära att man kan erbjuda en utökad service, tillhandahålla information på ett enklare sätt samt andra typer av tjänster till resenärerna. Möjligheter att kunna se film eller få information om resan via installerade skärmar i kupéer och vid sittplatser samt tillgång till wifi är något som många resenärer efterfrågar. Ovanstående åtgärder är av mer omfattande karaktär som kan bli aktuellt i framtiden om helt nya tåg ska erbjudas, eller vid mer omfattande ombyggnad av dagens vagnar, då det kan finnas anledning att överväga en annan utformning av vagnarna än dagens. Frågan om internet ombord finns ytterligare belyst i avsnitt 5.4.

3.13 Marknadsgruppens arbete

Som framgår tidigare i rapporten bildades Marknadsgruppen efter att Trafikverket ställt krav på en avsiktsförklaring och handlingsplan med intressenter i övre Norrland om en samverkan för att öka resandet för att på sikt nå lönsamhet.

Den gemensamma målsättningen inför och under avtalsperioden har varit att från bägge parter sida arbeta tillsammans med förbättra förutsättningarna för nattågstrafiken i syfte att uppnå ett kommersiellt bärkraftigt passagerarunderlag.

Nedan beskrivs de huvudsakliga förbättringar som arbetet åstadkommit så här långt.

Det som åstadkommit kan delas in i två huvuddelar, marknadsaktiviteter och förbättringsåtgärder.

Marknadsaktiviteter

Operatör, turistföretag och destinationer har upprättat ett partnerskap med gemensam marknadsplan och kommunikationsstrategi. De använder alla aktörers egna kanaler samt en gemensam kampanjwebb.

Exempel på marknadsaktiviteter:

- Gemensam kampanjwebb som lyfter fram reseanledningarna på destinationen Swedish Lapland och kopplar samman det med nattåget som transportsätt och del av reseupplevelsen
- Sommarkampanj med gemensamt deltagande i Swedish Laplands monter på Vildmarkmässan av turistföretag, destinationer och SJ Norrlandståg. Dessutom en annonskampanj i maj på pendeltågen i Mälardalsområdet och banners på SJ:s ombordportal på alla tåg med wifi och i tidningar med Mälardalen som upptagningsområde.
- Vinterkampanj med bl a annons och redaktionellt material kring norrsken i SJ:s ombordtidning Kupé samt annons och redaktionellt material i Lapland Resorts vintermagasin

Marknadsaktiviteter har utförts för att marknadsföra nattågen i koppling till turistmålen med bl a gemensamma arrangemang med SJ vid olika mässor, riktade insatser mot arbetspendlare i Stockholm och kompetensutvecklingsinsatser.

Förbättringsåtgärder

Grunden för förbättringsåtgärderna är en lärande dialog om alla medverkande parter arbetssätt och processer. Systematiskt med Trafikverkets åtgärdsvalsmetodik som förebild har gruppen identifierat problem och listat förbättringsåtgärder. Den utvecklade dialogen är något som inblandade parter är mycket nöjda med.

Syftet med arbetet är att förbättra kvaliteten på resan med det övergripande målet att attraktionskraften för nattåg som resealternativ ska öka och att de som redan är nattågsresenärer ska fortsätta välja tåget som transportsätt. Ett antal delmål har satts upp och åtgärdats:

- Fungerande resekedjor. Tidtabellerna har synkroniserats mellan SJ och RKM och nya samarbetsformer har utvecklats mellan SJ och bussbolagen vid större turistevenemang.
- Maximera den aktiva tiden på plats i fjällen. Avgångstiden från fjällen har förändrats från mitt på dagen till eftermiddagen från 2016.

- Kunskap om Trafikverkets arbetssätt. Marknadsgruppen har ökat kunskapen om hur Trafikverkets tågplaneringsprocess går till och när det går att påverka den.
- Kunskap om näringsens behov av logistik. Utbildningsinsatser har gjorts både inom Trafikverket och inom SJ.
- Information om planerade tågstopp. Ett arbetssätt har utarbetats via Marknadsgruppen som säkrar god framförhållning och utbyte av information.
- Hänsyn till turistnäringens planering vid planering av banarbeten. Näringen tar nu årligen fram ett underlag till Trafikverket med prioriterade datum eller tidsspann då det är minst lämpligt att genomföra planerade banarbeten.
- Utrop på engelska på alla stationer har genomförts
- Information från lokföraren på tåget om resan och resmöjligheter från station har genomförts
- Stationshusen öppna när resenärer är där. En rutin är framtagen som säkerställer att stationerna är öppna i ett samarbete mellan SJ och Jernhusen.
- Tillgänglighet även på mindre men turistiskt viktiga stationer. Trafikverket region nord har inventerat stationerna och utarbetar ett koncept för detta.
- Tillförlitlig information när tågen inte går. Förbättringar är gjorda men mer arbete återstår.

Trafikverkets slutsats av marknadsgruppens arbete är att det varit värdefullt och sannolikt kan vara förebild för liknande samarbeten på andra håll. Hur stor påverkan det haft på resandet är svårt att utvärdera, eftersom resandet rimligen påverkas av en rad olika faktorer i omvärlden.

3.14 Resultat av enkät genomförd av Marknadsgruppen

Sammanfattning

Många som reser till Lapplandsfjällen reser med nattågen, i den enkät som Marknadsgruppen för nattåget genomfört reste 78 procent av resenärerna med tåg till fjällen. Merparten är dessutom återkommande besökare som varit i Lapplandsfjällen tidigare. Resenärerna tycker att miljöpåverkan, säkerhet och bekvämlighet är de tre viktigaste kriterierna vid valet av färdssätt medan kort restid och möjligheten att boka sin resa sent prioriteras lägst. De som inte rest med tåg tycker däremot att komma fram på utsatt tid, säkerheten och att resans pris är rimligt är viktigast. För att öka attraktiviteten för nattågen tycker resenärerna att det som främst kan förbättras är punktligheten, minska förseningar, standarden och funktionen på vagnar och spår, restaurangvagnens service och utbud samt möjligheterna att resa till och mellan närliggande orter.

Resultat

Lapplandsfjällen är ofta en reseanledning för resenärer med nattågen. Med nattåget kan man resa bland annat till Riksgränsen, Björkliden fjällby och Abisko fjällstation.

Marknadsgruppen för nattågen genomförde under mars till september 2015 en enkät för att få kunskap om vad de som reser till Lapplandsfjällen tycker om att resa med tåget till fjällvärlden. Syftet var även att få in synpunkter från resenärer som reser med andra färdssätt än tåget till fjällen. Enkäterna lämnades ut till ovanstående anläggningar varav flest svar inkom från Abisko fjällstation (63 % av samtliga svar).

Totalt 146 enkäter inkom med en jämn fördelning mellan kvinnor och män och olika åldersgrupper¹². 78 procent av resenärerna som svarat på enkäten reste med tåg, resterande har rest med flyg, bil eller buss. Under påsken 2015 var ett antal avgångar med nattågen inställda med anledning av större banarbeten i Stockholm. I undersökningen syns detta genom att 23 procent av resenärerna till Björkliden rest med flyg och flera av dessa anger att de hellre rest med nattågen om det varit möjligt. Samtliga enkätsvar från Björkliden är dessutom från april och sammanfaller därmed delvis med påsken.

66 procent har varit i Lapplandsfjällen tidigare, 32 procent var förstagsbesökare och 2 procent har inte svarat på frågan. Abisko hade störst andel återkommande besökare (45 %) jämfört med Riksgränsen och Björkliden som hade en betydligt lägre andel (6 respektive 20 %). Det kan delvis bero på att enkätsvar från Abisko finns från mars till september medan svaren från Riksgränsen och Björkliden endast avser april och maj.

De som besvarat enkäterna har fått ange hur viktiga olika faktorer är på en femgradig skala från jätteviktigt till inte så viktigt. Trafikverkets sammanställning nedan bygger på att de som angett de två högsta värdena på skalan har sett frågan som viktig. Av samtliga som svarat på enkäten ansåg 82 procent att säkerheten och 83 procent att miljöpåverkan var viktigt vid valet av färdssätt för sin resa. En stor andel angav även att bekvämlighet, resan i sig som en upplevelse samt att komma fram på utsatt tid var viktiga kriterier. Kort restid samt möjligheten att boka sent var det däremot relativt få som prioriterade högt. Svaren mellan anläggningarna skiljer sig till viss del åt. För de resenärer som reste till Abisko var miljöpåverkan, säkerhet och att resan i sig är en upplevelse viktigast. De som reste till Riksgränsen tyckte att bekvämlighet, miljöpåverkan, resans pris och att komma fram på utsatt tid var viktigt medan de som reste till Björkliden prioriterade bekvämlighet, säkerhet, miljöpåverkan och att komma fram på utsatt tid.

¹² Undersökningen kan inte ses som representativ för alla resenärer till Lapplandsfjällen, men redovisar ytterligare en pusselbit som Trafikverket ser som viktig att redovisa i utredningen.

	Jätteviktigt			Inte så viktigt	
Miljöpåverkan	44%	39%	14%	1%	0%
Säkerhet	51%	31%	9%	6%	1%
Bekvämlighet	31%	48%	14%	5%	1%
Resan är en upplevelse i sig	42%	33%	15%	3%	5%
Att komma fram på utsatt tid	36%	38%	16%	8%	0%
Resans pris	34%	30%	29%	5%	0%
Möjlighet att boka sent	14%	25%	36%	16%	7%
Kort restid	10%	20%	26%	35%	8%

Tabell 3.14:1 Viktiga faktorer vid val av färdstätt

Om man jämför ovanstående resultat med svaren från de resenärer som inte rest med tåg till sitt resmål så ansåg den största andelen att det var viktigt att komma fram på utsatt tid (91 %), säkerheten (86 %) och att resans pris var rimligt (77 %) var viktigt vid valet av färdstätt. Även de ansåg att möjligheten att boka sent samt kort restid var minst viktigt.

Många resenärer anger att det som är bra med tåget är att det är miljövänligt, avkopplande, bekvämt, smidigt, tryggt, möjligheten att kunna göra annat medan man reser och att se landskapet. Att resa med relativt mycket bagage som man har tillgängligt under resan och att man anländer direkt till sin destination är också något som många tycker är positivt. Flera av resenärerna efterfrågar däremot ett större utbud av mat i restaurangvagnen, fler platser på tåget, fler avgångar mellan Narvik och Stockholm samt möjligheten till bättre anslutningar med buss till närliggande orter som t.ex. Jokkmokk, Saltoluokta och Kvikkjokk. Att kunna resa med tåg över dagen mellan Abisko och Narvik är också något som efterfrågas. Något som flera anser skulle kunna förbättras är punktligheten och att minska förseningarna.

På frågan om man valt bort tåget och vad som kan få en att välja tåget nästa gång svarar många att priset, tidhållningen, standarden på vagnarna, utbudet av mat i restaurangvagnen, restiden samt fungerande toaletter och duschar är något som behöver förbättras. Restaurangvagnen är något som många kritiserar utifrån perspektivet att den är en viktig del av resan, det handlar bland annat om för få sittplatser, dåligt och för litet utbud av mat samt bättre service. Bättre avrese- och ankomsttider som är anpassade till turisterna och skidanläggningarnas öppettider, bekvämare sitt- och sovplatser, ökad beredskap vid störningar samt bättre kvalitet på banorna är också synpunkter som framkommer. Även de resenärer som inte rest med tåg efterfrågar möjligheten att kunna resa Abisko – Björkliden – Riksgränsen – Narvik över dagen samt fler turer mellan Kiruna och Abisko.

3.15 Turism i övre Norrland

Sammanfattning

Turismen i Sverige växer. Sedan år 2000 har turismens andel av Sveriges totala BNP pendlat mellan 2,6 och 2,8 procent. Den inkommande turismen har stor betydelse för svensk besöksnäring såväl som landet som helhet. Antalet besök i Sverige ökade från 18,8 miljoner under 2013 till 19,9 miljoner 2014 (Tillväxtverket). Turismen i övre Norrland är här av stor betydelse. SCB:s preliminära gästnattsstatistik visar att destinationen Swedish Lapland har ökat 6 procent på ett år. Turismen i 10 av 16 lokala destinationer ökar. Många som reser till norra Sverige för privat- och fritidsresor gör det med nattåget, SJ redovisar siffror som visar på en markant ökning av antal resenärer på nattåget. Under 2015 ökade resandet med närmare 100 000 resenärer.

Andelen övernattningar av utländska turister i Sverige var under 2014 störst i de tre storstadsregionerna men utöver dessa var det flest övernattningar i Värmland, Norrbotten och Dalarna. Bland exempelvis de tyska turisterna har övernattningar i Norrbotten ökat mest sedan 2008, drygt 50 procent. Antalet utländska besökare som reste med tåget inom Sverige ökade med 100 000 jämfört med 2013 medan antalet som reste med flyg inrikes minskade. Beläggningen på några av de största turistanläggningarna i övre Norrland består till stora delar av gäster som åkt upp med nattåget. Enligt jämförelser med hur många som reser till tre av de största fjällanläggningarna och hur många ankommande gäster anläggningarna haft per månad går det att utläsa att i exempelvis Abisko skulle det kunna vara cirka 70 procent av gästerna som rest upp med tåget. Detta överensstämmer ganska bra med en enkät som gjorts på anläggningen där cirka 80 procent svarade att de rest till anläggningen med tåg.

I en av Tillväxtverkets rapporter pekas transportinfrastruktur och tillgänglighet ut som stora utmaningar kopplat till tillväxtpotential för turismen. En bättre förståelse för de långväga persontransporternas behov och för god tillgänglighet både internationellt, nationellt och regionalt, är avgörande för besöksnäringens attraktions- och konkurrenskraft. Detta är en fråga som även Swedish Lapland ser som viktig och de har pekat ut transportinfrastruktur som ett huvudområde för den regionala strategin.

Turismen i övre Norrland

Målet för regeringens turismpolitik är att Sverige ska ha en hög attraktionskraft som turistland och en långsiktig konkurrenskraftig turistnäring, som bidrar till en hållbar tillväxt och ökad sysselsättning i alla delar av landet (Tillväxtverket 2014, sid 10). Följande avsnitt baseras på information och fakta från Tillväxtverket. Den nationella gränsundersökningen IBIS 2014 (inkommande besökare i Sverige) samt rapporten Fakta om svensk turism 2014.

Turismen i övre Norrland är av stor betydelse. Andelen övernattningar från utländska turister i Sverige var under 2014 störst i de tre storstadsregionerna men utöver dessa var det flest övernattningar i Värmland, Norrbotten och Dalarna. Bland exempelvis turisterna från Storbritannien har Norrbotten haft nästan 14 000 fler övernattningar jämfört med 2008. Totala antalet övernattningar för Norrbotten (2014) var 2 191 442 (Tillväxtverket). I Norrbotten ökade omsättningen i besöksnäringen med 73 procent mellan år 2000 och 2010, Swedish Lapland Visitors Board satte då tillsammans med alla lokala destinationsbolag (alla

kommuner i Norrbotten samt Skellefteå och Sorsele kommuner) ett mål om fördubblad omsättning mellan 2010 och 2020. Ambitionsnivån hos destinationen Swedish Laplands turismföretag är dock högre visar den kartläggning av turismföretagens behov av stöttning för tillväxt som genomfördes under hösten 2015. För detta arbete har fem strategiska insatsområden identifierats och enligt analyser bedöms samtliga områden ha stor betydelse för besöksnäringen, ett område är turistisk infrastruktur.

Inom insatsområdet turistisk infrastruktur ingår transporterna till, från och inom destinationen samt kommunens planering av utpekade områden för turistisk verksamhet. Enligt den kartläggning som gjorts för Swedish Lapland anger 81 procent att en utveckling av transporter till destinationen är av stor betydelse. 53 procent av företagen anser att transporter till deras företag är av stor betydelse. Företagarna ser ett stort behov av en stark stödorganisation som kan verka för utveckling av den turistiska infrastrukturen samt för att utveckla insatser för att stödja företagen. Många företag anser också att det är viktigt att insatserna samordnas för att säkerställa bland annat satsningar på infrastruktur (Swedish Lapland).

Inom Norrbottens regionala strategi lyfts också ett antal strategiska områden fram inom området för transportinfrastruktur. För tillväxt och för näringens utveckling inom regionen är det avgörande att det görs satsningar på att stärka infrastrukturen och transportsystemet samt att det finns en god tillgänglighet till och inom destinationen Swedish Lapland. I strategin anses destinationen *behöva säkerställa att transporterna till och mellan de turistiska målpunkterna är av den grad som den internationella gästen förväntar sig. Transportsystemet måste formars utefter hela resan. Därför är det lika viktigt att trafiken är rätt planerad som att informationssystem, reseutbud, tillgänglighet och ombytestpunkter mellan transportslag är riktigt utformade med fokus på hög servicenivå till gästen.*

Ett av de strategiska områdena för destinationen är även att stärka tågtrafiken, både nattågen och övrig interregional tågtrafik med utgångspunkt i näringens behov av en väl fungerande och robust tågtrafik. Eftersom tåg är ett hållbart transportslag tilltalar det även den miljömedvetne resenären samtidigt som det är i linje med destinationens profil som viktig resurs och anledning till att resa dit (Swedish Laplands regionala strategi).

För Västerbotten är den regionala turistorganisationen VästerbottenTurism. De arbetar för en hållbar tillväxt av besöksnäringen i Västerbottens län. De arbetar aktivt med frågor om olika transportslag som finns till, från och inom Västerbotten. Uppgiften är att uppmärksamma ansvariga myndigheter, som äger frågan om transporter, om turistdestinationernas behov. Samarbete sker med ett flertal aktörer för att påverka långsiktiga planer som gynnar besöksnäringen (visitvasterbotten.se).

Fjällvärlden

En intressant aspekt av nattågets relevans för turismen är att kunna få en förståelse för hur nattåget faktiskt bidrar till en regional tillväxt eller växande turism i regionen. För att försöka dra några slutsatser kring detta har antalet avstigande från nattågen jämförts med antalet ankommande gäster till några av de största turistanläggningarna.

Utifrån detta har en procentuell andel räknats fram som kan ge en fingervisning om nattågens betydelse. Utfallet får dock tolkas med viss försiktighet då det inte finns några uppgifter om hur många av de som rest med nattågen som faktiskt övernattat på anläggningarna och att det kan finnas felkällor i statistiken.

Så här kan det exempelvis se ut för Abisko under månaderna februari och mars,

Månad	Avstigande från nattåget	Ankommande gäster till anläggningen	Andel av antalet ankommande som kan ha åkt med nattåget
Februari	1887	2662	71 %
Mars	1830	2977	61 %

Tabell 3.15:1 Ankommande gäster med nattågen

Det man kan utläsa från det material som finns är att det är betydande skillnader i resmönster till de olika anläggningarna. Exempelvis Abisko har en relativt jämn ström av resenärer med tåget som följer antalet ankommande till anläggningen. Björkliden har en något lägre andel resenärer som potentiella gäster på anläggningen, cirka 25 procent. Abisko har dock ett jämnare medeltal på antalet övernattningar per resenär, vilket ligger ganska stadigt kring två nätter. Björkliden och Riksgränsen har större variation samt har ett högre snitt på över tre i de flesta fallen. Riksgränsen är också öppet under en mycket begränsad tid under året vilket gör det svårt att jämföra med de andra anläggningarna.

Ort Månad/år	Abisko		Björkliden		Riksgränsen	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Januari	1394	1666	153	167	48	47
Februari	1613	1887	389	517	592	466
Mars	1563	1830	532	631	1605	613
April	964	942	759	724	1000	855
Maj	229	197	56	129	576	852
Juni	1274	1655	174	222	156	754
Juli	2242	3192	354	458	333	516
Augusti	2165	2506	403	606	215	365
September	842	1079	111	454	54	535
Oktober	352	472	21	44	142	141
November	652	715	23	94	153	252
December	1968	2654	401	368	74	204

Tabell 3.15:2 Antal avstigande resenärer vid tre av de största turistanläggningarna i övre Norrland

Oavsett om man inte kan dra några exakta slutsatser av ovanstående så kan man konstatera att nattåget är ett viktigt transportsätt som bidrar till en relativt stor andel resande till turistanläggningarna och bidrar till anläggningarnas möjligheter till utveckling och tillväxt.

Hur man reser

I en av Tillväxtverkets rapporter pekas transportinfrastruktur och tillgänglighet ut som en stor utmaning kopplat till tillväxtpotentialen. Rapporten pekar på att en bättre förståelse för de långväga persontransporternas behov och för god tillgänglighet, både internationellt, nationellt och regionalt, är avgörande för besöksnäringens attraktions- och konkurrenskraft. Rapporten lyfter fram kunskap om turismen och behoven inom de långväga persontransporterna som nödvändigt för att bättre förutsättningar för infrastruktur ska kunna skapas (Förutsättningar för turismföretag i Sverige – Företagens villkor och verklighet 2014).

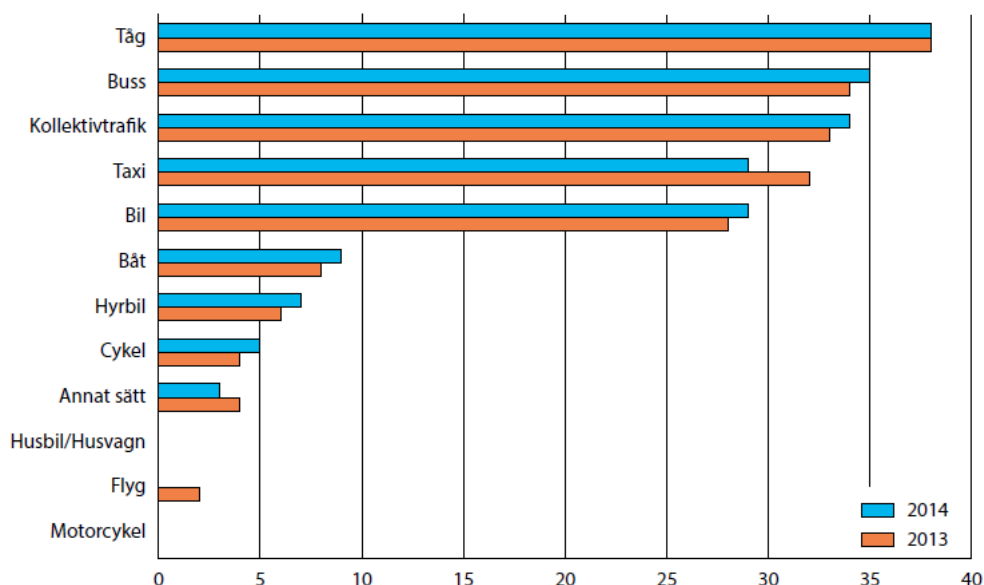
Många som reser till norra Sverige för privat- och fritidsresor gör så med nattåget. SJ redovisar siffror som visar på en markant ökning av antal resenärer på nattåget. Under 2015 har antalet resande ökat med nästan 100 000 jämfört med 2014. Nattåget är ett gott alternativ för turister att se Sverige och övre Norrland.

Antalet utländska besökare som reste med tåg inom Sverige ökade med 100 000 från föregående år medan antalet besökare som reste inom Sverige med flyg minskade. De som reste med tåg var främst resenärer från Danmark, Tyskland och Storbritannien, men även från Frankrike, Italien, Schweiz, USA och Nederländerna. Detta överensstämmer även med resvaneundersökningen om nattåget som gjorts för Trafikverket. De resenärer som åkte med nattåget som var bosatta utanför Sverige var främst från Tyskland, Nederländerna, Storbritannien och Danmark (över 10 % av resenärerna).

För de som kommit till Sverige med flyg var tåg det klart vanligaste alternativet för att färdas inom Sverige (38 %).

Utländska flygresenärer i Sverige under 2013 och 2014; andel fördelat på färdmedel inom Sverige av de som ankom och avreste med flyg (flervalsfråga).

Foreign flight visitors in Sweden during 2013 and 2014; share by mode of transport within Sweden of those who arrived and departed by flight (multiple-choice).



Tabell 3.15:3 Fortsatt färdmedel för resenärer som ankommit Sverige med flyg

Källa: Tillväxtverket IBIS 2014, sid 39

Besök

Bland endagsbesökarna var det 1,4 miljoner besök till Övre Norrland under 2014 (15 % av alla endagsbesök). Endagsbesöken var främst koncentrerade till områden nära gränsen till Norge, Danmark och Finland. Flest endagsbesökare hade Västsverige. Av flerdagsbesöken hade Stockholm flest (46 % av flerdagsbesöken). Andelen besök i Norra Mellansverige, Mellersta Norrland och Övre Norrland minskade, jämfört med 2013, bland både endags- och flerdagsbesökare. Ser man istället till *antalet* besök så ökade de mest i Norra Mellansverige, Mellersta Norrland och Övre Norrland. Bland de utländska flerdagsbesökarna var det för många fritidsresa/semester som var syftet för resan, 35 procent (mellan åren 2011 och 2014). Därefter kom besök hos släkt och/eller vänner som 29 procent svarade var syftet med resan.

Gästnätter

I grafen nedan visas totala antalet gästnätter per län från 2009 till 2015. De turister som reser norrut reser främst till Norrbotten, vilket man också kan se ökat de senaste åren. Även Västerbotten och Västernorrland redovisas.

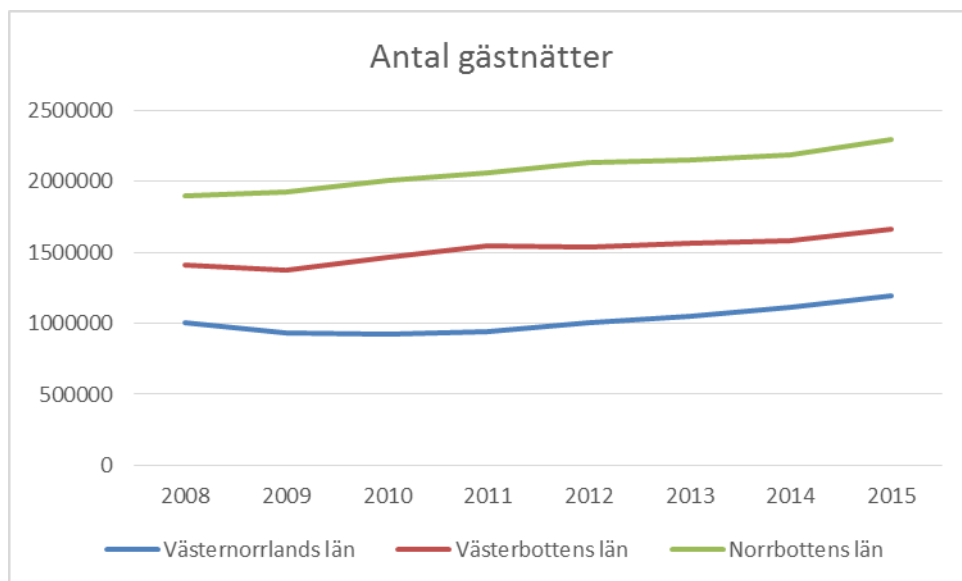


Diagram 3.15:1 Antal gästnätter i de tre nordligaste länen

Källa: Tillväxtverket /SCB

4. Behovsanalys

4.1 Tillgänglighetsanalys

Slutsatser/sammanfattning

2013 bidrog nattågen till övre Norrland till tillgänglighetsförbättringar i 20 kommuner i Norrbottens och Västerbottens län (förbättring i minst ett kriterium) och 2015 till tillgänglighetsförbättringar i 19 kommuner och totalt 44 kriterier. Antalet kommuner som påverkas varierar något mellan åren men nattågen ger mycket stora effekter för tillgängligheten för många av de kommuner som har den allra sämsta tillgängligheten.

Antalet kommuner som fick tillgänglighetsförbättringar var nästan lika stort som 2013 trots att det under 2015 skedde banarbeten och hastighetssänkningar under tiden då undersökningen gjordes. Restiden med nattågen när mätningen gjordes var dessutom cirka två timmar längre 2015 jämfört med 2013.

En totalt sett lång restid i kombination med förlängningar av restiden med nattåget innebär att det blir svårare att uppfylla kraven i tillgänglighetskriterierna för vissa kommuner vad gäller kraven på ankomst-, avgångs- och vistelsetider. Kortare restider med nattågen i kombination med en bättre anpassning till anslutande trafik skulle troligen bidra till att en bättre tillgänglighet kan uppnås med nattågstrafiken även i orter som ligger relativt långt från dess sträckning.

Förändringar kan försämra tillgängligheten

I tidtabellen för 2016 har det genomförts vissa förändringar som medför att det för ett av tågen i vardera riktningen är svårt att uppfylla vissa krav i kriterierna och därigenom bidra till några tillgänglighetsförbättringar. Södergående nattåg avgår 13.03 eller 15.12 från Narvik och ankommer till Stockholm 6.31 eller 10.23. I kriterium 1, 3 och 4 finns krav på ankomsttider före 10.00 (till Stockholm samt storstäder) respektive före 8.30 till Arlanda (internationella resor) som endast det tidigare södergående nattåget kan klara.

Det går att resa norrut från Stockholm med den tidiga avgången 15.59 (måndag-fredag), 16.28 (lördag-söndag) eller 17.56 (24/7 – 1/10-2016). Kravet på ankomsttid för resor från Stockholm i kriterium 2 är före kl. 12.00. Den senare avgången avgår 22.40. Med den tidiga avgången hinner man med nattåget till Riksgränsen före 12.00 men kravet på vistelsetid på minst 6 timmar och återresa samma dag begränsar antalet kommuner som kan få tillgänglighetsförbättringar. Med den senare avgången hinner man däremot bara till Boden före 12.00.

I kriterium 6 är kravet att man ska kunna resa från studieorten på fredag efter 16.00 och resa tillbaka från hemorten på söndag efter 12.00. Den tidigare avgångstiden i tidtabellen för 2016 innebär däremot att man i norrgående riktning kan ansluta från fler högskoleorter långt nattågets sträckning inom kraven i kriteriet samt före 23.00. Tidtabellen innebär bl.a. att man kan resa från universitet och högskolor i Uppsala, Gävle och Sundsvall. Det är däremot endast den senare avgången från Stockholm som kan ge tillgänglighetsförbättringar till universitet och högskolor där man måste ansluta till Stockholm. Möjligheten finns dock att göra ena resan med flyg och ändå uppfylla kraven i kriteriet. Båda nattågsavgångarna i södergående riktning är däremot efter 12.00 och båda kan bidra till tillgänglighetsförbättringar inom kriteriet.

Utifrån ovanstående kan man anta att tillgänglighetseffekterna kan bli färre i samband med mätningen för 2016. Målet med den upphandlade trafiken är att den ska leda till tillgänglighetsförbättringar. Trafikverket har därför ambitionen att i upphandling av nattågstrafiken ställa krav på att tidtabeller ska läggas så att tillgänglighetseffekter i så många kommuner som möjligt kan uppnås.

Att mäta tillgänglighet med nattåg

För att kunna mäta resmöjligheter använder Trafikverket en datamodell som har utvecklats särskilt för detta ändamål. Modellen utgår från Samtrafikens databas och mäter vilka möjligheter som finns att resa mellan någon av Sveriges 290 kommuner och särskilt utvalda målpunkter. I normalfallet utgörs mätpunkten av kommunhuvudorten medan målpunkten varierar beroende på resans syfte.

Exempel på målpunkter är flygplatser, storstäder, högskolor och sjukhus.

Resmöjligheterna mäts utifrån åtta olika kriterier för att fånga in olika typer av resor.

Dessa är:

- 1 Till Stockholm
- 2 Från Stockholm
- 3 Internationella resor
- 4 Storstäder
- 5 Regionsjukhus
- 6 Universitet och högskolor
- 7 Närliggande större orter
- 8 Besöksnäring

Kriterierna innehåller gränsvärden för tidigaste avgångstid, maximal restid, senaste ankomsttid, minsta vistelsetid samt även antal orter och flygplatser som ska kunna nås. Utifrån hur väl dessa kriterier kan uppfyllas värderas tillgänglighetstillgängligheten för respektive kommun i tre nivåer; god, acceptabel eller dålig tillgänglighet. Kriterierna beskrivs närmare i bilaga 1.

Tillgängligheten åskådliggörs genom att låta respektive nivå identifieras via färger i tabeller och på kartor enligt följande; god tillgänglighet ger grön färg, acceptabel tillgänglighet ger gul färg och dålig tillgänglighet ger röd färg.

Resultatet från tillgänglighetsanalysen är en indikator för behovet av eventuella insatser från trafikverket. En kommun anses vara prioriterad för åtgärd om den har dålig tillgänglighet i tre kriterier eller fler.

Eftersom tillgänglighetskriterierna är utformade så att det krävs relativt snabba resor för att klara kraven passar nattågen dock inte in riktigt i mallen. Genom de långa restiderna uppfyller nattågen i allmänhet inte Rikstrafikens tillgänglighetskriterier.

Många använder dock nattågen som ett sätt att nå andra delar av landet över natt med möjlighet att använda hela dagen därpå för resärendet och sedan ha möjlighet att åka tillbaka nästa natt (eller vid ett senare tillfälle, t ex vid veckopendling).

Nattågen ger därmed stora tillgänglighetseffekter, samtidigt som de knappast kan ses som en fullgod ersättning för resmöjligheter över dagen.

Vilken tillgänglighetseffekt nattågen i realiteten tillmäts beror på hur strikt gränserna i kriterierna tolkas. Tillgängligheten påverkas i någon mån i alla kriterier där nattågen ger en resmöjlighet till målpunkten. Trafikverket har valt att i analysen betrakta resmöjligheter över natt, som uppfyller tillgänglighetskraven förutom restiden, som acceptabel tillgänglighet (gul färg). I redovisningen har vi för tydlighets skull valt att markera tillgänglighetsförbättringar med nattågen med orange färg för att skilja det från acceptabel tillgänglighet som åstadkommits med annan trafik.

Nattågen till övre Norrland ger resmöjligheter längs hela sträckningen och bidrar därmed till tillgängligheten för många kommuner. Men det är bara när tillgängligheten är dålig utan nattågstrafiken och ovanstående krav uppfylls förutom restiden, som nattågen ger en tillgänglighetsförbättring i analysen. I en nattågsanalys kan fem av kriterierna få förbättrad tillgänglighet. Hur nattågsanalysen går till beskrivs närmare i bilaga 1.

Tillgänglighetsförbättringarna varierar mellan åren, beroende på hur väl resmöjligheterna stämmer med kraven. Det kan vara både nattågens tider och anslutande resmöjligheter som avgör om tillgängligheten förbättras eller inte.

I analysen nedan har vi valt att studera tillgänglighetsförbättringarna under tre år. Det finns flera anledningar till detta. En anledning är att studera om det finns någon generell förändring över tid. En annan anledning är att effekterna varierar något och vi vill få med även kommuner som ligger på gränsen till att klara kriterierna.

Tillgängligheten nedan är mätt för vecka 41 2015 och redovisas kommunvis. I tabellerna har tillgänglighetseffekter som uppnåtts med nattågen för tydlighetens skull redovisats med orange färg.

Tillgänglighetsanalys

Arjeplog

I Arjeplog bidrar nattåget i 2015 års mätning till tillgänglighetsförbättring i kriterium 1. Arjeplog har dålig tillgänglighet i kriterium 2, 4 och 6 medan tillgängligheten i kriterium 3 är acceptabel. I kriterium 3 är det acceptabel tillgänglighet med anledning av möjligheterna till anslutande trafik till flyget mellan Arvidsjaur och Stockholm.

Arjeplog								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:1 Tillgänglighet Arjeplog

Tillgängligheten har påverkats i fler kriterier tidigare år. 2013 bidrog nattågstrafiken till tillgänglighetsförbättringar inom kriterium 1, 3, 4 och 6. En skillnad i mätningen är dock att den anslutningstrafik som finns från Arjeplog till Arvidsjaur flygplats då inte fanns med i

databasen. Anslutningstrafiken ger stora tillgänglighetsförbättringar för Arjeplog men restiderna med flyget klarar inte kraven i K1 och K2.

Arjeplog	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:2 Påverkan av nattåget Arjeplog

Den som ska resa med nattåget och bor i Arjeplog kan kliva på och av tåget i Älvsbyn eller Jörn och ansluta till dessa orter med buss via Arvidsjaur till Älvsbyn eller direkt till Jörn. Avgångstiderna i södergående riktning möjliggör att man från både Arvidsjaur och Jörn kan resa med både den tidigare och senare avgången och anlända till Stockholm före 10.00 (krav i kriterium 1 och 4) och före 8.30 till Arlanda (krav i kriterium 3).

Kraven i kriterium 2 är att ankomma före 12.00 till kommunen och ha en vistelsetid på minst 6 timmar på orten för att sedan kunna resa hem samma dag. Anslutningsresan mellan Jörn och Arjeplog eller Älvsbyn och Arjeplog är relativt lång. Det borde innebära att en kortare restid med nattåget i kombination med bra anpassad anslutningstrafik ökar möjligheterna att uppnå kraven på ankomsttid och vistelsetid. Restiden har ökat i tidtabellerna de tre senaste åren i norrgående riktning mellan Stockholm och Älvsbyn. 2013 gick det när mätningen gjordes att resa mellan Stockholm och Älvsbyn på 11 timmar, resterande del av året på 13 timmar och 40 minuter. Under 2015 däremot var restiden 12 timmar och 55 minuter under större delen av året men när mätningen gjordes var restiden 15 timmar och 5 minuter, vilket berodde på nedsatt hastighet mellan Bastuträsk och Boden samt banarbeten längst sträckan.

I kriterium 4 sker tillgänglighetsförbättring endast 2013 trots att tågtiderna medger att kriteriet klaras. Det beror på att anslutande busslinje till Jörn inte klarar förbindelsen på lördagar. Även om kriteriet således inte klaras alla dagar ger nattåget ändå betydande tillgänglighetsvinster även i detta kriterium.

Orsaken till att en tillgänglighetsförbättring sker inom kriterium 6 år 2013 men inte 2014 och 2015 är att det i nattågsanalysen inte tillåts fler än tre delresor. På söndagar blir det i många destinationer fyra delresor eftersom man från Arjeplog måste byta buss i Arvidsjaur. Vid hemresan som startar på fredagen går bussen direkt Jörn-Arjeplog. Även här är det så att det finns resmöjligheter men de klarar inte kraven i analysen fullt ut.

Arvidsjaur

I Arvidsjaur bidrar nattåget 2015 till bättre tillgänglighet inom kriterium 4 och 6 och har gjort det de tre senaste åren. Kommunen har en god tillgänglighet till Stockholm (kriterium 1), dålig tillgänglighet från Stockholm (kriterium 2) och en acceptabel tillgänglighet inom kriterium 3. Att tillgängligheten är god eller acceptabel i kriterium 1 och 3 beror på resmöjligheterna med flyget mellan Arvidsjaur – Stockholm.

Arvidsjaur								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:3 Tillgänglighet Arvidsjaur

Den som ska resa med nattåget till eller från Arvidsjaur kliver med fördel på och av i Jörn dit anslutningsresan är kortast. Anslutningsresan görs med buss.

Arvidsjaur	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:4 Påverkan av nattåget Arvidsjaur

2013 gav nattåget även tillgänglighetsförbättringar inom kriterium 2, från Stockholm. Under detta år kunde man under den period som mätningen gjordes resa norrut från Stockholm 22.12 och ankomma till Jörn 8.55. Återresa mot Stockholm kunde sedan göras 19.46. Kraven i kriterium 2 är en ankomsttid före 12.00 och en vistelsetid på minst 6 timmar.

Anslutningsresa med buss mellan Arvidsjaur och Älvsbyn tar cirka 3 timmar tur och retur, men turerna är få.

2015 nådde man Arvidsjaur först 12.00 och returen skedde 16.05, varför vistelsetiden på sex timmar inte var möjlig att uppnå.

2015 försämrades möjligheterna att uppnå kraven i kriteriet med anledning av längre restid i norrgående riktning under mätningen med anledning av banarbeten och sänkt hastighet mellan Bastuträsk och Boden som gör att kravet på vistelsetid inte kunde uppfyllas.

Att tillgänglighetsförbättringar nås inom kriterium 4 och 6 (storstäder samt universitet/högskolor) genom nattågstrafiken beror på att man med nattåget kan nå Stockholm 6.30 eller 9.16. När mätningen gjordes kunde återresa ske antingen 17.55 eller 22.40 tillbaka mot Jörn och Arvidsjaur. Den tidigare avgången ger däremot inga tillgänglighetseffekter under resterande del av året då ankomsttiden till Jörn är 4.46. Att det sker en förbättring inom kriterium 6 beror även det eventuellt på att man när mätningen gjordes kunde resa med både den tidigare och senare norrgående avgången. Resan från Stockholm på fredag kunde då starta 17.55 eller 22.40 och nå Jörn 6.40 eller 9.08 för anslutningsresa till Arvidsjaur. Återresa från Arvidsjaur kan sedan ske på söndag eftermiddag då nattåget avgår från Jörn 19.46 eller 21.40 med ankomst i Stockholm 6.30 eller 9.16. Kraven i kriteriet uppnås därmed då man kan resa från studieorten på fredag efter 16.00 och tillbaka på söndag efter 12.00.

Bjurholm

Bjurholm har god tillgänglighet i kriterium 4 och får 2015 acceptabel tillgänglighet i kriterium 1, 2, 3 och 6, via nattågstrafiken. Under 2013 och 2014 hade Bjurholm tillgänglighetsförbättringar endast i kriterium 3 och 6.

Bjurholm								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:5 Tillgänglighet Bjurholm

Den som ska till eller från Bjurholm kliver av eller på nattåget i Umeå och då är det den tidigare avgången söderut och den senare avgången norrut med nattåget som ankommer Umeå vid en lämplig tid. En avgång i vardera riktningen ankommer Umeå mitt i natten vilket inte ger några tillgänglighetseffekter. Anslutning till Umeå görs med buss.

Bjurholm	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:6 Påverkan av nattåget Bjurholm

Förbättringar inom kriterium 1 och 2 har inte uppnåtts två föregående år. Det var däremot kriterium 3 och 6 samtliga tre år.

Att tillgängligheten förbättrats med nattåget i kriterium 1 och 2 under 2015 beror på att förbindelsen med flyget försämrats 2015. Kraven i kriterierna har uppnåtts även tidigare år men har inte gett utslag i undersökningen eftersom flyget då varit ett bättre alternativ.

Om man jämför tidtabellerna de tre senaste åren har ankomsttiderna från Stockholm till Umeå varit ungefär lika (mellan ca 6.00–7.00 på morgonen) och det borde således ha varit möjligt att uppnå kraven på ankomsttid till Bjurholm före 12.00. Vistelsetiden borde också kunna uppfyllas samtliga tre år då återresa från Umeå skett efter 21.00. Orsaken till att det först sker en tillgänglighetsförbättring via nattågen 2015 är för att tillgängligheten tidigare år klarats med flyg via Umeå.

Gällivare

Gällivare har genom Trafikverkets avtal acceptabel tillgänglighet inom kriterium 1, 3, 4 och 6. I kriterium 2 har kommunen dålig tillgänglighet. Nattåget ger 2015 inga tillgänglighetsförbättringar i Gällivare.

Gällivare								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:7 Tillgänglighet Gällivare

Att Gällivare ändå redovisas här beror på att nattåget gett tillgänglighetsförbättringar inom kriterium 2 både 2013 och 2014.

Gällivare	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:8 Påverkan av nattåget Gällivare

Att det gav en tillgänglighetsförbättring i kriterium 2 2013 och 2014 är för att man anlände till Gällivare 8.39 och kunde resa till Stockholm efter 6 timmars vistelsetid kl. 17.42 och nå Stockholm 9.20.

Anledningen till att Gällivare inte klarade kriterium 2 med nattåg i 2015 års mätning är att det inte blev 6 timmars vistelsetid. Det fanns två möjligheter att nå Gällivare med nattåget. Det som skulle möjliggöra en ankomst före 12.00 (ytterligare ett krav i kriteriet) gick 17.55 från Stockholm och var i Gällivare 11.44. Men återresan startade redan 17.01 som senast, vilket innebar att det bara blev drygt 5 timmars vistelsetid. För att klara kriteriet måste tåget antingen nå Gällivare tidigare på dagen eller gå senare.

Orsaken till ovanstående är att det under två månader på hösten (3/8 – 12/10) i samband med att mätningen genomfördes pågick banarbeten på sträckan i kombination med nedsatt hastighet mellan Bastuträsk och Boden som orsakade senareläggning i tidtabellen för norrgående tåg. Kriterium 2 uppfylls däremot under resterande del av året då man når Gällivare redan kl. 9.48 och med 6 timmars vistelsetid kan åka från Gällivare kl. 17.00 och nå Stockholm kl. 9.16 efterföljande dag.

Jokkmokk

Jokkmokk får stora förbättringar av tillgängligheten med nattåget trots att tåget inte angör kommunhuvudorten. Det finns ingen annan av Trafikverket avtalad trafik som ger några tillgänglighetsförbättringar för Jokkmokk, men nattåget ger stora förbättringar. 2015 gav nattåget tillgänglighetsförbättringar inom kriterium 1, 3, 4 och 6 men inom kriterium 2 är tillgängligheten dålig. Tidigare år har nattågen även klarat kriterium 2.

Jokkmokk								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:9 Tillgänglighet Jokkmokk

Den som ska resa till/från Jokkmokk åker mest troligt tåg till/från Murjek och gör anslutningsresa med buss.

Jokkmokk	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:10 Påverkan av nattåget Jokkmokk

Orsaken till att Jokkmokk inte klarade kriterium 2 med nattåg 2015 är att det inte blev 6 timmars vistelsetid. Det fanns en möjlighet att nå Jokkmokk med nattåget med en ankomst före 12.00. Detta tåg gick 17.55 från Stockholm och anlände till Murjek 10.25. Anslutande buss avgick mot Jokkmokk 12.45, det innebär att det inte fanns någon möjlighet att hinna med denna till Jokkmokk, ha minst 6 timmars vistelsetid och hinna tillbaka med tåget mot Stockholm från Murjek 18.13.

Under två månader på hösten (3/8 – 12/10) i samband med att mätningen genomfördes pågick banarbeten på sträckan i kombination med nedsatt hastighet mellan Bastuträsk och Boden som orsakade senareläggning i tidtabellen för norrgående tåg. Kriterium 2 uppfylls däremot under resterande del av året då man når Murjek redan 8.42 och med 6 timmars vistelsetid kan åka från Murjek 18.13 för att nå Stockholm 9.16 efterföljande dag. Anpassad anslutningstrafik finns för dessa tider.

Kiruna

Kiruna har acceptabel tillgänglighet i kriterium 1, 3 och 6 som uppnås via flygtrafiken mellan Kiruna och Stockholm. Tillgängligheten inom kriterium 2 är dålig och nattåget bidrar till en tillgänglighetsförbättring i kriterium 4.

Kiruna								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:11 Tillgänglighet Kiruna

2013 bidrog nattåget till tillgänglighetsförbättringar inom fler kriterier (2, 3 och 6), 2014 var det inga förbättringar alls. Orsaken till att färre tillgänglighetsförbättringar uppnåts med nattåget de två senaste åren är att flygtrafiken bättre motsvarat kraven i tillgänglighetskriterierna. Kiruna har haft ganska stora variationer i flygutbudet vilket gör att nattågen haft varierande betydelse för tillgängligheten.

Kiruna	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:12 Påverkan av nattåget Kiruna

Kraven i kriterium 4 är att man ska kunna nå storstäder med en enkeltur på förmiddagen och en på eftermiddagen sju dagar i veckan med en ankomsttid före kl. 10.00 och 4 timmars vistelsetid mellan 10.00 och 18.00. Under 2015 kunde man resa från Kiruna 15.48 och ankomma till Stockholm 9.16. Återresa kan sedan göras 17.55 från Stockholm för att vara åter i Kiruna 13.02 (3/8 – 12/10) efterföljande dag (11.06 resterande del av året). Orsaken till att det blivit en tillgänglighetsförbättring med nattågen inom detta kriterium 2015 är att man inte längre når storstadsalternativet Luleå med tåg inom kraven i kriteriet. Istället blir Stockholm med nattåg möjligt, vilket det varit tidigare år också men då behövdes inte den möjligheten för att klara kraven i kriteriet då det gjordes för Luleå.

Lycksele

Lycksele								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:13 Tillgänglighet Lycksele

Lycksele får mycket stora förbättringar av tillgängligheten med Trafikverkets avtal. Utan avtalen är det dålig tillgänglighet i alla kriterier men med avtalen blir det god eller acceptabel tillgänglighet i alla kriterier. 2013 hade Lycksele inte godkänd tillgänglighet i kriterium 6 – Universitet och högskolor men från 2014 har nattåget gett en acceptabel tillgänglighet.

Lycksele	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:14 Påverkan av nattåget Lycksele

Att tillgängligheten förbättrats med nattåget under 2014 och 2015 kan bero på förändring i tidtabeller vid flera olika anslutningar vid ankomst med nattåget till flertalet studieorter runt om i Sverige.

Det är troligen som så att det skett en förändring pga. tidtabeller för andra anslutningar och inte specifikt för nattågets tidtabell.

Malå

Malå								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:15 Tillgänglighet Malå

I Malå har det skett en del förändringar vad gäller tillgängligheten de tre senaste åren. Malås närmaste stationer för nattåget är Bastuträsk och Jörn. Vanligtvis åker resenären med nattåget från Bastuträsk, dit går en länstaxi anpassad för nattåget.

Från 2014 till 2015 har Malå tappat en tillgänglighetsförbättring i K2 vilket är resor från Stockholm. 2013 gav nattåget även tillgänglighetsförbättring i K3.

Malå	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:16 Påverkan av nattåget Malå

Nordmaling

Nordmaling								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:17 Tillgänglighet Nordmaling

Nordmaling har under samtliga tre år fått en förbättring i kriterium 3 och även en förbättring i kriterium 6 under 2013 och 2014. Under 2015 blir det dock ingen förbättring i kriterium 6 eftersom kriteriet klaras med acceptabel tillgänglighet även utan nattåget.

Nordmaling	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:18 Påverkan av nattåget Nordmaling

Norsjö

Norsjö								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:19 Tillgänglighet Norsjö

Norsjö har stora tillgänglighetsbrister. Utan Trafikverkets avtal är det stora brister i sju av åtta kriterier. I tre av dessa klaras tillgängligheten med andra avtal. Norsjö får förbättring i resterande fyra kriterier av nattåget. Samma fyra kriterier, K1, K2, K3 och K6 påverkas både 2013, 2014 och 2015.

Norsjö	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:20 Påverkan av nattåget Norsjö

Pajala

Pajala								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:21 Tillgänglighet Pajala

Pajala	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:22 Påverkan av nattåget Pajala

Pajala har inte fått någon förbättring i tillgänglighet med nattåget de senaste åren men under 2015 har det skett en förbättring i K1 – Till Stockholm. Från Pajala åker man då buss till Luleå för att ansluta till nattåget. Tidigare har det avtalade flyget Pajala-Luleå gett tillgänglighetsförbättring även i K1, men 2015 klaras inte vistelsetiden på sex timmar i Stockholm alla dagar, även om det inte är långt ifrån.

Piteå

Piteå								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:23 Tillgänglighet Piteå

Piteå	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:24 Påverkan av nattåget Piteå

Piteå kommun har relativt god tillgänglighet till viss del tack vare av en anslutningstrafik till flyget i Luleå som körs kommersiellt. Piteå har 2015 inte fått några tillgänglighets-

förbättringar av nattågen, men är med i redovisningen eftersom kommunen fått förbättringar i mätningarna tidigare år, då anslutningstrafiken inte fanns med i databasen. Kriterium 3 och 6 förbättrades under 2013, endast i kriterium 6 under 2014. Från Piteå ansluter man troligtvis med nattåget i Älvsbyn.

Robertsfors

Robertsfors								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:25 Tillgänglighet Robertsfors

Robertsfors	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:26 Påverkan av nattåget Robertsfors

För den som ska resa till eller från Robertsfors är Umeå mest relevant för anslutning, både för tåg och flyg. Här är det en del variationer de senaste tre åren över i vilka kriterier det har skett tillgänglighetsförbättringar. Tidtabellen för nattåget har inte ändrats så många minuter vad gäller Umeå, så det är andra faktorer som avgör.

2015 klarar nattåget tillgängligheten i K3 och K6. 2013 klarade nattågen tillgängligheten i K1 och K3 och 2014 i K2, förutom K3 och K6. 2015 är det acceptabel tillgänglighet i K1 även utan nattågen och det blir ingen förbättring i K2.

Storuman

Storuman								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:27 Tillgänglighet Storuman

Storuman	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:28 Påverkan av nattåget Storuman

Storuman har stora tillgänglighetsbrister. Utan Trafikverkets avtal är det dålig tillgänglighet i samtliga kriterier. Andra avtal ger förbättringar i K4 och K5. Nattåget ger tillgänglighetsförbättring i K1 och K3 samtliga tre år. Det dessutom blivit en förbättring i K2 under 2015. För Storuman sker anslutningen till nattåget troligtvis i Umeå.

Vindeln

Vindeln								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:29 Tillgänglighet Vindeln

Vindeln	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:30 Påverkan av nattåget Vindeln

I Vindeln har nattåget gett förbättringar i K3 alla studerade år. Dessutom har det blivit en förbättring i K6 tack vare nattåget under 2014 men inte de andra två åren. Vindeln klarar i K6 acceptabel tillgänglighet 2013 och 2015 utan nattåget.

Vindeln är en ort där alla nattåg inte stannar på grund av att tiderna blir sådana att vissa tåg blir ointressanta. Under de senaste åren har tåg 91 och 92 stannat där.

Vännäs

Vännäs								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:31 Tillgänglighet Vännäs

Vännäs	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:32 Påverkan av nattåget Vännäs

Vännäs får inga effekter av nattåget 2015. Kommunen finns med i redovisningen eftersom nattåget gav en effekt i K3 2013 och 2014. För 2015 har tillgängligheten med andra resalternativ förbättrats så att acceptabel tillgänglighet klaras i K3 utan nattåget.

Åsele

Åsele								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:33 Tillgänglighet Åsele

Åsele	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:34 Påverkan av nattåget Åsele

Under 2013 hade Åsele förbättrad tillgänglighet i K1, K2 och K3 med nattåget. 2014 gav nattåget ingen förbättrad tillgänglighet och 2015 blev det endast förbättrad tillgänglighet i K2. Åsele klarar dock, till stor del på grund av anslutningstrafik till flyget i Vilhelmina, acceptabel tillgänglighet i alla kriterier förutom K6 ändå.

Nattåget har inte gett någon förbättrad tillgänglighet i K6 något av de tre senaste åren och Åsele har inte heller haft acceptabel tillgänglighet i kriteriet något av åren.

Älvsbyn

Älvsbyn								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:35 Tillgänglighet Älvsbyn

Älvsbyn	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:36 Påverkan av nattåget Älvsbyn

Älvsbyn får förbättrad tillgänglighet av nattåget i K1, K2, K3 och K6. Det gäller även 2013 och 2014. Övriga kriterier klaras med acceptabel tillgänglighet eller bättre ändå.

Överkalix

Överkalix								
Kriterium	1 Till Stockholm	2 Från Stockholm	3 Internationella resor	4 Storstäder	5 Regionsjukhus	6 Universitet	7 Andra större städer	8 Besöksnäring
Utan avtal								
Med avtal 2015								
Med nattåg					Ej effekt nattåg		Ej effekt nattåg	Ej effekt nattåg

Tabell 4.1:37 Tillgänglighet Överkalix

Överkalix	K1	K2	K3	K4	K6
2013					
2014					
2015					

Tabell 4.1:38 Påverkan av nattåget Överkalix

I K1 och K3 har Överkalix haft förbättrad tillgänglighet både 2013 och 2014 med nattåget men under 2015 ger nattåget ingen förbättrad tillgänglighet.

För Överkalix är det anslutning till nattåget i Luleå men det går bara en buss kl 13.50 med byte i Töre, som är framme 16.05 eller en buss 18.00. För att hinna med det tidiga tåget ska då den tidigare bussen tas. Resenären är då framme i Stockholm 06.30. För att kunna åka tillbaka efter kl 16 från Stockholm då så kan man ta tåget 17.55 och har fått en vistelsetid på 6 timmar. I K3 klarar nattåget också Arlanda innan 8.30 med tidiga nattåget och även återresan efter kl 17.

Varför Överkalix inte klarar tillgängligheten i exempelvis K1 och K3 har att göra med att analysen väljer den mest fördelaktiga resan utan större marginal vad gäller byte mellan olika anslutningar. I Överkalix fall blir det då en resa med fyra delresor. Detta räknas inte som en acceptabel tillgänglighet och det godkänns därför inte i de olika kriterierna. Nattåget är därmed nära att klara tillgängligheten i K1 och K3 för Överkalix även 2015.

Ger alla tåg samma effekt?

Trafikverkets tillgänglighetsmodell ger möjlighet att simulera vad som händer med tillgängligheten om trafiken förändras. Nattågstrafiken till övre Norrland är uppbyggd med två tågpar. Tåg 91 och tåg 92 fungerar som ett omlopp och tåg 93 och tåg 94 som ett annat omlopp. Förutom att studera tillgänglighetsförändringen utan alla nattåg har även studerats vad som händer om det ena eller det andra av dessa tågpar inte skulle köras. I tabellen nedan visas skillnaderna. I den vänstra tabellen redovisas alla tillgänglighetseffekter av nattågen. I nästa tabell redovisas effekten om tåg 91 och 92 inte skulle köras och till höger redovisas vad som skulle hända om tåg 93 och 94 inte skulle köras. För de kriterier som blir röda i tabellen förloras tillgänglighetseffekten. Det framgår tydligt att 91 och 92 ger de flesta av tillgänglighetseffekterna medan 93 och 94 bara ger effekt i några fall. I sammanhanget är det dock viktigt att påpeka att nattågsanalysen för närvarande inte klarar att mäta tillgängligheten när det gäller kriterium 8 Besöksnäring. Tåg 93/94 är det tåg som ger bästa förutsättningarna i form av ankomst- och avgångstider för turister till Kirunafjällen.

Kommun	Med alla nattåg					Utan 91/92					Utan 93/94				
	K1	K2	K3	K4	K6	K1	K2	K3	K4	K6	K1	K2	K3	K4	K6
Nordmaling															
Bjurholm															
Vindeln															
Robertsfors															
Norsjö															
Malå															
Storuman															
Dorotea															
Åsele															
Lycksele															
Arvidsjaur															
Arjeplog															
Jokkmokk															
Kalix															
Pajala															
Älvsbyn															
Boden															
Haparanda															
Kiruna															

Tabell 4.1:39 Nattågens tillgänglighetseffekter i övre Norrland 2015

4.2 Alternativa möjligheter att klara tillgängligheten för kommuner med bristande tillgänglighet

Generellt kan konstateras att det är alltför långa avstånd till många av målpunkterna från både Norrbottens och Västerbottens län för att klara tillgängligheten med dagtåg eller buss. För de kommuner som inte har tillgång till flyg med rimliga anslutningar är i dagsläget nattåg enda alternativet att resa med kollektiva färdmedel. Se även avsnitt 3.9 och bilaga 4.

Att ersätta nattåg med anslutning till flyg

Inför det nattågsavtal som nu gäller föreslogs att det endast skulle gå ett nattåg i vardera riktningen. Nu blev det inte så, men ett nattåg i vardera riktningen är ett utredningsalternativ även i denna utredning.

Om det i framtiden endast ska gå ett nattåg i vardera riktningen kan det vara svårt att upprätthålla tillgängligheten för alla kommuner som får tillgänglighetsvinster av nuvarande nattågstrafik utan särskilda åtgärder. Förenklat är det inte möjligt med bra avgångs- och ankomsttider för hela Norrbottens och Västerbottens län med bara ett tåg. Med bara ett tåg måste man därför välja vilka kommuner som ska prioriteras med nattåg. En tänkbar möjlighet är då att i första hand skapa goda resmöjligheter för Norrbottens län, som har de längsta avstånden till södra delarna av landet. Utbudet av andra resmöjligheter med tåg är dessutom betydligt bättre i Västerbotten, även om de inte klarar tillgänglighetskriterierna för de riktigt långa resorna, t ex till Stockholm.

En möjlighet att förbättra för kommunerna i Västerbottens län att ändå få god tillgänglighet är att förbättra anslutningarna till flyg.

Trafikverket har i andra sammanhang testat att ansluta vissa kommuner till flygplats i annan kommun med särskild transport. För de kommuner som har den allra sämsta tillgängligheten kan detta vara en möjlighet att få resmöjligheter som annars inte klarats annat än med egen bil. Det är också en åtgärd som är förhållandevis billig i jämförelse med annan avtalad trafik. Anslutningstrafiken bedrivs med mindre fordon och kan göras

anropsstyrd, vilket innebär att resan beställs i förväg och transporten bara går när det finns resenärer.

Som framgår i analysen ovan varierar det något från år till år vilka tillgänglighetseffekter nattågen ger. Nedan beskrivs möjligheterna att förbättra tillgängligheten för de kommuner och kriterier i Västerbottens län där tillgängligheten förbättrats av nattågen de senaste tre åren.

		K1	K2	K3	K4	K6	Prioriterad
Bjurholm	2013						
	2014						
	2015						Ja
Dorotea	2013						
	2014						
	2015						Ja
Lycksele	2013						
	2014						
	2015						Ja
Malå	2013						
	2014						
	2015						Ja
Nordmaling	2013						
	2014						
	2015						Ja
Norsjö	2013						
	2014						
	2015						Ja
Robertsfors	2013						
	2014						
	2015						Ja
Storuman	2013						
	2014						
	2015						Ja
Vindeln	2013						
	2014						
	2015						Nej
Vännäs	2013						
	2014						
	2015						Nej
Åsele	2013						
	2014						
	2015						Ja

Tabell 4.2:1 Kommuner i Västerbotten som har fått förbättrad tillgänglighet av nattågen de senaste tre åren

Bjurholm

Bjurholm har en kraftigt försämrad tillgänglighet 2015 jämfört med tidigare, vilket också gör att nattåget ger effekt i fyra av fem möjliga kriterier. Troligen beror detta på att busstrafiken fungerar sämre till flygplatsen än tidigare. Med den tillgänglighet som gäller för 2015 är Bjurholm prioriterad för åtgärder. Bjurholms närmaste flygplats är Umeå, ca 63 km bort, vilket beräknas ta ca 42 minuter. Trafikverket räknar med att flygplatsen behöver nås ca 40 minuter innan avgång, resenären behöver anlända 20 minuter innan avgång och dessutom behövs 20 minuters marginal för eventuella förseningar. Umeå har ett stort utbud vilket gör det fullt möjligt att uppnå rimliga restider med flyg. Det är troligt att en anslutningstrafik till Umeå flygplats skulle ge stora tillgänglighetseffekter, eventuellt kan alla kriterierna klaras. Om resan till Umeå startar ca 5.25 för en avgång vid 7-tiden och motsvarande anslutning till ett kvällsflyg åt andra hållet är det fullt möjligt att klara K1, K2 och K3 med åtminstone acceptabel tillgänglighet. Det bör också vara möjligt att klara K6 med anslutningsresor från Arlanda eller Stockholm.

Dorotea

Dorotea är lite speciellt eftersom kommunhuvudorten ligger närmare Östersund än Umeå. Därigenom är det i 2015 års mätning nattåget till Östersund som ger en del av tillgänglighetsförbättringarna¹³. Från 2016 har dock SJ aviserat att endast köra nattåg till Östersund under högsäsong. Det innebär att nattåget till övre Norrland får en utökad betydelse och om ett av dessa skulle försvinna kan det även vara aktuellt med åtgärder för Dorotea. Dorotea har dock redan anslutningstrafik till Vilhelmina flygplats, som betalas av kommunen själv. Både Umeå och Östersunds flygplatser har visserligen ett större utbud än Vilhelmina, men restiden blir så lång att det knappast går att förbättra tillgängligheten med ytterligare anslutningstrafik. Avståndet till Östersunds flygplats är 181 km, vilket beräknas ta 2 timmar 6 minuter att köra. Avståndet till Umeå flygplats är 215 km, vilket beräknas ta 2 timmar 24 minuter att köra. Då tillkommer tid för incheckning och marginal för förseningar, vilket innebär att det blir ca 2.46 innan avgång för anslutning till Östersund och över tre timmar till Umeå.

Lycksele

Lycksele kommun har egen flygtrafik som avtalats av Trafikverket. Det är bara i K6 som nattågen kan ge en förbättring av tillgängligheten. I övriga kriterier får Lycksele tillgänglighet genom flygtrafiken eller buss- och tågtrafik till Umeå, som också är med i Trafikverkets avtal. En anslutningstrafik skulle i så fall gå till Umeå som har ett större utbud. Avståndet är ca 132 km och det beräknas ta ca 1 timme 28 minuters körtid. Det är osannolikt att en anslutningstrafik till Umeå kan motiveras när trafiken på den egna flygplatsen redan är upphandlad och det dessutom finns både tåg- och busstrafik till Umeå. Lycksele ligger dessutom nära att klara tillgängligheten även i K6, 4 högskoleorter nås där gränsen är 5.

Malå

Malå kommun har redan anslutningstrafik till Lycksele flygplats som kommunen betalar själva. Ändå når de inte riktigt ända fram i K1 och K6. Men det är nära, i K1 är restiden till Stockholm endast 7 minuter över gränsen på 5 timmar. I K6 är det dock lite värre, endast 1 högskoleort klaras med kraven i kriteriet. I K4 används inte flyg. I och med att det redan finns anslutning till flyg är det tveksamt om det går att motivera ytterligare anslutningstrafik. Närmaste större flygplats är Skellefteå, men det beräknas ta nästan 2

¹³ Det finns möjlighet att ansluta med buss till nattåg både i Östersund och Umeå men modellen väljer det alternativ som klarar kraven och ger kortast restid.

timmar att köra de 142 km dit, så anslutningsresan behöver starta mer än 2,5 timmar före avgång. Några större tillgänglighetsvinster av detta blir det därmed inte.

Nordmaling

Nordmalings kommun får tillgänglighetsvinster av nattågen i K3, 2013 och 2014 även i K6. Tillgänglighetsproblemen är inte så stora, det är 2015 bara i K3 som det är dålig tillgänglighet utan nattågen, övriga tillgänglighetsproblem klaras med Norrtågs trafik. Bristen i K3 beror på att det inte går att nå Arlanda tillräckligt tidigt med befintliga anslutningar till flyget. En anslutningstrafik bör vid behov kunna ordna problemet. Bilrestiden är ca 34 minuter. Frågan är dock om detta är högsta prioritet, med tanke på att Nordmaling klarar alla övriga kriterier och har goda förbindelser i övrigt med Norrtågs trafik.

Norsjö

Norsjö har stora tillgänglighetsproblem och alla tre åren ger nattågen tillgänglighetsförbättringar i K1, K2, K3 och K6. I K1 skulle anslutning kunna ske till flyg i Lycksele för Norsjö, men de föredrar troligen Skellefteå även om restiden är något längre, eftersom utbudet är större. Även via Skellefteå skulle restiden kunna medge tillgänglighetsförbättringar, resan från Norsjö behöver starta lite drygt 2 timmar före flygets avgång och bör därmed kunna klara att förbättra tillgängligheten.

Robertsfors

Robertsfors har lite varierande tillgänglighetsproblem som löses med nattågen, 2015 var det K3 och K6. Kommunen har lite problem med anslutningarna till Umeå, som enligt den analys som gjordes för den nationella behovsanalysen inte passar till flygen alla veckans dagar. Restiden med bil är ca 45 minuter till flygplatsen, så det borde inte vara någon större svårighet att klara en bättre tillgänglighet med anslutning till flyg.

Storuman

Storuman har stora tillgänglighetsproblem. Nattågen klarar 2015 tillgängligheten i K1, K2 och K3. Storuman har tidigare haft anslutningstrafik till Vilhelmina flygplats, men den har upphört. Med den anslutningstrafiken fick Storuman tillgänglighetsförbättringar i K1, K3, och K8. I kriterium 1 till Stockholm blev det t o m god tillgänglighet, grön färg. Storuman föredrar dock troligen anslutning till Lycksele framför Vilhelmina trots att det är något längre, åtminstone har de gett sådana signaler när anslutningstrafik diskuterats tidigare. (Det är alltför långt till Umeå för att en rimlig anslutningstid ska kunna klaras). Även en anslutningstrafik till Lycksele bör kunna klara tillgängligheten i K1 och K3, resan behöver starta knappt 2 timmar innan flygets avgång. Bedömningen är dock att vistelsetiden inte blir tillräckligt lång för att klara tillgängligheten i K2, det gäller även flera av kommunerna med egen flygtrafik.

Vindeln

Vindeln har måttliga tillgänglighetsproblem med bara två röda kriterier utan Trafikverkets insatser och är därmed inte prioriterad för åtgärd. Nattågen förbättrar tillgängligheten i K3. Vindeln ligger ca 60 km från Umeå flygplats med en restid på ca 50 minuter. Det skulle därmed vara fullt möjligt med en anslutningstrafik som kan förbättra tillgängligheten i K3.

Vännäs

Vännäs fick 2015 inte några tillgänglighetsförbättringar av nattågen, 2013 och 2014 blev det förbättringar i K3. Kommunen har bara ett kriterium med bristande tillgänglighet och är därmed inte prioriterad för åtgärd.

Åsele

Åsele fick 2015 förbättring av nattågen i K2. Liksom för Dorotea finns anslutning till Vilhelmina flygplats vilket ger stora tillgänglighetsförbättringar, men vistelsetiden klaras inte i K2. Anslutning till Umeå flygplats skulle teoretiskt vara möjlig, men är knappast en rimlig åtgärd. 167 km som beräknas ta ca 1 timme 51 minuter ger dessutom troligen inte någon förbättring i K2.

Slutsatsen av denna genomgång är att det är möjligt att förbättra tillgängligheten med anslutning till flyg för fem av elva kommuner i länet, men fyra kommuner har redan eget flyg eller anslutningstrafik och ett par kommuner är inte prioriterade för åtgärd.

Prioriterade kommuner där anslutningstrafik kan ge betydande eller åtminstone vissa tillgänglighetsvinster:

- Bjurholm
- Robertsfors
- Norsjö
- Storuman
- Nordmaling

Prioriterade kommuner, men flyg eller flyganslutning finns:

- Dorotea
- Lycksele
- Malå
- Åsele

Ej prioriterade kommuner:

- Vindeln
- Vännäs

4.3 Basutbud för berörda sträckor

För att kunna klara tillgängligheten på nuvarande nivå i både Norrbottens och Västerbottens län krävs fortsatt trafik med nattåg. Dagtag och buss har för långa restider för att klara acceptabel tillgänglighet. Anslutning till flyg skulle, som framgår av föregående avsnitt, kunna klara en del av tillgänglighetsbristerna i Västerbottens län, men långt ifrån allt,

eftersom nattågen ger tillgänglighetsvinster även för kommuner som redan har eget flyg eller anslutning till flygplats.

Trafikverkets uppdrag innebär att avtala om ett basutbud av trafik där tillgänglighetsbrister inte kan klaras med kommersiell trafik. Ett basutbud för trafik på dagen är vanligen två turer i vardera riktningen. Anledningen till detta är att det ska vara möjligt att resa över dagen i båda riktningarna. För nattåg blir det lite annorlunda. Ett nattåg i vardera riktningen räcker för att det ska vara möjligt att resa i båda riktningarna varje dygn. Både för förbindelser över dagen och på natten gäller dock att ytterligare trafik är möjlig att avtala om det behövs för att upprätthålla tillgängligheten. Som framgår ovan ger det ena tågparet den allra största delen av tillgänglighetsvinsterna. Det andra tågparet ger vissa tillgänglighetsvinster, främst för kommuner längs Malmbanan, men är också viktigt för turistresor främst under högsäsong.

Nivån för ett basutbud i nattågstrafiken är därmed inte självklar och kan behöva vägas mot andra angelägna insatser för att skapa tillgänglighet.

5. Trafikförutsättningar

5.1 Infrastruktur

Sammanfattning av infrastrukturens förutsättningar

Innan nästa upphandlingsperiod har sannolikt flera kapacitetsförbättrande åtgärder utförts, bland annat höjd hastighet på hela eller större delen av sträckan Boden – Bastuträsk, komplett dubbelspår Uppsala – Gävle och fler mötesstationer på Malmbanan är förlängda. Under perioden fortsätter arbetet med ytterligare åtgärder. Det rör sig bl a om införandet av signalsystemet ERTMS på Malmbanan, nya resecentra i Luleå och Kiruna samt diverse kapacitetsåtgärder i Sundsvallsområdet, däribland nytt resecentrum.

Trängsel på banan och ökat slitage på grund av ökad trafik är faktorer som pekar på att nattågen även under upphandlingsperioden 2018-2023 kan komma att drabbas av störningar. Långa enkelspåriga sträckor med blandning av långsamma och snabba tåg ger tidskrävande tågmöten.

Infrastrukturens standard och kapacitetsbegränsningar

De sträckor där trafikering ingår i avtalet för nattågen till övre Norrland har varierande standard och kapacitet. Dubbelspår finns från Stockholm till Gävle¹⁴. Dessutom finns fyra spår mellan Stockholm C och Skavstaby, den senare är Arlandabanans södra startpunkt. Resten utgörs med mindre undantag av enkelspår.

Stora delar av det svenska järnvägsnätet är idag hårt belastat. Störst kapacitetsbrist längs nattågets sträckning råder förutom i Stockholmsområdet, på Ostkustbanan, delar av stambanan genom övre Norrland samt Malmbanan¹⁵. Hastighetsnedsättningar uppstår periodvis på banan, både på grund av naturorsaker som t ex tjälskador och sättningar i banvallen, men också på grund av att den ökade belastningen medför ett ökat behov av att underhålla och reparera banan.

Riksgränsen – Narvik (Ofotbanen), Boden – Riksgränsen (Malmbanan)

Nuläge 2016

På sträckan Luleå – Narvik försvåras kapacitetsutnyttjandet av långa stationsavstånd och trafik med malmtåg som framförs med lägre hastighet. Tågens längd och tyngd (746 m/8160 ton) gör slitaget på banan stort och tågmöten tidskrävande. Stort slitage ger ökat underhålls- och upprustningsbehov, vilket konsumerar ytterligare kapacitet. I samband med Projekt 30 ton¹⁶ förlängdes initialt några driftplatser för att klara tågmöten med dessa tåg. LKAB:s ökande produktion har genom åren inneburit behov av att förlänga så gott som alla driftplatser, men fortfarande återstår ett antal korta.

¹⁴ Även sträckan Göteborg-Stockholm, som operatören SJ valt att trafikera, har dubbelspår.

¹⁵ Järnvägens kapacitet 2015, Trafikverket 2016:038

¹⁶ Projekt 30 ton startade i början av 90-talet och syftade till att höja axellasten på Malmbanan för att klara de nya malmtågen.

Kommande upphandlingsperiod

Fram till 2018 beräknas samtliga driftplatser norr om Kiruna vara förlängda. Söder om Kiruna, på sträckan Kiruna – Gällivare – Luleå kvarstår fortfarande en del korta mötesstationer. Det är troligt att arbeten med nya resecentrum i Luleå och Kiruna påbörjas under nästa avtalsperiod. För det senare föreligger flera olika utredningsalternativ, varav några innebär genomfartsmöjligheter för persontågen, några innebär att dagens säcklösning permanentas och några innebär en helt nybyggd järnväg i en slinga mot stadens nya centrum eller flygplatsen. För närvarande pågår en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att utvärdera de olika alternativen.

Införande av signalsystemet ERTMS kommer enligt gällande planer att pågå under nästa upphandlingsperiod. Dessutom planeras i framtiden ytterligare höjning av axellasten, från dagens 30 ton till 32,5 ton, vilket kommer att innebära kapacitetskrävande banarbeten under byggnationstiden. På sträckan Gällivare – Kiruna planeras för kontaktledningsupprustning omkring åren 2018-2019, vilket kan påverka framkomligheten i samband med arbetet.

(Umeå) Vännäs – Boden (Luleå) Stambanan genom övre Norrland

Sträckan trafikeras av en stor andel godståg, däribland tunga ståltåg. Banan har kraftiga lutningar och snäva kurvor, vilket begränsar hastigheten för godstågen. Lutningarna gör att tunga godståg inte kan stanna på alla mötesstationer, vilket skapar beroenden i tidtabellen och ökad risk för tidskrävande tågmöten för persontågen. Under de senaste åren har det tillkommit en hel del regionalstågstrafik genom Norrtågs trafik, särskilt på sträckan Hällnäs (Lycksele) – Vännäs – Umeå där nya regionalstågsuppehåll tillkommit i Vännäsby och Tvärålund.

Sträckan Boden – Bastuträsk har de senaste åren fått sänkt hastighet i väntan på nödvändigt spårbyte. Detta har gett förlängda restider för persontågen med minst 20 minuter till följd av ändrade och förlängda tågmöten.

Hastigheten på sträckan Boden – Bastuträsk återställs nu successivt i takt med att spåret byts ut. Nyligen har en riskbedömning utförts som har resulterat i att de sträckor som ännu inte bytt spår kommer få höjd hastighet från nuvarande 70 km/h till som mest 130 km/h.

Det finns ännu ingen finansiering för byggnation av Norrbotniabanan¹⁷. För närvarande pågår åtgärdsvalsstudier på sträckorna Luleå – Boden samt Boden – Umeå – Holmsund med syfte att identifiera kapacitetshöjande åtgärder längs befintlig sträckning. Det är idag inte klart vilka åtgärder som ska genomföras samt vilken effekt dessa kommer få.

Västeråsby – Umeå, Botniabanan

Sträckan är 19 mil lång med ett 20-tal mötesstationer och togs i full drift 2012. Banan är utrustad med signalsystemet ERTMS och största tillåtna hastighet är 250 km/h. Passagen genom Umeå är en trång sektor på grund av en stor andel vändande regionalståg som tar upp kapacitet och ger plattformsbrist vid vissa tider på både Umeå Östra och Umeå C.

¹⁷ Mars 2016

Sundsvall – Västeråsby, Ådalsbanan

Banan är upprustad 2011, där gamla Ådalsbanan rätats på ett antal sträckor norr om Härnösand. Söder om Härnösand har befintlig bana upprustats utan några kurvrätningar, vilket innebär att hastighetsstandarden är relativt låg. En järnvägsutredning finns framtagen för ny järnväg Sundsvall - Härnösand med högre hastighet, men det är inget som finns med i nuvarande nationella plan.

Ett triangelspår kommer att byggas vid Bergsåker under 2017-2019 för att skapa en direktförbindelse mellan Mittbanan och Ådalsbanan, vilket kommer avlasta infarten till Sundsvall samt ge ökad möjlighet till omledning vid störningar. Även ett nytt förbindelsespår mellan Birsta (Maland) och Tunadalsspåret kommer byggas under 2018-2021 för att möjliggöra direktförbindelse söderifrån till Tunadal/Petersvik och den planerade Sundsvalls Logistikpark. Vidare kommer Sundsvall Central byggas om till resecentrum med bl a bredare plattformar och planskilda övergångar mellan spåren (klart omkring 2020). Dessa arbeten kan komma att innebära störningar under delar av kommande avtalsperiod.

Plattformen i Kramfors är idag för kort för att samtliga vagnar i nattågen ska rymmas vid plattform (175 m), men nuvarande operatör löser detta genom att endast upplåta ett begränsat antal vagnar för resandeutbyte.

Gävle – Sundsvall, Ostkustbanan

Banan utgörs av enkelspår och är hårt belastad med en tät snabb- och regionalstågstrafik samt en del godstrafik. Det finns en stor efterfrågan från regionerna längs Ostkustbanan att korta restiderna och öka turtätheten ytterligare. Framtida dubbelspårsetapper i ny sträckning har därför utretts som en del i detta, där en första deletapp direkt söder om Sundsvall finns finansierad i nationella planen med beräknad byggstart 2023.

2018 färdigställs tvärförbindelsen Söderhamn – Kilafors som gör det möjligt att leda godståg från Norrland via Botnia-, Ådals- och Ostkustbanan vidare söderut mot Norra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen samt Bergslagsbanan. Detta kommer troligtvis på sikt leda till ökad överflyttning av godstrafik från stambanan genom övre Norrland till banorna längs kuststråket Umeå - Söderhamn, särskilt nattetid när det finns ledig kapacitet. Detta kan leda till fler tågmöten för nattågen som trafikerar denna sträcka nattetid.

Uppsala – Gävle, Ostkustbanan

De två kvarstående enkelspårsavsnitten, Skutskär-Furuvik samt förbi gamla Uppsala, kommer båda vara utbyggda till nästa avtalsperiod. Tidsvinsten i ren gångtid är ca 4 min, men det blir större tidsvinst för en del tåg som idag får stå stilla och vänta på mötande trafik. Sträckan har en omfattande persontrafik, där Upptågstrafiken Uppsala – Tierp - Gävle med täta uppehåll tar upp mycket kapacitet och ger ökad risk för kappkörning av snabbare tåg. På sträckan går även ett tiotal godståg per dygn. För närvarande utreds ytterligare förbigångsspår.

Stockholm – Uppsala

Sträckan Stockholm – Uppsala är hårt belastad och nattågen har därför på senare år varit hänvisade till snäva tidsramar för avgång och ankomst. När Citybanan tas i drift 2017 frigörs spårkapacitet vid Stockholm C genom att pendeltågstrafiken flyttas till den nya banan under

jord, i övrigt kvarstår den höga belastningen på linjen Stockholm – Uppsala, där nattågen riskerar komma i konflikt med bl a Arlanda Express samt snabb- och regionaltågstrafiken som håller högre hastighet än nattågen och därför kan köra ikapp. Svårigheten för nattåg att få tågläge i rusningstid beror alltså dels på den täta trafiken, dels på att det finns många tåg som riskerar köra ikapp nattågen. Med de förutsättningar som råder på sträckan är bedömningen att det kan bli svårt att hitta ledigt tågläge för nattågen på vardagsmorgnar kl 7.15-9 samt 16-18 på vardagseftermiddagar.

Förplanerade tider i spår för banunderhåll

För att skapa utrymme för regelbundet underhållsarbete avser Trafikverket att planera in fasta tider för underhåll, så kallade servicefönster¹⁸. Planen är att servicefönster ska tillämpas varje gång ett underhållskontrakt upphandlas på nytt. Exakta tider för servicefönstret beslutas i den årliga tågplaneprocessen tillsammans med Trafikverkets övriga behov av banarbeten. På Malmbanan avser Trafikverket att från och med T17 ansöka om två timmars trafikavbrott dagtid måndag-fredag varannan vecka under vår, vinter och höst, medan arbetet sommartid i huvudsak samordnas med de större investerings- och reinvesteringsprojekten längs sträckan. Servicefönster kommer att successivt implementeras även på övriga banor som nattågen trafikerar i takt med att underhållskontrakt upphandlas på nytt.

¹⁸ Järnvägsnätsbeskrivning 2017, bilaga 4D.

Plattforms­längder

Plattformarna längs nattågets sträckning har varierande längd, där de flesta större stationer söder om Boden har en längd på minst 450 meter vilket motsvarar 17 vagnars tåglängd. Maximalt antal vagnar begränsas dock till 15 vagnar på sträckan Luleå – Stockholm, då utgångsstationerna Luleå och Stockholm som mest klarar denna längd (förutsatt att tåget körs med två lok). Om hela tåget ska fortsätta till Göteborg begränsas möjlig tåglängd normalt till 13 vagnar på grund av kapacitetsbegränsningarna på Göteborg C. En möjlig lösning för stationer med färre resenärer där plattformen inte räcker till är att endast stanna med en del av vagnarna vid plattformen. 13 vagnars tåglängd klarar samtliga stationer söder om Boden förutom Kramfors, Vindeln och Jörn. Norr om Boden begränsas tåglängden till maximalt 12 vagnar under förutsättning att vissa vagnar får stanna utanför plattformen på vissa stationer.

Driftplats	Plattforms­längd	Maximalt antal vagnar
Narvik	317	12
Riksgränsen	225	8
Katterjåkk	120	4
Vassijaure	152	5
Låktatjåkka	40	1
Björkliden	244	9
Abisko turist	293	11
Abisko	344	13
Kiruna	319	12
Gällivare	242	9
Nattavaara	177	6
Murjek	307	11
Luleå	411	15
Notviken	450	17
Sunderbyn	508	19
Boden	495	18
Älvsbyn	408	15
Jörn	328	12
Bastuträsk	455	17
Vindeln	245	9
Umeå C	455	17
Umeå Östra	470	17
Nordmaling	455	17
Örnsköldsvik	465	17
Kramfors	175	6
Härnösand	455	17
Sundsvall	450	17
Hudiksvall	350	13
Söderhamn	350	13
Gävle	411	15
Uppsala	480	18
Arlanda	356	13
Stockholm ¹⁹	442/370	15/13

Tabell 5.1:1 Plattforms­längder Riksgränsen — Stockholm

¹⁹ Möjlig plattforms­längd vid den längsta plattformen vid spår 4 i Stockholm beror på om det finns behov av lokrundgång, dvs. om samma lok ska användas för tjänstetåget Hagalund – Stockholm.

5.2 Störningar i trafiken

Förseningsorsaker 2008-2015

I samband med utredningen har förseningsorsaker för tåg 91/92 (Göteborg-Luleå), 93/94 (Stockholm-Luleå) samt 95/96 (Luleå-Narvik, anslutning till 91/92) studerats.

Ungefär hälften av förseningsorsakerna återfinns inom kategorierna Järnvägsföretag (29 %) och Infrastruktur (21 %), vilket kan ses som en indikator på att det ännu finns behov av kvalitetshöjande insatser hos operatör och infrastrukturhållare.

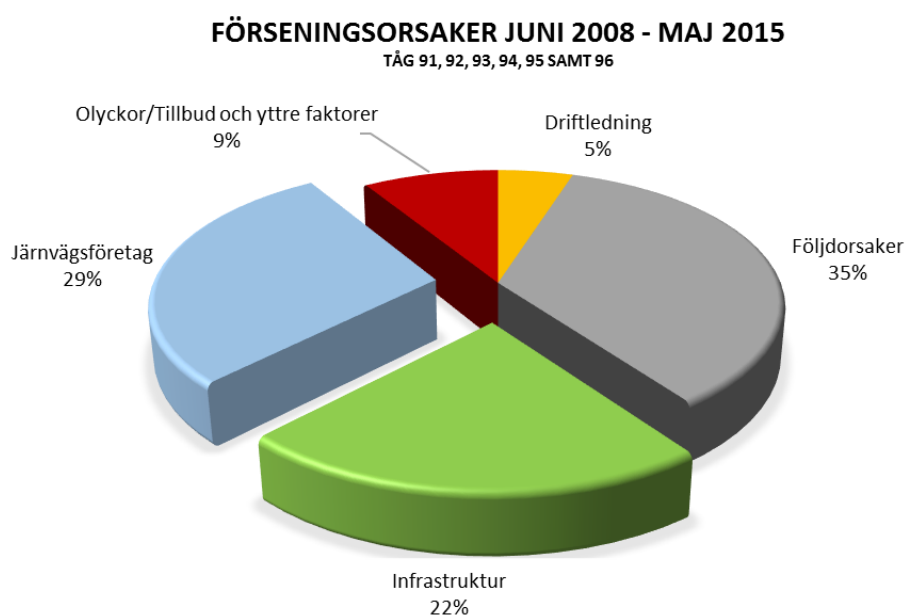


Diagram 5.2:1 Förseningsorsaker 2008-2015

5.3 Fordon i nattågstrafiken

Sammanfattning

Trafikverket har idag 73 vagnar och 12 lok att tillgå för ”uthyrning” till den kommande nattågsupphandlingen. Hur dessa fordon kommer att erbjudas och till vilket pris, kommer att redovisas i samband med publiceringen av förfrågningsunderlaget våren 2017. Här redovisas vilken typ av fordon som Trafikverket tillhandahåller, deras beräknade behov av underhåll och renovering under avtalstiden samt deras beräknade livslängd. Även om fordonsparken är från 1980-talet visar beräkningar att fordonens livslängd är betydligt längre än till 2023 och att det idag inte föreligger några omfattande renoveringsbehov. Däremot räknar Trafikverket med att stora delar av vagnparken ska genomgå en uppfräschning och renovering under avtalstiden.

Tillhandahållande av fordon

Trafikverkets resultatenhet Fordonsresurser kommer att tillhandahålla fordon till den kommande nattågsupphandlingen, vilken typ av fordon framgår av listan nedan.

Inför en ny avtalsperiod kommer fordonens skick att säkerställas med en besiktning av samtliga fordon. Detta kommer att ställa krav på att nuvarande hyresman vidtar de åtgärder som krävs enligt sitt åtagande. Utifrån de besiktningsprotokoll som skapas i och med detta kommer en ny hyresman kunna bedöma hur statusen är på fordonen.

I samband med att förfrågningsunderlaget publiceras kommer hyreskostnaden för varje fordon att anges. I förfrågningsunderlaget kommer även att publiceras vilka krav som Fordonsresurser ställer på den operatör som ska hyra vagnarna i fråga om service och underhållsavtal. Operatören ska redovisa en plan för hur löpande fordonsunderhåll ska organiseras med utgångspunkt från de krav som följer genom förhyrning av Trafikverkets fordon. I det fall operatören avser att använda egna fordon ska operatören lämna motsvarande redovisning av hur det fortlöpande fordonsunderhållet ska hanteras.

För personvagnarna ansvarar hyresmannen för allt underhåll, även det tunga, periodiska underhållet. Detta beskrivs i en underhållsplan för personvagnar som bifogas i förfrågningsunderlaget.

Trafikverkets fordons standard

Enligt Trafikverkets resultatenhet Fordonsresurser kommer de nuvarande vagnarna och loken att kunna gå i trafik minst fram till 2028, men viss upprustning av fordonsparken behövs p.g.a. slitage och tekniska uppgradering. Däremot kommer inte några fordon att behöva skrotas p.g.a. åldersskäl.

Vilka typer av tekniska uppgraderingar som kommer att krävas är helt beroende på vilka tekniska systemdelar som inte längre kommer gå att anskaffa som en reservdel. Inför varje upprustning måste hänsyn tas till nya TSD-krav²⁰.

Inrullningsplan över vilka fordon som går in för upprustning kommer att tas fram i samråd med aktuell hyresman för att minimera störningar i trafiken.

Planerat underhåll och renovering under perioden 2016 - 2023

Period 2016 – 2018:

Fordonsresurser räknar med att påbörja arbetet med att se över statusen på dagens vagnpark när samtliga restaurangvagnar är levererade, inriktning i mars/april 2016. De vagnar som kommer att upprustas först, är troligen de fem 1:a klass sovvagnarna (WL4) och de tjugo 2:a klass liggvagnarna (BC4). En upphandling av denna renovering kommer att ske. Hur utgången av en sådan upphandling blir går inte att avgöra, men planen nu är att börja rulla in för upprustning 2017/2018.

Senast dessa vagnar rustades upp var 2005 – 2007. Under denna period genomgick för övrigt hela vagnparken en översyn och renovering. Under perioden kommer teknik som möjliggör uppkoppling till Internet att införas.

Period 2018 – 2023:

Samtliga sittvagnar kommer att behöva upprustas främst vad avser ytfinish och komfort. För de två 2:a klass sittvagnarna typ B9 utan kiosk och de två BFS9 med kiosk och lite förråd kommer också en uppgradering att krävas avseende ventilation och AC-systemet. De tjugo 2:a klass sovvagnarna typ WL6 kommer främst att behöva förnyad korgmålning, nya kupédörrar och uppgradering av ventilation och AC-system.

För de tolv loken modell Rc6 kommer förarstolar och kompressorer att bytas ut. Trafikverket har nyligen beslutat att uppgradera ERTMS på Botniabanan till Baseline 3, 2019. Detta kommer att innebära en upphandling av uppgradering av befintligt och nyligen infört EOS3 system.

De fem 1:a klass sovvagnarna kommer dessutom att behöva uppgradering av ventilation och AC-system men detta kommer troligen inte att ske före 2023.

²⁰ Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) ska göra det möjligt att framföra tåg mellan de olika medlemsländerna i EU. Specifikationerna anger vad som krävs för att uppfylla de väsentliga krav som anges i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG. Dessa direktiv har slagits ihop i direktiv 2008/57/EG. De kommande TSD:erna kommer att tas fram enligt detta direktiv. Specifikationerna delas in i olika delsystem, till exempel trafikstyrning och signalering, infrastruktur och energi. Första delen av varje TSD redovisar den lagstiftande texten för kommissionens beslut, medan den andra delen redovisar de tekniska specifikationerna.

Period 2023 – 2028:

1:a klass sovvagnarna, WL4, kommer att behöva uppgradering av ventilation och AC-system. Eventuell ytfinish av R12, restaurangvagnar.

Fordonslista 2013 – 2018

Fordonstyp	Littera	Antal	Anm
Ellok ECTS	Rc6	8	Utrustade för ERTMS
Ellok	Rc6	4	
Sittvagn	B2	10	
Sittvagn	B9	3	
Sittvagn	BF4	7	Rullstolslyft
Sittvagn	BFS9	3	Rullstolslyft
Liggvagn	BC4	20	
Sovvagn	WL6	20	
Sovvagn	WL4	5	Rullstolslyft
Restaurangvagn	R12	5	Helt ny inredning 2012

Tabell 5.3:1 Trafikverkets nattågsfordon

Hur kommer renoveringar och underhåll att påverka tillgången på vagnar under avtalstiden?

Trafikverkets resultatenhet Fordonsresurser kommer i samverkan med den kommande operatören att i möjligaste mån planera arbeten på vagnar för att tillgång och behov ska harmoniera så mycket som möjligt.

Fordonen kommer däremot inte att vara 100% tillgängliga under hela avtalstiden, på grund av det förebyggande och avhjälpande underhåll som krävs. Hyresmannen kommer att ha allt ansvar vad gäller underhåll av personvagnar och dess komponenter i enlighet med hyresavtal, samt det löpande förebyggande och avhjälpande underhållet på Rc6-lok och dess komponenter. Detta regleras också i enlighet med hyresavtal. Trafikverket fordonsresurser ansvarar för det tunga förebyggande underhållet på Rc6-loken och dess komponenter.

Generellt finns det god tillgång på samtliga vagnstyper, sov-, ligg- och sittvagnar. Första klass sovvagnar och restaurangvagnar är dock begränsade till fem vardera.

5.4 Internet på nattågen

Efterfrågan på internet ombord på nattågen är stor. Dagens resenärer förväntar sig att de ska kunna ringa, skicka e-post och surfa på internet även på tåget. Det finns idag olika tekniker för att få anslutning till internet på tåg. Kopplingen mot internet är dock ett problem för stora delar av nattågssträckningen, delvis eftersom mobilföretagens täckning inte är så bra längs de mindre järnvägslinjerna.

Oavsett om resenärerna använder sitt eget internetabonnemang eller nyttjar tågets internettjänst är man beroende av möjligheterna till täckning. Resenärerna får bättre uppkoppling via tågets internettjänst om tåget är utrustat med utvändig antenn och en router som förstärker signalen på ett bra sätt. Dessutom blir det betydligt billigare för resenärerna om internet tillhandahålls gratis eller till ett lågt pris.

Om man jämför täckningskartor mellan olika operatörer kan man se att Telia är den operatör som har den bästa täckningen i de norra delarna av Sverige där täckningen är det största problemet. Telenor och Tele2 har i nuläget en sämre täckning längs med järnvägssträckningen i norra Sverige. De anger däremot att de under 2016 kommer att förbättra täckningen på sträckan Luleå-Kiruna-Narvik, det är däremot osäkert om detta kommer att innebära en förbättring för nattågen. Täckningen generellt längs nattågets sträckning är varierande och sämst i Norrbottens län och Västerbottens inland. Det mobila nätet är av naturliga skäl främst utbyggt kring samhällen och orter. Detta är ett problem i norra Sverige där avståndet mellan orter i många fall är långt och järnvägen ofta är dragen i väglöst land vilket medför att täckningen ofta är relativt bra i anslutning till orter som nattåget passerar men är väldigt dålig eller obefintlig mellan orter. Täckningen blir god när tåget passerat Umeå och fortsätter resan söderut längs kusten.

Flertalet av tågoperatörerna erbjuder idag internet på sina tåg med olika tekniska lösningar. SJ har också slutit ett avtal med Telia om att bygga ut täckningen längs SJs tåglinjer med hjälp av basstationer.

Trafikverket har inga planer på att installera internet på nattågsvagnarna inom de närmaste åren. Eftersom det är Trafikverket som äger vagnarna som används i trafiken har inte heller operatören någon möjlighet att utifrån eget intresse och efterfrågan lösa denna fråga. Då en eventuell installation av internet i vagnarna ligger längre fram i tiden så har man i nuläget heller inte börjat undersöka vilken eller vilka tekniska lösningar för trådlöst internet som skulle fungera bäst på nattågen utan det är en fråga som kommer att hanteras inför kommande upprustningar av vagnarna. I samband med ombyggnationen av restaurangvagnarna som färdigställs under 2016 diskuterade SJ och Trafikverket möjligheterna att installera internet. SJ:s önskemål var dock att man ska kunna använda internet på hela tåget vilket var något som Trafikverket vid den tidpunkten inte kunde uppfylla.

Genom att hitta en lösning för att kunna erbjuda internet till resenärerna på nattågen skulle det kunna erbjudas acceptabel uppkoppling under relativt stora delar av sträckan. Den tidvis dåliga täckningen gör det däremot svårt att kunna erbjuda en internetlösning till resenärerna som fungerar med en jämn kvalitet under hela resan vilket man i så fall bör vara tydlig med att informera om. För att i framtiden kunna erbjuda en stabilare lösning krävs ytterligare utbyggnad av master och basstationer längs järnvägens sträckning.

5.5 Stationsmiljöer på sträckan för nattåget:

Många vänthallar är öppna dygnet runt och det finns därmed god möjlighet för resande med nattåget att kunna vänta inomhus vid avgång och ankomst. De andra vänthallarna har öppettider anpassade efter trafiken och således även nattåget. På några orter där nattåget passerar sent på natten är dock vänthallarna stängda. Det går heller inga anslutningsbussar den här tiden så det är inte troligt att passagerare planerar att vänta någon längre tid på dessa orter.

På de flesta större resecentrum och stationer så är det gjort anpassningar för ökad användarvänlighet. Det finns hissar på de flesta stationer, på många mindre stationer och där det är ett fåtal trappsteg finns det ofta ramper. Det finns också mötesplatser för ledsagning på de flesta stationer, ledsagningen beställer resenären i förhand.

Den information som finns tillgänglig i dagsläget om stationsmiljöer där nattåget stannar redovisas i bilaga 3.

5.6 Eventuell koppling till nattågstrafik till Jämtland

I förstudien diskuteras nattågstrafiken till Jämtland, som SJ AB idag kör kommersiellt året runt. Redan tidigare har SJ aviserat att nattågstrafiken till Jämtland kan komma att läggas ner, eftersom lönsamhet saknas. I förstudien konstateras att om SJ skulle lägga ner trafiken kan det finnas skäl för Trafikverket att göra en insats för att säkra tillgängligheten, antingen genom att avtala om nattågstrafik eller genom andra åtgärder.

Hösten 2015 kom nya besked. SJ planerade att bara köra trafik till Jämtland under högsäsong, främst under skidsäsongen, totalt 90 dagar per år. Detta gäller från april 2016. Efter diskussioner mellan SJ och Region Jämtland har trafiken utökats något, till totalt 100 dagar per år.

Redan idag finns viss samordning mellan nattågen till övre Norrland och Jämtland i och med att SJ på senare år under lågsäsong samordnat trafiken via Sundsvall. Om Trafikverket finner tillräckliga skäl för en insats för att upprätthålla nattågen till Jämtland är det tänkbart att samordna detta med nattågstrafiken till övre Norrland.

Eventuella insatser kräver dock en egen utredning om förutsättningarna, där nattåg är ett av flera möjliga alternativ. Trafikverket har idag ett flertal avtal som påverkar tillgängligheten i Jämtland, både när det gäller tåg, buss och flyg.

5.7 Persontrafik till östra Norrbotten

Järnvägen mellan Boden och Haparanda har genomgått omfattande förändringar på senare år. Sträckan mellan Boden och Kalix har rustats upp och mellan Kalix och Haparanda har ett helt nytt spår byggts. Hela sträckan är elektrifierad och försedd med det moderna signalsystemet ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), som planeras att bli standard för hela Europa. Banan ingår i den så kallade *Botniska korridoren*, som är en viktig led för godstransporter i Barentsregionen.

Alltsedan invigningen 2013 har diskussioner förts om persontrafik på banan. Kommunerna Kalix och Haparanda har tillsammans 26 000 invånare och på finska sidan finns Torneå och Kemi med tillsammans 24 000 invånare. Det finns med andra ord 50 000 invånare inom banans upptagningsområde. En etablering av persontrafik kan i hög grad komma att bidra till en positiv samhällsutveckling i regionen och vara till nytta för både arbetsmarknad och studier, likväl som handel och besöksnäring. Hastigheten på banan skulle göra det möjligt att åka snabbare med tåg än med buss mellan Haparanda och Luleå trots en omväg på 6-7 mil. Bonuseffekter är att det blir möjligt att arbetspendla mellan Haparanda-Kalix och Boden, samt att det blir enkelt att resa till och från sjukhuset i Sunderbyn.

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Norrtåg AB planerar att starta pendeltågstrafik på sträckan Luleå-Boden under 2017, med förlängning Boden - Haparanda under 2018. Ett nytt resecentrum planeras att byggas i Kalix och i Haparanda planeras en anpassning av befintligt resecentrum så att omstigning mellan svenska och finska tåg underlättas.

Kalix och Haparanda kommuner har sedan tidigare framfört önskemål om och påtalat möjligheterna med att köra nattåg direkt till Haparanda. Hur många som reser till och från dessa kommuner med nattågen redan idag är svårt att säga. Eftersom det går att resa med buss till Luleå och där ansluta till tåg uppnås de tillgänglighetsförbättringar som är möjliga med nattåget. Det finns därför idag inga tillgänglighetsskäl för att upphandla nattåg till och från Haparanda. Trafikverket har dock ingenting att invända mot att en kommande nattågsoperatör själv väljer att köra en sådan trafik, under förutsättning att de krav som ställs i upphandlingen uppfylls.

5.8 Internationell utveckling

Den internationella utvecklingen har studerats både genom att en konsult, Transrail, uppdaterat en tidigare studie som gjordes för ASJ:s²¹ räkning 2008 och genom egna studier på internet. En sammanställning av nattåg i andra länder, i huvudsak i Europa, återfinns som bilaga 2.

Transrail sammanfattar sin rapport om nattågen i följande punkter:

- Det finns fortfarande ett relativt omfattande nät av nattågsförbindelser i Europa. Nätet krymper dock till följd av allt snabbare dagförbindelser, konkurrens från

²¹ Affärsverket Statens Järnvägar, som tidigare bl a tillhandahöll rullande materiel till nattågstrafiken. Verksamheten lades ner vid årsskiftet 2012/2013 och nattågsmaterielen överfördes till Trafikverket.

(lågpris)flyget och p.g.a. företagsekonomiska problem. Detta gäller framförallt Tyskland och Frankrike.

- 2008 konstaterade vi att utvecklingen alltmer gick mot veckosluts- och säsongstrafikerade nattågsförbindelser. Detta tycker vi stärks av vår inventering. Det kan även vara ett resultat av sämre komfort till följd av föråldrad vagnmateriel.
- Vår uppfattning 2008 var även att nya järnvägsbolag sannolikt skulle komma att ges sig in på denna marknad eller chartertåg. Exempel på det senare har vi dock inte funnit såvida inte samarbetet mellan Transdev/Veolia och TrenItalia ska ses som ett sådant exempel.
- Neddragningarna innebär att samtliga bolag har ekonomiska problem, men frågan om att fortsätta trafiken eller ej blir naturligtvis en fråga om möjliga intäkter och operativa kostnader resp. kapitalkostnader. Att neddragningarna inte är större kan bero på att man väljer att köra vidare med befintlig vagnmateriel, som man ej kan avyttra. I sådant perspektiv kan man förvänta sig ökade neddragningar framöver då man annars måste investera i vagnparken.
- Det kan också vara så att samhället ställer krav på bibehållen nattågstrafik. Då NSB 2012/13 ville lägga ned nattågsförbindelsen Oslo-Stavanger fick man nej från Samferdselsdepartementet.
- Vagnmaterielen för de europeiska nattågen är generellt sett gammal men hade vid inventeringen 2008 i relativt stor utsträckning rustats upp på senare tid. 2008 fann vi dock även exempel på att moderna sovvagnar av hög kvalitet köpts under de senaste 20 åren.
- Efter 2008 finner vi några nysatsningar i vagnar. RZHD, den ryska statsjärnvägen, har beställt 200 relativt konventionella sovvagnar från Siemens (Graz) bl.a. för tågen till Västeuropa (se avsnitt 4.7). Den mest ambitiösa nysatsningen är dock vagnar av hög kvalitet till Caledonian, nattågen England-Skottland.
- Sammanfattningsvis är vår uppfattning efter 2014 års inventering att nattågstrafiken i Europa kommer att successivt minska framöver.

Transrails slutsatser stämmer väl överens med Trafikverkets egen genomgång. Slutsatsen att utvecklingen alltmer går mot veckosluts- och säsongstrafikerade nattågsförbindelser bekräftas av att ett flertal länder har nattågsträckor som endast trafikeras under vissa delar av året då det är högsäsong. Detta är en trend som ytterligare verkar ha stärkts. Det är även vanligt att man på samma tågsträcka kan resa med både dag- och nattåg.

Slutsatsen att vagnmaterielen för de europeiska nattågen generellt sett är gammal men har i relativt stor utsträckning rustats upp på senare tid bekräftas vid genomgången av att nattågstrafiken. Trenhotel Domestic som RENFE kör i Spanien har tågagnar med hög standard. I USA är också standarden på hytter, vagnar och service hög. I flera fall när man reser i liggvagn med nattågen i USA ingår måltider i priset och man har även kommit långt i den tekniska utvecklingen på tågen. Även i Kroatien har man nyligen färdigställt en modernisering av både järnvägar och tåg.

5.9 Synpunkter från nuvarande och tidigare operatörer

I samband med utredningen har framtida nattågstrafik diskuterats med både nuvarande operatör, SJ Norrlandståg AB (SJ), och de operatörer som tidigare kört nattåg, Snälltåget, som är ett dotterbolag till Transdev Sverige AB, tidigare Veolia, samt Svenska Tågkompaniet AB (Tågkompaniet). Avsikten med diskussionerna har varit att få in generella synpunkter på hur trafiken bör utformas i kommande avtal, hur kraven bör ställas på operatören och vilka förutsättningar som skulle göra trafiken mer intressant för dem.

När det gäller framtiden för nattågen anser operatörerna att det är en fråga för samhället. Det går inte att köra nattågen på sina egna meriter, möjligen med avskriven materiel under högsäsong. Men det går inte att göra några reinvesteringar eller nya vagnar utifrån detta. Nattågstrafiken är oerhört starkt säsongsbetonad.

En av operatörerna gör en lite vidare utblick och konstaterar att trenden varierar i Europa, tyska järnvägen lägger ner nattågen, men i Centraleuropa vill de ha kvar nattågen. Konkurrens finns från snabbtåg, men ännu mer från lågprisflyg. Det behövs också ett engagemang att utveckla nattågen, ingen utveckling har skett på 20-30 år.

När det gäller antalet nattåg är åsikterna lite olika. En av operatörerna anser att två nattåg är nödvändigt till övre Norrland även i framtiden, året runt. Ett nattåg skulle inte ge några större besparingar, bara vissa kostnader för rörligt underhåll, el och infrastrukturavgift. Planeringen av fordon och personal blir problem med bara ett tåg.

Övriga operatörer anser att även antal tåg kan anpassas efter efterfrågan, men en lösning med minimikrav på ett tåg måste kombineras med tillgång på fordon för högsäsongen. Det blir lättare om tågen kan användas till annat under lågsäsong. Personalvariationen kan lösas med varierande arbetstid, långa avstämningsperioder och säsongsanställda. Det innebär också att det mesta av vagnmaterielen skulle behövas även med färre tåg. Det kan ge andra fördelar som längre tid för underhåll, reserver vid störningar och möjlighet att byta tåg i stället för att vända dem på kort tid, vilket ger bättre kvalitet.

Om det bara skulle bli ett tåg finns det lite olika syn på hur det skulle läggas upp. En av operatörerna ser det i första hand som en angelägenhet för Norrbotten, tiderna bör anpassas till detta. En annan operatör ser för trafik året runt i första hand behovet av tåg Göteborg-Luleå (dagens tåg 91/92), det andra tågparet (93/94) bör i så fall köras under sommaren plus som turisttåg som chartertrafik. Tåg 91/92 är enligt en av operatörerna inte så långt ifrån att kunna gå helt kommersiellt. Ett minskat utbud gör att man förlorar en del resenärer, men det blir i stället välbelagt i det resterande tåget. De anser inte heller att det skulle ge så stora kostnader för att koppla på vagnar till det enda tåget vid behov, exempelvis i Umeå.

En av operatörerna ser också en möjlighet i att mata regionalnattågstrafik till Kiruna i Boden, åtminstone om operatören är densamma för båda systemen. Bara under högtrafik behöver nattågen gå till Kiruna. En annan operatör har liknande åsikter. De tror inte att byte i Boden avskräcker särskilt många, det kan t o m kännas skönt att byta till ett dagtåg från sovkupén.

En av operatörerna lade inget anbud förra gången. Den direkta orsaken var att hela risken för höjningen av infrastrukturavgifterna lades på operatören, samtidigt som ingen kunde svara på hur stora de skulle bli. Med en rimlig spridning av riskerna blir det mer intressant. En annan av operatörerna framför liknande åsikter, alla risker ger dyrare anbud. När det gäller trafikeringsavgifter och drivström har operatören ingen påverkansmöjlighet alls.

Operatörerna anser generellt att Trafikverket inte ska styra för mycket i upphandlingen, det ligger i operatörens intresse att trafiken blir attraktiv för så många som möjligt. En av operatörerna framför också att anbudsutvärderingen bör innefatta kvalitet.

En av operatörerna anser att nuvarande tågmateriel visserligen kan rulla vidare 10 år till, men att vagnarna borde börja bytas ut nu. Det är inte någon attraktiv produkt och den tekniska livslängden börjar vara uppnådd. Om staten kan garantera användningen även i nästa avtal blir det möjligt att ta in nya vagnar ett par år in i avtalsperioden. Men avtalen behöver också vara längre än idag för att det ska vara möjligt, gärna 10 år.

Här har en annan av operatörerna en radikalt annorlunda åsikt. De anser att det inte går att bygga så pålitliga vagnar igen, som klarar de stora variationerna i kyla och värme. Det skulle krävas att konstruera en helt ny vagn för att klara kraven. Om man trots detta ska sätta in ny materiel är det bättre att det görs under ett pågående avtal än med en ny operatör, som har nog med att komma igång med trafiken.

Operatörerna är överens om att lok och vagn har stora fördelar för nattågen. En av operatörerna säger till och till att motorvagnar egentligen generellt en idiotisk utveckling, vid kapacitetsbrist krävs det ett fordon till. Loktåg ger flexibilitet och det är enklare att klara problem, det är bara att hänga av en vagn. Lok och vagn är också enkelt att anpassa efter efterfrågan. En av operatörerna framför att i ett framtida nattåg borde det vara antingen sovmöjlighet eller vilfåtöljer. Två av operatörerna framför också att dubbeldäckare inte är någon bra idé för framtiden.

När det gäller avtalens längd är operatörerna ganska överens. De efterlyser längre avtal, eller åtminstone inte kortare än idag. En av operatörerna vill ha en fördubbling mot dagens fem år. Det tar tid att komma igång med trafiken, om den sen ska utvecklas krävs det några år för att det ska vara lönt. Ett längre avtal kan därmed ge ett bättre pris och högre kvalitet. Om det är riktigt långa avtal kan man ha mekanismer för att kunna avsluta tidigare om förutsättningarna ändras.

Nuvarande operatör, SJ, säger att samarbetet med Marknadsgruppen fungerat jättebra sedan Swedish Lapland tagit hand om det. Övriga operatörer har ingen erfarenhet av Marknadsgruppen men är positiva till samarbete med regionen och dess turistnäring. Snälltåget har bra samarbete med turistnäringen i Jämtland, där de kör nattåg idag under turistsäsongen.

Av naturliga skäl, eftersom de bedriver trafiken idag, har SJ lämnat mer synpunkter som är direkt kopplade till hur nattågstrafiken fungerar nu. Begränsningen i antal vagnar, särskilt till Göteborg, är ett problem som begränsar kapacitet och lönsamhet. Idag går det bara att köra med 13 vagnar från Göteborg. Alla dagar utom 100 räcker 13 vagnar, men de 100 dagarna skulle göra mycket för kapacitet och lönsamhet. Dagens situation med en säckstation i Kiruna är ett problem som behöver tas bort, inte permanentas. Som en tillfällig lösning skulle det gå att stanna i Kirunavaara, en temporär träplattform skulle fungera.

Alla är överens om att det är nödvändigt med internet i tågen och ser det inte som några stora problem eller kostnader med tekniken i vagnarna under förutsättning att det finns

internettäckning. Kopplingen mot internet är dock problem för stora delar av sträckan för nattågen.

6. Kommersiella förutsättningar

I den utredning som Rikstrafiken utförde 2010 inför upphandling av nuvarande avtal konstaterades att det borde gå att köra trafiken helt kommersiellt under högsäsong, främst sommartid. En konsultrapport från Transrail hade t o m, åtminstone teoretiskt, sett det som möjligt att köra nattågstrafiken helt kommersiellt, under förutsättning att den minskades till ett tåg i vardera riktningen och dessutom inskränktes till att enbart köra till Luleå i norr. Då fanns även konkurrerande nattågstrafik under högsäsongen på sommaren.

Sedan dess har resandet minskat ytterligare med mer än 100 000 resor per år t o m 2014 (även om resandet ökat under 2015), och den konkurrerande sommartrafiken har upphört.

Trafikverket bedömer att trafiken under högsäsong fortfarande har en relativt god lönsamhet, men att det under stora delar av året inte finns det resandeflöde som skulle krävas för att uppnå lönsamhet.

För att komplicera det ytterligare krävs det tillgång till en omfattande flotta av järnvägsfordon för att kunna bedriva trafiken. Kostnaden för nuvarande, relativt gamla fordon, är förhållandevis låg och det är inte sannolikt att någon tågoperatör skulle ta risken att köpa in nya fordon till en trafik med allt mindre resande och behov av stora tillskott för att gå runt. Detsamma gäller fordonsuthyrare. Enligt Transrails rapport visar fordonsuthyrarna inte något större intresse för att erbjuda fordon ens om användningen garanteras under fordonens livstid. Det minskade resandet i den aktuella trafiken och den fortsatta neddragningen av nattågstrafik i omvärlden har sannolikt inte ökat intresset. Dagens lösning med att staten erbjuder fordonen förefaller vara den enda möjliga under överskådlig framtid.

Trafikverket betalar i nuvarande avtal över 100 Mkr per år för trafiken. Den totala kostnaden bedöms vara i storleksordningen 300-400 Mkr per år. Trafikverket har tidigare, inför det nya avtalet och diskussionerna med marknadsgruppen, gjort bedömningen att det skulle krävas i storleksordningen 200 000 resor ytterligare per år för att uppnå full kostnadstäckning med två turer i vardera riktningen. Även om resandet ökat under 2015 ligger det ändå något under den nivå som gällde inför det nuvarande avtalet och har under 2013 och 2014 legat ännu lägre. Med dessa nivåer för resandet minskar möjligheten att köra kommersiellt än mer jämfört med tidigare bedömning.

Trafikverket bedömer att en kommersiell trafik skulle kräva ett helt annat upplägg, med betoning på trafik under högsäsong, främst sommaren men även under vårvintern, och minskning av trafiken däremellan. Ett tåg i vardera riktningen under lågsäsong med trafik bara vissa dagar skulle eventuellt kunna ge lönsamhet. Samtidigt försvinner de tillgänglighetsvinster som kan uppnås med nattågen om det inte finns resmöjlighet varje dag och därmed motivet för staten att upprätthålla trafiken. Dessutom måste staten även fortsättningsvis erbjuda fordon till operatören. Nya fordon skulle dock knappast vara möjligt att finansiera.

7. Avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal

En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt

Nästan allt resande är interregionalt med nattågen. Enligt resvaneundersökningen är 94 procent av alla resor interregionala resor²² som inte är frekvent pendling. Det motsvarar 96 procent av antalet personkilometer. Villkoret är uppfyllt.

Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar för trafiken inom ett län. Nattågstrafiken går genom större delen av landet och passerar nio län. Därför är nattågstrafiken inget ansvar för regionala kollektivtrafikmyndigheter. Villkoret är uppfyllt.

Resandet är inte av karaktären frekvent pendling

Av resvaneundersökningen framgår att endast en marginell andel av resandet, mindre än en procent, är frekvent pendling. Villkoret är uppfyllt.

Prioritering mot andra insatser

Trafikverket har 2015 tagit fram en nationell behovsanalys, där samtliga trafikavtal analyseras utifrån vilka tillgänglighetseffekter de ger. Analysen visar att nattåget till övre Norrland ger stora tillgänglighetseffekter, men även en förhållandevis hög kostnad. Slutsatsen är att ingenting talar emot att nattåget ska vara en insats som i fortsatt beredning ska prioriteras mot andra möjliga åtgärder.

Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken

Trafikverket ställer krav på en kostnadstäckningsgrad på minst 20 procent för linjen. I ett avtal direkt med operatör har Trafikverket ingen exakt kunskap om kostnader och intäkter för trafiken. Operatören ger ett anbud där de anger vad de vill ha för att köra trafiken. Utöver den avtalade ersättningen tar operatören hand om biljettintäkterna men tar även risken för att biljettintäkterna tillsammans med ersättningen inte räcker till för att täcka kostnaderna. Den totala kostnaden för trafiken är i storleksordningen 300-400 Mkr per år. Trafikverket betalar ca 100 Mkr per år för trafiken, vilket skulle innebära att biljettintäkterna står för ca 60-70 procent av den totala kostnaden. Villkoret är därmed uppfyllt.

Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal

Trafikverket har ett anslag för avtal om interregional kollektivtrafik som för 2015 är 831 Mkr. Nattågstrafiken kostar drygt 100 Mkr per år i nu gällande avtal. Denna kostnad ska ställas mot kostnader för andra prioriterade åtgärder i den fortsatta beredningen.

²² Enligt Trafikverkets definition ska en interregional resa vara minst 100 km lång och passera minst en länsgräns eller minst två kommungränser.

8. Avstämning mot transportpolitiska mål

Sammanfattning

Nattågen bidrar till de transportpolitiska målen på flera sätt. Uppenbart är att de bidrar till funktionsmålet tillgänglighet, både ökad tillgänglighet till interregionala resmål och resmöjligheter i övrigt längs en lång järnvägssträckning som täcker en stor del av landet.

Nattågen bidrar till näringslivets transporter, främst för turistnäringen. Tåg är också ett transportmedel som ger mindre miljöpåverkan än andra trafikslag.

Resor för funktionshindrade har möjliggjorts så långt som varit möjligt med befintligt vagnmateriel.

Inledning

Följande avsnitt svarar för att avgöra hur nattågstrafiken förhåller sig till de transportpolitiska mål som styr inriktningen för Trafikverkets verksamhet.

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål som bryts ner i två styrande mål, funktionsmålet och hänsynsmålet. Som utgångspunkt för hur arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen ska ske finns ett antal vägledande principer:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrens mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas (Prop 2008/09:93 s. 8, Prop 2008/09:93 s.59).

Transportpolitikens övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning till medborgarna och näringslivet i hela landet (prop 2008/09:93, s 14).

Funktionsmålet

Funktionsmålet är tillgänglighet och kan definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av,

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. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Det är funktionsmålet om grundläggande tillgänglighet som är centralt för Trafikverkets avtal om interregional kollektiv persontrafik. För att uppfylla funktionsmålet har följande preciseringar tagits fram,

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Enligt proposition 2008/09:93 ”behöver medborgarnas resor vara tillförlitliga i den mening att det ska gå att lita på vad de ansvariga för de olika delarna av transportsystemet har utlovat, exempelvis att tåget kommer i rätt tid”. Ser man till marknadsundersökningen som gjorts finns det ett visst missnöje kring tidhållningen, 2015 är 70 procent nöjda med tidhållningen, det har sjunkit från 2013 då 84 procent var nöjda med tidhållningen. Det är dock en klar majoritet som är nöjda. I proposition 2008/09:93 står det även *att en transport bör utföras med den kvalitet som transportören utlovat.*

Marknadsundersökningen visar att helhetsintrycket för resan är övergripande positivt med cirka 70 procent som svarar att de är nöjda. Men hur nöjda resenärerna är varierar för olika faktorer, se även avsnitt 3.10. Gällande den upplevda standarden finns det många som är missnöjda över exempelvis städningen, utbudet på mat och att det saknas WIFI eller att WIFI fungerar dåligt. Beträffande internetuppkoppling, se även avsnitt 5.4.

”Trygghet är ett begrepp som fångar människors upplevelse av risk” (prop. 2008/09:93). När resenärerna i marknadsundersökningen fått besvara frågan om de upplever att det känns tryggt och säkert att resa med tåget så svarar över 80 procent att de är nöjda. Andelen kvinnor som svarat att de är nöjda är högre än andelen män, både på natttåget mellan Stockholm och Luleå samt Göteborg och Luleå.

”Resenären behöver känna att resealternativet är bekvämt för att det ska bli attraktivt och utnyttjas” (prop. 2008/09:93). Vad gäller komforten på tåget svarar 69 procent att de är nöjda med bekvämlighet och temperatur på tåget. 16 procent är missnöjda. De flesta nämner det som en åtgärd för förbättring. Att platserna inte är bekväma och att kuddarna behöver bytas ut till exempel. Skulle bekvämligheten förbättras så skulle många bli nöjdare med sin tågresor.

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

”Ett väl fungerande transportsystem är en grundläggande förutsättning för näringslivets möjligheter att driva och utveckla sin verksamhet” (prop. 2008/09:93). För nattåget rör detta främst turismen i övre Norrland. Nattågets betydelse är då främst att transportera turister till orter i fjällen och i begränsad omfattning för tjänsteresor. Nattåget är ett alternativ till flyget för både turistresor och tjänsteresor. Turismen i övre Norrland skulle ha svårt att fortsätta utvecklas om möjligheten till att transportera sig till anläggningarna begränsas.

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

”För att ta till vara utvecklingskraften i alla delar av landet behövs en god tillgänglighet och res- och transportmöjligheter som är anpassade efter lokala och regionala förutsättningar [...] Landsbygden med dess många resurser, har stor betydelse för svensk ekonomi och nyttan av ett väl fungerande transportsystem som ger olika landsbygder möjlighet till goda kommunikationer är en väsentlig del i regeringens arbete med att stärka landsbygdens utvecklingskraft. Tillgängligheten inom och mellan regioner måste förbättras och förutsättningarna för hållbar regionförstoring och/eller regionintegrering stärkas” (prop 2008/09:93, s 22-23).

Nattågen bidrar till detta på flera olika sätt,

- Det ökar tillgängligheten (se avsnitt 4.1).
- Nattåget ger en möjlighet som är anpassad efter lokala och regionala förutsättningar i och med att det täcker långa avstånd och många orter som saknar alternativa resmöjligheter för så långa sträckor.
- Ökar tillgängligheten i landsbygden. Det går genom en stor del av landet och binder samman många regioner vilket ger landsbygden möjlighet till goda kommunikationer.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Trafikverket arbetar för att nå ett jämställt samhälle genom att arbeta mot de transportpolitiska målen. Inga specifika åtgärder har beslutats för att nattågstrafiken ska göras mer jämställd men nattågstrafiken innefattar inte heller aspekter som skulle kunna motverka målet om ett jämställt samhälle.

”Användningen av transportsystemet avspeglar de skillnader mellan könen som idag finns i samhället i stort. Exempelvis gör fler kvinnor fler inköpsresor och fritidsresor medan männen gör fler arbetsresor och tjänsteresor [...] Rådande könsmonster innebär att kvinnor

och män i samma livsfas och liknande social situation ofta har olika villkor” (prop. 2008/09:93).

Detta stämmer överens med nattågets resenärer där marknadsundersökningar visar att det är fler kvinnor som reser för privat-och/eller fritidsresa. Fler män gör arbetsresor och pendlar till och från arbetet. Fördelningen av kvinnor och män som reser med nattåget är väldigt jämn och ligger nära 50 procent. Marknadsundersökningar som gjorts visar att antalet kvinnor som reser med nattåget har ökat de senaste åren, 2013 var det 51 procent kvinnor på sträckan mellan Göteborg och Luleå och 52 procent på sträckan mellan Stockholm och Luleå. År 2015 är det 59 procent, respektive 53 procent. Marknadsundersökningarna visar också att fler kvinnor än män upplever att nattåget känns tryggt och säkert, 86 procent av kvinnorna och 82 procent av männen år 2015.

Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Enligt lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (1979:558) ska kollektivtrafik när den planeras och genomförs beakta funktionshindrades särskilda behov. Regeringen har tagit fram en strategi för genomförande av funktionshinderpolitiken som gäller från 2011 och 2016. Strategin gäller för flertalet sektorer i samhället, bland annat transportpolitiken. Målet är att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Trafikverket har inom strategin fått i uppdrag (så även Transportstyrelsen och Sjöfartsverket) att arbeta enligt ett antal formulerade delmål under perioden för strategin. Ett av delmålen är att ”andelen personer med funktionsnedsättning som upplever att de har möjlighet att använda transportsystemet ska öka”.

Trafikverket ställer krav på att nattåget ska vara tillgängligt för personer med funktionshinder. I gällande avtal för nattågstrafiken (2013-2018) ställs inom avtalet följande krav på operatören,

- Varje tåg ska ha kupé och toalettutrymme som är avpassade för funktionshindrade
- Information till synskadade och hörselskadade ska särskilt beaktas.
- Ansvara för att påstigning på fordonet från perrongen eller hållplatsen och avstigning från fordonet till perrongen och hållplatsen fungerar.
- Samverka med ansvarig för berörda stationer och hållplatser för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionshinder.
- Som avlämnande operatör ansvara för att bytet till anslutande tåg oavsett operatör kan ske på ett för kunden tryggt och säkert sätt och
- Säkerställa att information under resan är tillgänglig för alla.

På nattågen finns det rullstolslyft till vissa sittvagnar (i vagnsändan) samt i förstaklass - sovvnarna. I förstaklass-vagnarna finns det en kupé där det är möjligt att komma in med rullstol av inte alltför stor modell. I anslutning till rullstolslyften finns det en särskild handikappkupé som är anpassad för rullstol. Hörslinga eller displayer med information finns inte på nattågen. Information ges via högtalarupprop.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.

Trafikverket ställer vissa krav på trafikuppläggen i ett led att bidra till funktionsmålet. Ett av dessa krav är att barn över sex år ska kunna resa själva. Några särskilda krav på detta område har dock inte ställts inom nattågstrafiken. Vad det är som avgör om ett barn över sex år kan resa ensam med nattåget är inte heller definierat. Det skulle troligtvis krävas personlig ledsagning och assistans från personalen ombord, en service som inte finns i dagsläget. Att resa över natten är också en lång tid för ett barn att vara ensamt. Krav på att barn ska kunna resa ensamma är därför inte relevant i nattågstrafiken, möjligen kan detta ordnas i dagtågstrafik. Alternativet att föredra för barn som reser själva är att flyga, då det finns särskild service och assistans för ändamålet.

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Med nattåget som färdssätt, en så lång sträcka som erbjuds, ges goda förutsättningar att välja att resa med kollektivtrafik. Gång och cykel som färdssätt är för nattågstrafiken inte relevant då det är för långa avstånd. Det finns ingen möjlighet att ta med cykel på nattåget så länge den inte är hopvikbar.

Att resa med kollektivtrafik ger många positiva effekter för samhället, exempelvis minskad klimatpåverkan. "Transportpolitiken ska uppmuntra till att göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga". På landsbygden handlar det mest om att ge invånarna ett alternativ till personbil, därför behövs också en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att skapa tillgänglighet (prop. 2008/09:93). Nattåget är ett alternativ till personbilen som annars av många kan anses vara det enda möjliga färdmedlet i övre Norrland. Ett krav som ställs för att ytterligare bidra till funktionsmålet är att trafikuplägget (nattågstrafiken i det här fallet), för att förbättra förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, bör ansluta till större bytespunkter i kommunhuvudorter. Nattåget ansluter i bland annat Göteborg C, Stockholm C, Gävle, Sundsvall, Umeå, Luleå, Kiruna. För att läsa mer om möjliga anslutningar se bilaga 4.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet är säkerhet, miljö och hälsa och lyder,

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

För att uppfylla hänsynsmålet har ett antal preciseringar tagits fram. För järnvägen gäller följande:

Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.

Europeiska och svenska lagar och förordningar för säkerhet ska följas. Transportstyrelsen har till uppgift att bedriva tillsyn, utforma föreskrifter, utfärda tillstånd för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och auktorisation samt att godkänna fordon, materiel och tekniska system som ingår i järnvägssystemet och har säkerhetspåverkan (prop. 2008/09:93).

I nuvarande nattågsavtal ligger säkerhetsansvaret för nattåget på operatören. Operatören ska uppfylla samtliga vid var tid gällande myndighetskrav. Trafiksäkerheten ska ges högsta prioritet i alla beslut som kan inverka på resenärernas säkerhet. Operatören ska också ansvara för förebyggande åtgärder för att förhindra olyckor.

Miljö och Klimat

Flera av preciseringarna inom hänsynsmålet rör miljö och klimat, en redogörelse för samtliga preciseringar följer därmed i ett sammanfattande avsnitt.

- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen.
- År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.
- Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse.

Järnvägen står för en mycket liten del av de utsläpp av koldioxid som kommer från Sveriges inrikestransporter. Nattågstrafiken som alternativ till personbil eller flyg bidrar därmed till att uppfylla hänsynsmålet. Personbilstrafiken står för den största delen. År 2013 släppte samtliga transporter (person- och godstrafik) på järnväg totalt ut 56 000 ton CO₂-ekvivalenter, inrikesflyg 526 000 ton och personbilstrafiken 10 753 000 ton (Naturvårdsverket.se). Det som är avgörande för vilka utsläpp nattågstrafiken har är vilken el som driver tågen. SJ (som idag opererar nattågen) skriver på sin hemsida att de sedan 1994 använt 100 procent förnyelsebar el för att driva sina tåg (sj.se).

I propositionen (2008/09:93) konstateras det att det måste vara lätt för resenärer att välja de klimateffektiva alternativen. Nattåget måste göras attraktivare för att det ska bli lättare för fler att välja nattåget framför andra alternativ. I dagsläget anser många av nattågets resenärer att biljetterna är för dyra och att det är svårt att lita på att tåget kommer fram i tid. I marknadsundersökningen som genomfördes 2015 på nattåget svarade 22 procent av resenärerna att de väljer att resa med nattåget för att det är miljövänligt. Det är således den främsta anledningen till att man väljer nattåget. Det har dock inte blivit fler som väljer nattåget av den orsaken, 2013 var det också 22 procent. Att andelen inte ökat trots den höga klimatmedvetenheten i Sverige är något förvånande. Enligt en rapport som gjorts i uppdrag

åt Naturvårdsverket²³ uppger 79 procent att de ser sig själva som klimatmedvetna. Priset på tågbiljetterna är i många fall jämförbara med flygbiljetter och tillsammans med tidsbesparingen som flyget innebär är nattåget som klimatvänligt alternativ inte nog attraktivt. I samma rapport från Naturvårdsverket var det 76 procent år 2008 som svarade att de väljer tåg istället för flyg om möjligt (för att minska klimatpåverkande utsläpp). År 2015 är siffran nere på 43 procent.

Miljö- och climateffekter av dagens trafik

Att försöka uppskatta koldioxidutsläppen för att ersätta en resa med nattåget för ett annat färdmedel är inte enkelt och innebär att hänsyn måste tas till en rad olika faktorer.

Följande gör därför inte försöket till att ge ett fullvärdigt svar på hur stora koldioxidutsläpp en hypotetisk nedläggning av nattåget skulle generera. Dock görs en beskrivning av hur stor en ökning skulle kunna bli. Detta för att visa på att om möjligheten till att resa med nattåget försvinner så kommer resandet med andra färdmedel öka. Eftersom tåget innebär mycket låga utsläpp i jämförelse med andra färdmedel, så kan man dra slutsatsen att utsläppen troligtvis kommer öka.

Då det inte görs någon uppskattning av hur passagerarna fördelas på året och när de skulle inrymmas i befintlig tåg, buss, och flygtrafik så går det inte heller att uppskatta om och i så fall hur många extrainsatta turer av flyg eller buss en nedläggning skulle kunna generera. Det är således mycket svårt att avgöra vilken ökning av utsläpp det genererar men känt är att passagerare skulle främst välja flyg och bil om nattåget inte fanns. Detta skulle säkerligen innebära ökade utsläpp totalt sett

Trafikverket leder en myndighetsgemensam arbetsgrupp (ASEK) för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder. I gruppen finns representanter från ett flertal myndigheter, bland andra Naturvårdsverket och Transportstyrelsen. Inom ASEK har det tagits fram riktvärden för utsläpp av olika växthusgaser och partiklar från olika färdmedel som används vid framtagandet av olika samhällsekonomiska analyser. För att visa på vad en hypotetisk nedläggning av nattåget skulle kunna innebära i form av ökade utsläpp används dessa värden i ett räkneexempel.

Utsläpp i gram per fordonskilometer (emissionsfaktorer år 2012)	Eldrivet tåg (antaget el från förnyelsebara källor)	Bil (utsläpp på landsbygd)	Landsvägsbuss (utsläpp på landsbygd)
CO ₂ (fossila avgaser)	0	180	600
HC (kolväten)	0	0,28	0,16
NO _x (kväveoxider)	0	0,22	4,50
Partiklar	0	0,0028	0,0735

Tabell 8:1 Emissioner från olika transportslag

Källa: Trafikverket (underlag ASEK 6.0)

²³ Naturvårdsverket via WSP. (2015). *Allmänheten och klimatförändringen 2015*. Rapport utförd av WSP.

Enligt Trafikverkets riktvärden för koldioxidutsläpp för en bil som kör på ren bensin (alltså inte utblandad med något annat drivmedel) så är genomsnittsutsläppen på landsbygd 180 gram/fordonskilometer. Räknar man på en genomsnittlig belägningsgrad om 2,2 passagerare så blir utsläppen cirka 39 kg koldioxid per person.

Skulle resenärerna som idag reser med nattåget inte ha möjlighet till det och istället ta bilen, vilket 29 procent av de tillfrågade i resvaneundersökningen svarar att de skulle om nattåget inte fanns, så skulle det sannolikt innebära ökade koldioxidutsläpp. Det är inte troligt att en person skulle köra bil mellan exempelvis Stockholm och Kiruna men för en kortare sträcka, exempelvis Riksgränsen till Luleå skulle en resenär rimligtvis ta bilen. Sträckan att köra bil är då cirka 475 kilometer. Räknar man att 14 000 personer kör bil den här sträckan istället för att ta nattåget innebär det utsläpp på cirka 546 ton koldioxid. Det beräknas på att antalet på- och avstigande mellan Bastuträsk och Boden kör upp till Narvik, Kiruna, Gällivare eller närliggande orter. Sträckan som räknas på är dock 475 km.

Enligt Naturvårdsverkets rapportering av utsläpp av växthusgaser stod inrikesflyget år 2013 för 526 000 ton koldioxidekvivalenter. I resvaneundersökningen framkommer det att 38 procent av resenärerna hade valt att flyga om nattåget inte fanns tillgängligt. Att försöka bilda sig en uppfattning om flygets koldioxidutsläpp är därför också relevant.

Eftersom beräkningar på flyg inte görs i samma detaljeringsgrad och lika omfattande som på väg och järnväg hos Trafikverket så används, för nedanstående exempel, en kalkylator som tillhandahålls av International Civil Aviation Organization (ICAO). Transportstyrelsen hänvisar även till denna modell (för att man ska kunna räkna ut sina utsläpp för resor som görs med flyg) då de inte har någon egen kalkylator.

En genomsnittsresa för nattågets resenärer är 901 km. Mellan Kiruna och Stockholm är det 955 km fågelvägen, vilket gör den sträckan lämplig att använda som exempel för om nattågsresenärerna istället skulle flyga samma sträcka. ICAO:s kalkylator räknar ut en persons koldioxidutsläpp baserat på genomsnittsdata för en viss resa, exempelvis Stockholm till Kiruna. Data som kalkylatorn utgår ifrån är vilket plan som ofta används på sträckan, hur mycket bränsle det planet förbrukar, hur många passagerare planet kan bära samt vilken genomsnittlig belägningsgrad den aktuella turen har. Även SAS har en miljökalkylator där man kan räkna på samma sträcka, i den redovisas även belägningsgraden som räknas ut som genomsnitt för den specifika sträckan. I fallet Stockholm – Kiruna beräknas antalet stolar till 120 och belägningsgraden till 71,6 procent. Per person blir koldioxidutsläppen för sträckan 113 kg koldioxid. ICAO:s kalkylator ger ett resultat på 106,47 kg koldioxid men antalet stolar beräknas då vara 153 stycken.

Koldioxidutsläpp och luftföroreningar flyg mellan Stockholm Arlanda – Kiruna

Utsläpp per person (kg)	CO ₂	NO _x	CO	HC	SO ₂
	113	0,32	0,32	0,03	0,04

Tabell 8:2 Koldioxidutsläpp och föroreningar flyg mellan Arlanda-Kiruna, Källa: SAS miljökalkyl

Med utgångspunkt från ICAO och SAS uträkningsmodeller bidrar alltså en flygpassagerare med cirka 110 kg koldioxid per personkilometer.²⁴ Totalt gjordes 369 237 resor med nattåget 2014.

För att komma närmare en uppskattning om vad en nedläggning av nattåget skulle kunna innebära i ökade utsläpp, så räknas antalet passagerare som kliver av eller på i Stockholm och åker till eller från orterna norr om Murjek, det är baserat på resvaneundersökningens resultat cirka 80 000 resor. Om man förutsätter att 38 procent av dessa går över till flyget så är det ca 30 000 ytterligare resor som görs med flyg. Det innebär en koldioxidmängd på ca 3,5 miljoner ton koldioxid per år. I och med att det endast är beräknat på delar av det totala antalet resenärer så kan man ändå anta att utsläppsmängden för resenärer som går från tåg till flyg egentligen är högre.

Syftet med modellen från ICAO är inte att räkna ut totala utsläpp för en överflyttning från tåg till flyg och det ska därför poängteras att detta endast används som ett exempel för att ge en indikation på hur mycket mer det skulle kunna generera i koldioxidutsläpp. Det är givetvis högst osäkert om en hypotetisk nedläggning av nattåget skulle generera nya turer med flyg, buss eller bil. Detta kan man bara spekulera i. Det beror på individers val och preferenser. Hur koldioxidutsläppen och utsläpp av luftföroreningar kan tänkas förändras är även det en stor osäkerhet och faktorer som spelar in är bland annat belägningsgrad och framtida teknikutveckling.

Miljö-och hälsoaspekter

Utöver utsläpp av koldioxid finns det andra föroreningar från både flyg- och vägtrafik. Luftföroreningar påverkar både hälsa och miljön. De kan göra människor sjuka, de bidrar till växtskador, korrosion, nedsmutsning, övergödning och försurning (Naturvårdsverket.se). Detta berör flera av miljökvalitetsmålen, bland annat *frisk luft, bara naturlig försurning* och *ingen övergödning*. I preciseringarna för hänsynsmålet formuleras det på följande sätt, *Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse*. Miljömålssystemet gjordes om 2010 då Riksdagen beslutade om en ny målstruktur för miljöarbetet. Ett övergripande generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och ett antal etappmål inom områdena Begränsad klimatpåverkan, avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och luftföroreningar. Eftersom det i hänsynsmålet inte preciserats ytterligare utan endast formulerats som att prioritet ska ges till de mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse kan man anta att detsamma gäller för den nya målstrukturen.

Luftföroreningar kan förekomma som gaser eller partiklar. De vanligaste består av kväve- och svaveloxider, marknära ozon samt svävande partiklar av olika storlek, ålder och sammansättning. Det kan även vara kolväten, (t.ex. bensen och polycykliska aromatiska kolväten (PAH)), kolmonoxid och tungmetaller (Naturvårdsverket.se). År 2013 var utsläppen av små partiklar (pm 2.5) från Transport (exklusive slitagepartiklar) 1820 ton och slitagepartiklar från däck, bromsar och väg 1560 ton.²⁵

²⁴ http://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Documents/Methodology%20ICAO%20Carbon%20Calculator_v7-2014.pdf

²⁵ <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Statistik-om-luft/Utslappsstatistik/#>

För att nå hänsynsmålet och uppnå preciseringen om att transportsektorn ska bidra till att nå miljökvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan samt övriga mål så är tåget med sina låga utsläpp mycket fördelaktigt. Om nattåget inte finns tvingas resenärerna att välja andra resealternativ som innebär ökade negativa effekter på miljö och hälsa.

9. Avstämning mot regionala mål

Regionala utvecklingsprogram

De regionala utvecklingsprogrammen utgör samlade strategier för länens regionala tillväxtarbete och ligger till grund för andra planer, program och strategier på regional, nationell och EU-nivå.

Samtliga län har i sina regionala utvecklingsprogram prioriteringar kopplade till infrastruktur och kommunikationer då fungerande kommunikationer och en väl utbyggd infrastruktur för både person- och godstrafik är avgörande för regionernas tillväxt och utveckling. Nattågen bidrar främst till att förbättra tillgängligheten i Övre Norrland, där tillgängligheten i många fall utan nattåget är dålig. Nattågens effekter för tillgängligheten för Västernorrland, Gävleborg, Uppsala, Stockholm, Örebro och Västra Götaland är däremot begränsad då tillgängligheten redan sedan tidigare är god²⁶. Nattågen ger dock kompletterande resmöjligheter längs hela sträckningen. Avgångs- och ankomsttider är en faktor som avgör vilken nytta och funktion olika län och orter har av nattåget.

De skillnader man kan se mellan de län som nattåget passerar genom är att prioriteringar kopplade till behovet av nattåget är tydligast i Norrbotten och Västerbottens regionala utvecklingsstrategier. Behoven beskrivs utifrån näringslivets tillväxt, regionförstoring, en bredare arbetsmarknad, tillgång till utbildning och service samt besöksnäringens behov. De sydligare länen har större fokus i sina prioriteringar på kommunikationer som bidrar till ökad arbetspendling och regionförstoring till närliggande län och i vissa fall även länder.

Bakgrund till arbetet med regionala utvecklingsprogram

Syftet med det regionala tillväxtarbetet är att uppfylla den regionala tillväxtpolitikens mål och främja en hållbar regional tillväxt. Det regionala tillväxtarbetet består bland annat av att utarbeta och genomföra regionala utvecklingsprogram. Den nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020 är vägledande för det regionala tillväxtarbetet.

De regionala utvecklingsprogrammen utgör samlade strategier för länens regionala tillväxtarbete och ligger till grund för andra planer, program och strategier på regional, nationell och EU-nivå. Inom området infrastruktur och kommunikationer är de regionala länstransportplanerna den konkreta strategi som bygger vidare på prioriteringarna i de regionala utvecklingsprogrammen.

Det är landsting, samverkansorgan eller länsstyrelser som har det regionala utvecklingsansvaret i länen och är ansvariga för att utarbeta och genomföra de regionala utvecklingsprogrammen i samverkan med andra aktörer på lokal och nationell nivå.²⁷

I följande avsnitt beskrivs hur nattåget kan bidra till att uppfylla målen i de regionala utvecklingsprogrammen. Utgångspunkt för beskrivningen är de regionala

²⁶ Bedömningen är gjord enligt den nattågsanalys som Trafikverket gjort. I nattågsanalysen beräknas förändringarna i tillgängligheten av nattågstrafiken utifrån tillgängligheten: till Stockholm, från Stockholm, internationella resor, storstäder, region/universitetssjukhus, universitet och högskolor, andra större städer samt besöksnäring. I kapitel 3 går det att läsa mer om nattågets tillgänglighetseffekter.

²⁷ Förordning (2007:713) om regionalt tillväxtarbete

utvecklingsprogrammen och till viss del de regionala länstransportplanerna för de län som nattåget passerar det vill säga Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Gävleborg, Uppsala, Stockholm, Örebro och Västra Götaland. Störst fokus i beskrivningen nedan är på de nordliga länen där de största tillgänglighetsbristerna finns.

Hur bidrar nattåget till att uppfylla regionala mål?

I samtliga läns regionala utvecklingsprogram är infrastruktur och kommunikationer prioriterade områden. Det är dock en viss skillnad i vilken typ av prioriteringar som är aktuella beroende på varje läns specifika geografiska förutsättningar och behov. De norra länen pekar i större utsträckning ut nattågstrafiken som en viktig del för tillgängligheten i sina regionala utvecklingsstrategier och regionala länstransportplaner. De sydligare länen har större fokus i sina prioriteringar på kommunikationer som bidrar till ökad arbetspendling och regionförstoring till närliggande län och i vissa fall även länder. Samtliga län konstaterar däremot att fungerande kommunikationer och en väl utbyggd infrastruktur är avgörande för regionernas tillväxt och utveckling. De poängterar därmed behovet av långsiktigt hållbara transportsystem för såväl person- som godstransporter och att det skapar funktionell och hållbar regionförstoring. Tillgänglighet till arbete, utbildning, samhällsservice samt kultur- och fritidsaktiviteter är grundläggande förutsättningar för tillväxt och attraktivitet. Besöksnäringens behov av fungerande kommunikationer är också ett argument som återkommer.

I Norrbottens regionala utvecklingsstrategi för hållbar framtid 2020 (RUS) är ett av de fem prioriterade områdena tillgänglighet. Inom området konstateras att transportinfrastrukturen i Norrbotten inte är tillräckligt utvecklad utifrån länets strategiska läge med långa inomregionala avstånd och gles näringsstruktur. Norrbotten består av expansiva områden samtidigt som man har mer gles- och landsbygd än de flesta regioner i Europa.

Förbättrad järnvägstrafik motiveras utifrån behovet av att stärka näringslivets konkurrenskraft och investeringsvilja. Att skapa en regionförstoring för en bredare arbetsmarknad, tillgång till utbildning och service samt för att säkra företagens kompetensförsörjning. Avgörande för regionens tillväxt är att det finns arbetskraft och kompetens som matchar företagens och den offentliga sektorns behov. Höjd kompetensnivå på arbetsmarknaden och företagens tillgång på arbetskraft är avgörande för näringslivets konkurrenskraft. Expansionen av företag inom besöksnäringen och de kulturella och kreativa näringarna är en viktig potential för tillväxt i Norrbotten. Besöksnäringen har vuxit kraftigt de senaste åren och präglas av naturturism med stora variationer från kust till fjällområdet. Goda kommunikationer är en nödvändighet för besöksnäringen i Norrbotten och i övriga norra Sverige. De områden som idag har ett stort antal gästnätter baserar detta till stor del på bredd i kommunikationsutbudet. Norrbotten har goda förutsättningar för helårsturism och många orter breddar aktivt sitt utbud för att locka fler besökare och minska säsongsberoendet. Nattåget möjliggör enkla resor till regionen från södra Sverige. Utvecklas infrastrukturen ytterligare, i synnerhet järnvägen, mellan fjällvärlden och kustlandet skapas i kombination med Botnia- och Norrbottenabanan förutsättningar för en stark norrbottnisk besöksnäring året runt.

I den regionala utvecklingsstrategin för Västerbottens län 2014-2020 har två av sex prioriterade delstrategier koppling till området infrastruktur och kommunikationer; platsbaserad näringslivsutveckling samt en tillgänglig och utåtriktad region.

Strategin ”en tillgänglig och utåtriktad region” handlar om att skapa möjligheter för en hållbar och effektiv person- och godstrafik. Västerbottens geografi, spridda befolkningskoncentrationer, könssegregerade arbetsmarknad och skiftande förutsättningar gör högkvalitativa och tillgängliga persontransporter till en avgörande framtids- och utvecklingsfråga. Genom att vidareutveckla kommunikationerna, däribland på järnvägen, skapas bland annat större arbetsmarknader, bättre tillgång till utbildning och service, ökad konkurrenskraft för företagen samt är av stor betydelse för den fortsatta utvecklingen av besöksnäringen.

Inom strategin ”platsbaserad näringslivsutveckling” finns det prioriterade området ökad sysselsättning och företagande inom besöksnäringen. Inom strategin anges att Västerbotten har goda möjligheter att ytterligare utvecklas som besöksmål. I Västerbotten finns en stor spännvidd i utbudet med såväl stadsturism som naturmiljöer. Besöksnäringen har behov av god tillgänglighet samt påverkar tillgängligheten och kapaciteten för samtliga trafikslag. De konstaterar även att nattågstrafiken är viktig för hela Sverige då besöksnäringen globalt är en av de starkast växande näringarna och står för betydande transportflöden. Transportsystemet behöver, ofta i samspel mellan olika transportslag, tillgodose olika turistiska segment där många idag är alltför beroende av biltrafik. Flyg-, järnvägs-, och vägtrafiken behöver därför utvecklas på ett sätt som samtidigt medger ekonomisk, miljö- och klimatmässig hållbarhet.

Västernorrland och Gävleborg har i sina utvecklingsprogram fokus på att överbrygga avstånden och knyta samman befolkningskoncentrationer. Man prioriterar därmed insatser för att bidra till funktionell och hållbar regionförstoring inom regionen, med närliggande regioner samt den nationella och internationella arenan. Genom en utvecklad infrastruktur kan befolkningskoncentrationer knytas samman både inom regionen samt med andra städer i närliggande regioner. Detta är något som nattågen inte i någon större utsträckning kan anses bidra till även om det mellan vissa orter kan vara ett alternativt färd sätt till andra tåglinjer och trafikslag för både kortare och längre resor.

I Uppsala, Stockholm, Örebro och Västra Götalands läns regionala utvecklingsprogram prioriteras vidgning av de lokala arbetsmarknaderna och utveckling av fler storregionala samband till närliggande län men även mot Norge. I Stockholms regionala utvecklingsplan poängteras att tillgängligheten till och från andra regioner till Stockholm har betydelse för hela nationen samt att det är av vikt att transportsystemet ska bidra till en ökad regional tillgänglighet. Nattåget bidrar till detta som ett alternativt färd sätt till och från främst de norra delarna av Sverige men det möjliggör även resor utan byte till och från fler orter jämfört med flyget.

10. Samråd

Trafikverket har under utredningens gång inhämtat synpunkter vid informationsmöten i Norrbotten och Västerbotten med regionala och kommunala företrädare samt representanter för turistnäringen. Utredningen har bedrivits i samråd med de av Trafikverkets regioner som berörs av trafiken, främst Region Nord som omfattar Norrbottens och Västerbottens län. Eftersom trafiken även går in i Norge har fortsatt trafik även diskuterats med Samferdselsdepartementet.

Utredningen kommer att skickas på remiss till berörda kommuner, regioner, länsstyrelser, kollektivtrafikmyndigheter, operatörer, myndigheter och turistorganisationer.

11. Avtalsform

Trafikverket kan träffa trafikavtal genom tilldelning av tjänstekoncession till trafikoperatör eller om samfinansiering av trafik med regionala kollektivtrafikmyndigheter, som i sin tur upphandlar trafiken.

När det gäller nattågstrafiken så har Trafikverket, liksom tidigare Rikstrafiken, avtal direkt med operatör. Utgångspunkt för Trafikverket är att alla egna operatörsavtal ska vara nettoavtal. Om det ses som rimligt ska även samverkansavtal vara nettoavtal. Ett nettoavtal innebär att trafikoperatören tar affärsrisken för trafiken.

Det finns flera anledningar till att Trafikverket förespråkar nettoavtal. Interregional trafik ska som huvudregel bedrivas helt kommersiellt. Trafikverket får bara avtala om trafik som inte kan bedrivas med bara biljettintäkterna. Det finns en strävan att trafiken på sikt ska närma sig en kommersiellt bedriven verksamhet. Nettoavtal innebär att trafikoperatören får mer intäkter genom att utveckla trafiken och stimulera till mer resande. Det är också trafikoperatören som sköter biljettförsäljning, information, marknadsföring och övrig administration kring trafiken, vilket Trafikverket inte har (eller bör ha) någon organisation för.

12. Trafikupplägg

Nuvarande trafikering

Idag trafikeras övre Norrland av två nattåg i vardera riktningen, tåg 91 och 93 i södergående riktning och tåg 92 och 94 i norrgående riktning. Tåg 91/92 är anpassat även för Västerbotten och fortsätter till Göteborg, medan tåg 93/94 är mer anpassat för Malmfälten och fjällvärlden.

De senaste åren har det tidiga nattåget norrut, tåg 94, ankommit fjällvärlden för sent och det sena nattåget söderut har avgått för tidigt för att möjliggöra skidåkning på ankomst- respektive avgångsdagen. Tidsskillnaden mellan de båda nattågsparen har endast varit ca två timmar. Utifrån fjällanläggningarnas perspektiv är det önskvärt att norrgående nattåg ankommer fjällvärlden vid lunch och avgår tidigast efter lunch, så att möjlighet ges till

skidåkning halva ankomst- respektive avresedagen samt att tågtiderna anpassas utifrån in- respektive utcheckningstider för stugor och hotell som brukar ske omkring lunchtid.

Den sena ankomsttiden till Narvik har inneburit ett mindre effektivt vagnutnyttjande, då nattåget inte har kunnat vända tillbaka samma dag och ett antal vagnar har blivit stående i Narvik ett dygn extra utan trafikuppgift. Sov- och liggvagnar kräver minst två timmars vändtid i Narvik för att kunna vända samma dag, vilket påverkar avgångs- respektive ankomsttider till/från Stockholm.

I T16 har SJ valt att ändra detta genom att tidigare lägga norrgående tåg 94 respektive senarelägga södergående tåg 93. På grund av trängselproblematiken ut från Stockholm i kombination med spårbytet Boden - Bastuträsk samt riktningsbytet i Kiruna har dock avgångstiden blivit relativt tidig från Stockholm, redan vid 16-tiden. Vidare är ankomsttiden till Boden för norrgående tåg redan 5:25 vilket inte uppfyller krav på nattsömn 23-06. I södergående riktning gör den täta trafiken på Ostkustbanan att nattågets ankomsttid till Stockholm är först 10.23, vilket är 20 min för sent för att uppfylla kriterium 2.

Nattåg 91/92 har haft ungefär samma tidtabell de senaste åren, dock med något förlängd restid de senaste åren till följd av Boden – Bastuträsk. SJ har de senaste åren även valt att köra med mer marginaler i tidtabellen, vilket har förlängt restiden med drygt en timme jämfört med 2012. Avgångstiden för norrgående tåg 92 är mycket anpassad för att möjliggöra attraktiv tidtabell från Göteborg. En nackdel med detta är att avgångstiden från Stockholm blir relativt sen, 22:40, vilket gör nattågsresande från orter norr om Stockholm mindre attraktivt. En fördel är dock att det ger möjlighet till sen anslutning från exempelvis Malmö och andra orter i södra Sverige.

Vad påverkar restiderna?

Under perioden 2001-2014 har restiden mellan Stockholm och Riksgränsen varierat mellan som kortast 16 timmar och 33 minuter (2010) och som längst 19 timmar och 33 minuter (2007). Orsakerna till variationerna är flera. Bland annat har sträckningen förändrats. 2011 gick tågen för sista gången den gamla vägen via Ånge och fortsatte norrut på Stambanan genom övre Norrland. 2012 gick tågen längs Ostkustbanan upp till Sundsvall C, för att därifrån gå in i landet via Ånge och sedan från Mellansel till Örnsköldsvik för att därifrån fortsätta på den norra delen av Botniabanan via Umeå-Vännäs och norrut. 2013 började tågen gå längs hela Ostkustbanan och fortsatte sedan på Botniabanan. I augusti 2013 togs Kiruna nya järnväg i drift, med så kallad säcklösning. Detta innebär rundgång med loket för att vända tåget, vilket kostar ca 20 minuter extra tid. Samma år började nuvarande operatör att köra med större marginaler i tidtabellen för att ta höjd för de trafikeringsproblem som förekommit. Priset för detta blev först en längre restid, men erfarenheten visar att detta har fungerat såtillvida att tågen har haft möjlighet att köra in tid vid förseningar. SJ har aviserat att man avser att återgå till normala marginaler i tidtabellen.

Det är svårt att veta vilken betydelse den totala restiden för en nattågsresa har för den enskilde resenären, men ett antagande är att en halvtimme hit eller dit spelar mindre roll och att själva avgångs- och ankomsttiderna kan upplevas som betydligt viktigare.

Följande åtgärder kan bidra till en förkortad restid under kommande avtalsperiod:

När spårbytet Boden – Bastuträsk är klart kommer gångtiden att förkortas med ca 22 min jämfört med T16.

SJ har de senaste åren generellt tillämpat en hastighetsprofil som är ca 10 % lägre än vad som är tillåtet för lokdragna persontåg (profil A istället för B). Detta förlänger gångtiden med ca 45 min Luleå – Stockholm för tåg 91 och 60 min Narvik – Stockholm för tåg 94. Om den lägre hastighetsprofilen endast tillämpas nattetid handlar det om ca 10-30 min i förlängd gångtid beroende på tåg och sträcka. En nackdel med den lägre hastighetsprofilen är att tåget tar upp mer kapacitet än nödvändigt på banan vid tidtabellläggning och därför riskerar få en sämre tidtabell med fler tågmöten och förbigångar, men samtidigt finns bättre möjlighet att köra in förseningar. En lägre hastighet ger även förutsättningar för en lugnare resa med bättre nattsömn.

De två återstående dubbelspårsetapperna mellan Uppsala och Gävle beräknas ge ca 2 min vardera i gångtidsvinst (Skutskär – Furuvik respektive Gamla Uppsala).

Utformningen av Kiruna resecentrum är ännu inte fastställd, men om en säcklösning undviks är det möjligt att spara 10-20 min. Då inget beslut om utformning finns är det mycket osäkert när en ny lösning för Kiruna resecentrum kan stå klar och det är därför inget som kan förutsättas i kommande avtalsperiod.

Diagrammet nedan visar hur restiderna från Stockholm C till Björkliden har varierat från år 2001 till 2015 och även för en möjlig tidtabell år 2020 där ovanstående punkter beaktats.

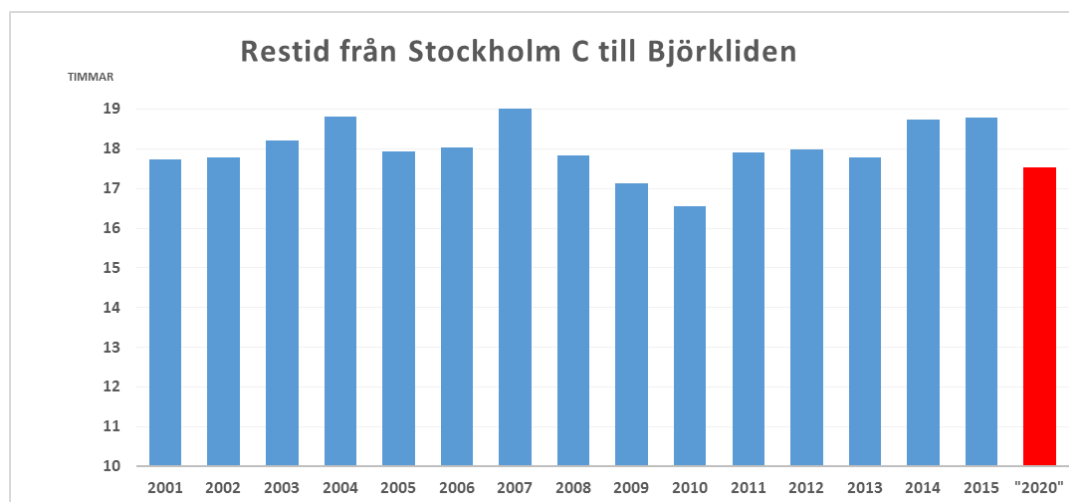


Diagram 12:1 Restid Stockholm-Björkliden 2001-2015 (2020)

Tilldelningsprocessen och prioriteringskriterierna

Om en operatör inte är nöjd med den tidtabell som tas fram i utkastet till tågplan tillämpas först en samordningsprocess mellan berörda parter följt av tvistlösning²⁸. Om en intressekonflikt därefter inte fått sin lösning förklarar Trafikverket berörda bandelar för överbelastade. Trafikverket fastställer då tågplanen genom att använda fördefinierade prioriteringskriterier. Den grundläggande principen för Trafikverkets prioriteringskriterier är att välja den lösning av konflikten som ger den största samhällsnyttan. För att kunna avgöra detta delas samtliga tåglägen in i olika prioriteringskategorier, för persontågen bl a utifrån beläggning och antal resande, andel tidskänsliga resande, andel regionala resande och krav på snabb framfart.²⁹ Det finns kategorier för bl a pendel, regionaltåg, snabb och fjärrtåg med olika andel tidskänsliga resenärer, olika beläggningsgrad samt olika krav på snabb framfart. Nattåg klassificeras normalt som Fjärr-låg (FL2), dvs. låg andel tidskänsliga resande och medelhög beläggning.

Prioriteringskriterierna anger inte någon specifik prioritering mellan olika tåg, utan den samhällsekonomiskt bästa lösningen beror på hur den aktuella konfliktsituationen ser ut och vilka tåg som är inblandade. Det finns dock flera kategorier med större antal resande, andel tidskänsliga resande, andel regionala resande och krav på snabb framfart än nattågen vilket gör att nattågen har svårt att konkurrera om attraktiva tåglägen exempelvis in-/ut från Stockholm i högttrafik.

Analys av olika trafikeringsalternativ

Trafikverket har tagit fram ett antal fiktiva tidtabeller för att exemplifiera hur en framtida nattågstrafikering skulle kunna se ut beroende på om det körs ett eller två tåg och beroende på tågens avgångstider. Någon detaljerad konflikthantering med övrig trafik är inte utförd, men i tidtabellen finns inlagd tid för att klara tågmöten längs vägen samt kvalitetstid enligt Trafikverkets riktlinjer. De framtagna tidtabellerna ska främst ses som en indikation, då den slutgiltiga tidtabellen fastställs i den årliga tågplaneprocessen.

Avgångs- respektive ankomsttider för respektive ort som trafikeras av nattåget har utvärderats utifrån nedanstående tidsintervall, där dag 1 avser avgångsdagen och dag 2 ankomstdagen. Utvärderingen utgår från att tåget ska ge möjlighet till aktivitet på avgångs- respektive ankomstorten större delen av dagen innan nattågsresan påbörjas. Vidare ska möjlighet till nattsömn finnas kl 23-06, men även tidsintervallen 23-24 samt 05-06 har särredovisats då de ligger i anslutning till perioden för nattsömn och kan anses vara acceptabla tider för vissa resenärer. Det behöver poängteras att redovisningen med färger i detta avsnitt endast avser lämpliga avgångs- och ankomsttider för olika delar av landet och inte är detsamma som Trafikverkets tillgänglighetskriterier.

²⁸ Järnvägsnätsbeskrivning 2017, kapitel 4.4.3, s 50

²⁹ Järnvägsnätsbeskrivning 2017, bilaga 4B.

Dag	Start kl:	Slut kl:	Nivå
dag 1	08:00	16:00	1
dag 1	16:00	23:00	2
dag 1	23:00	00:00	1
dag 2	00:00	05:00	0
dag 2	05:00	06:00	1
dag 2	06:00	10:00	2
dag 2	10:00	22:00	1

Tabell 12:1 Lämplighetsgrad för restider inom olika intervall

Framtida trafikeringsalternativ med två nattåg

Mindre justeringar av dagens trafikupplägg

När spårbytet Boden- Bastuträsk är klart bedömer Trafikverket att förutsättningarna blir bättre för att få en mer attraktiv tidtabell som både uppfyller fjällvärldens krav på avgångs- respektive ankomsttider och senare avgångstid från Stockholm för tåg 94. Vändtiden i Narvik bör precis räcka för att klara en tågvändning samma dag, men det är då på gränsen att tåget klarar kriterium 1 med ankomst till Stockholm före kl 10.

Norrut	Två nattåg	
		byte
	direkt	Boden
	94	92 (96)
Station	tid	tid
Malmö	12:11	16:11
Linköping	15:00	19:00
Göteborg	13:30	17:30
Skövde	14:29	18:29
Stockholm	17:58	21:58
Arlanda	18:20	22:20
Uppsala	18:40	22:40
Gävle	19:43	23:43
Söderhamn	20:37	00:37
Hudiksvall	21:16	01:16
Sundsvall	22:19	02:19
Härnösand	23:36	03:36
Kramfors	00:11	04:11
Örnsköldsvik	00:57	04:57
Umeå C	02:10	06:10
Vindeln	03:09	07:09
Bastuträsk	04:04	08:04
Jörn	04:26	08:26
Älvsbyn	05:29	09:29
Boden	05:58	09:58
Luleå	06:51	10:51
Murjek	07:17	11:17
Gällivare	08:30	12:30
Kiruna	09:41	13:41
Björkliden	11:22	15:22
Riksgränsen	12:04	16:04
Narvik	13:02	17:02

Söderut	Två nattåg	
	byte	direkt
	91 (95)	93
Station	tid	tid
Narvik	11:24	14:54
Riksgränsen	12:19	15:49
Björkliden	13:01	16:31
Kiruna	14:45	18:15
Gällivare	15:53	19:23
Murjek	17:07	20:37
Luleå	17:44	21:14
Boden	18:30	22:00
Älvsbyn	18:56	22:26
Jörn	19:59	23:29
Bastuträsk	20:21	23:51
Vindeln	21:16	00:46
Umeå C	22:08	01:38
Örnsköldsvik	23:28	02:58
Kramfors	00:14	03:44
Härnösand	00:49	04:19
Sundsvall	01:49	05:19
Hudiksvall	03:09	06:39
Söderhamn	03:48	07:18
Gävle	04:40	08:10
Uppsala	05:43	09:13
Arlanda	06:05	09:35
Stockholm	06:30	10:00
Skövde	09:23	12:41
Göteborg	10:30	13:55
Linköping	09:00	13:00
Malmö	11:47	15:47

Tabell 12:2 Principtidtabell för två tåg, ungefär som idag

Bedömningen är att restiden för tåg 91 och 92 går att korta med ca 30 min vilket möjliggör senare avgångstid i södergående riktning respektive tidigare ankomsttid i norrgående riktning. Med två tåg fås även bättre förbindelser för dagtägsresande längs Malmbanan och mellan Norr- och Västerbotten.

Tåg 93/94 avkortas till Narvik – Sundsvall

Tåg 93-94 tappar idag mycket tid på sträckan Stockholm - Sundsvall på grund av trängselproblem och det är svårt att hitta tåglägen in/ut från Stockholm, vilket i T16 har resulterat i att tåg 94 avgår redan kl 16. Ett alternativ skulle med anledning av detta vara att tåg 93-94 enbart trafikerar sträckan Sundsvall - Narvik - Sundsvall. Avgångstiden till/från fjällvärlden skulle genom detta kunna förbättras ytterligare något, men en nackdel är att det under högsäsong inte kommer finnas plats på dagtågen Sundsvall – Stockholm och biljettpiserna blir högre då anslutningsbiljett krävs Stockholm – Sundsvall. Tiderna till/från Luleå/Boden och söderut skulle även bli mindre attraktiva. För resenärerna kan det även upplevas som obekvämt att få byta i Sundsvall då merparten av resenärerna har start/slutdestination längre söderut. Detta alternativ kommer med anledning av ovanstående faktorer inte att studeras vidare.

Olika trafikeringsalternativ med ett nattåg

Följande huvudalternativ med ett nattågspår har studerats:

- Tidtabell enligt tåg 91-92
- Tidtabell enligt tåg 93-94
- Tidtabell "mitt emellan dagens tåg"

Därutöver beskrivs ett alternativ med enbart sittvagnar på sträckan Boden – Narvik och möjligheten att kombinera detta med utökad regionaltågstrafik Narvik – Kiruna – Luleå. En variant på hur tillgängligheten till Västerbotten kan lösas med ett nattåg presenteras även.

Ett tågpar enligt tåg 91-92

Fördelen med att köra ett nattågspår ungefär enligt nuvarande tåg 91-92 (se tabell 2 ovan) är att det skulle täcka in ett stort område och möjliggöra för nattågsförbindelser mellan Stockholm och Norrbotten, Västerbotten och norra Västernorrland. Däremot skulle ankomsttiden till Norrbotten och fjällvärlden bli relativt sen i norrgående riktning respektive tidig i södergående riktning och tågbyte skulle krävas för resande till/från stationer norr om Boden. Detta alternativ skulle dock möjliggöra för dagtägsförbindelser mellan Norrbotten och Västerbotten/Västernorrland, exempelvis Örnsköldsvik/Umeå – Luleå/Kiruna. Det är möjligt att förlänga detta alternativ till/från Göteborg med dagtägsresande Stockholm - Göteborg, vilket kan vara kommersiellt intressant för operatören och därmed bidra till bättre lönsamhet. Det skulle även vara möjligt att kombinera detta trafikupplägg med vagnar till/från Jämtland med attraktiv tidtabell. Tåget är dock inte attraktivt för nattågsresor med på/avstigning på stationerna mellan Uppsala och Sundsvall, då tåget passerar där nattetid.

Ett tågpar enligt tåg 93-94

Om tidtabellen skulle utformas enligt nuvarande tåg 93-94 (se tabell 2 ovan) skulle attraktiva ankomst- respektive avgångstider fås till Malmfälten och fjällvärlden, men däremot skulle Västerbotten passeras nattetid. Ankomsttiden till Stockholm skulle bli relativt sen, vilket kan göra det svårt att uppfylla tillgänglighetskriterierna för Stockholm och Arlanda. Den sena ankomsten respektive tidiga avgången från Stockholm gör att det inte finns tid för att köra tåget vidare till/från Göteborg och ankomst- respektive avgångstiderna till orter söder om Stockholm blir inte så attraktiva då större delen av dagen får användas för tågresa.

Ett tågpar "mitt emellan dagens tåg"

Ett dagligt nattåg med tidtabell mitt emellan nuvarande två nattågs tidtabell skulle kunna ge tillgänglighet även för norra Västerbotten (Jörn och Bastuträsk) och samtidigt ge bättre tidtabell till/från både Malmfälten och fjällvärlden jämfört med att enbart köra tåg 91/92. Genom att Jörn och Bastuträsk täcks in möjliggörs förbindelser till bl a Skellefteå, Arvidsjaur och Norsjö.

I södergående riktning skulle även Vindeln och Umeå kunna täckas in så att avgångstiden från dessa orter blir före kl 23. Det är även i denna riktning som nattåget har störst effekt på tillgängligheten, då första morgontåget från Umeå är framme först kl 11:40 i Stockholm. Med nattåg från Umeå möjliggörs även anslutningar från Västerbottens inland, däribland Lycksele, Vilhelmina, Storuman, Sorsele och Åsele som idag har bra förbindelser mot tåg 91/92. En tidigare avgångstid skulle även göra det lättare att hitta ledigt tågläge in mot Stockholm Central på morgonen, då det är mycket svårt att få tågläge mellan kl 7:15 och ca kl 9. Nackdelen är att orter norr om Uppsala då får för tidig ankomsttid samt att avgångstid från Norrbotten blir tidigare. Även om en avgångstid före kl 23 är möjlig från Umeå är det fortfarande i senaste laget för att få god nattsömn, särskilt för barnfamiljer.

I norrgående riktning passeras Vindeln och Umeå mitt i natten. För resande till Umeå lokalt finns dock möjlighet att resa med dagtåg kl 16:22 från Stockholm, framme i Umeå 22:39. Vid denna tidpunkt finns det dock ingen anslutning till orter i Västerbottens inland som har nytta av nattåget, däribland Lycksele, Vilhelmina, Storuman, Sorsele och Åsele.

Idag nyttjas nattågen även av bl a Örnsköldsvik och Kramfors men dessa orter passeras under natten och får därför ingen nytta av nattåget. Då tiderna inte blir attraktiva från exempelvis Kramfors, Örnsköldsvik och Umeå förloras även möjligheten till att använda nattåget för dagtågsresor mellan Västernorrland/Västerbotten och Norrbotten.

Fjällvärlden, får avgångstid omkring kl 13-14 i södergående riktning, vilket innebär att det finns tid för skidåkning halva dagen på avresedagen. I norrgående riktning blir ankomsten omkring lunch, vilket även det möjliggör för skidåkning på ankomstdagen. Kiruna får en något senare ankomst respektive tidigare avgång för att möjliggöra vistelse en hel dag (kl 10-16).

Med ett nattåg är det troligt att ankomsttiden till Narvik blir så sen att vagnarna inte hinner vända tillbaka samma dag i södergående nattåg. Det blir därför mer kostsamt att köra direkta ligg- och sovvagnar till/från Narvik, då dessa vagnar får stå kvar ett dygn i Narvik,

vilket tar vagnkapacitet och begränsar platsutbudet i högtrafik. Lokala resor mellan fjällanläggningarna och Narvik över dagen blir inte möjligt, något som idag efterfrågas av fjällanläggningarna. Avgångstiden från Stockholm i norrgående riktning är för tidig för att det ska vara möjligt att hinna köra nattågen vidare till/från Göteborg, vilket troligtvis försämrar operatörens ekonomi. Tiderna till/från Stockholm bedöms vara tillräckligt attraktiva för att kombinera med vagnar till/från Jämtland, även om framförallt avgångstiden norrut blir ca tre timmar tidigare än idag och därmed är i tidigaste laget.

Norrut	Ett nattåg	
	Alt 1, direkt	Alt 2, byte i Boden
	98	98
Station	tid	tid
<i>Malmö</i>	14:11	14:11
<i>Linköping</i>	17:00	17:00
<i>Göteborg</i>	15:30	16:05
<i>Skövde</i>	16:29	17:16
Stockholm	19:25	19:58
Arlanda	19:47	20:20
Uppsala	20:07	20:40
Gävle	21:10	21:43
Söderhamn	22:04	22:37
Hudiksvall	22:43	23:16
Sundsvall	23:46	00:19
Härnösand	01:03	01:36
Kramfors	01:38	02:11
Örnsköldsvik	02:24	02:57
Umeå C	03:37	04:10
Vindeln	04:36	05:09
Bastuträsk	05:31	06:04
Jörn	05:53	06:26
Älvsbyn	06:56	07:29
Boden	07:25	07:58
Luleå	08:18	08:51
Murjek	08:44	09:11
Gällivare	09:57	10:20
Kiruna	11:15	11:34
Björkliden	12:56	13:01
Riksgränsen	13:38	13:40
Narvik	14:36	14:36

Söderut	Ett nattåg	
	Alt 1, direkt	Alt 2, byte i Boden
	97	97
Station	tid	tid
Narvik	12:09	12:39
Riksgränsen	13:04	13:32
Björkliden	13:46	14:11
Kiruna	15:30	15:41
Gällivare	16:38	16:45
Murjek	17:52	17:55
Luleå	18:29	18:29
Boden	19:15	19:15
Älvsbyn	19:41	19:41
Jörn	20:44	20:44
Bastuträsk	21:06	21:06
Vindeln	22:01	22:01
Umeå C	22:53	22:53
Örnsköldsvik	00:13	00:13
Kramfors	00:59	00:59
Härnösand	01:34	01:34
Sundsvall	02:34	02:34
Hudiksvall	03:54	03:54
Söderhamn	04:33	04:33
Gävle	05:25	05:25
Uppsala	06:28	06:28
Arlanda	06:50	06:50
Stockholm	07:15	07:15
<i>Skövde</i>	10:23	10:23
<i>Göteborg</i>	11:30	11:30
<i>Linköping</i>	10:00	10:00
<i>Malmö</i>	12:47	12:47

Tabell 12:3 Principitidtabell för två olika nattågsalternativ, med tidtabell ”mitt emellan” dagens två tåg.

Sittplats på sträckan Boden - Narvik

Genom att köra med motorvagnståg på sträckan Luleå – Narvik som ansluter till/från nattåget i Boden går det att spara ca 30 minuter i restid, dels på grund av snabbare acceleration, dels på grund av 10 minuter kortare vändtid vid säckstationen i Kiruna. I norrgående riktning kan detta utnyttjas till senare avgångstid från Stockholm, vilket ger senare avgångstider från bl a Göteborg, mer attraktiva ankomsttider till Vindeln, Bastuträsk och Jörn och tågbyte i Boden först vid kl 8 på morgonen så att väckning inte blir så tidigt. I södergående riktning kan avgångstiden från Narvik senareläggas ca 30 min, vilket ger senare avgångstid från bl a fjällanläggningarna. Det kan upplevas obekvämt av vissa resenärer att behöva byta tåg i Boden, men samtidigt kommer tågen trafikera stationerna norr om Boden dagtid då det egentligen inte finns behov av ligg- eller sovplats och tågbytet i Boden sker smidigt vid samma plattform.

Nackdelen med motorvagnståg är att kapaciteten inte kan varieras utifrån efterfrågan (jämför lokdragna persontåg där extravagnar kan kopplas till vid behov), vilket gör att sittplatserna troligtvis inte räcker till under högsäsong. En fördel med att inte köra några ligg- eller sovvagnar norr om Boden är att all städning, service och underhåll av nattågsvagnarna kan samordnas till Luleå, vilket ger lägre kostnad. Det blir även fler ligg- och sovvagnar tillgängliga att sätta in i trafik, då inga nattågsvagnar behöver stå över natt i Narvik.

Möjlighet att kombinera ett nattåg med ökad regionalstågstrafik Luleå/Kiruna – Narvik

Med ett nattåg är det troligt att ankomsttiden till Narvik blir så sen att vagnarna inte hinner vända tillbaka samma dag i södergående nattåg. Även vid två tåg övernattar dagtåget Luleå – Narvik i Narvik. En möjlighet, oavsett ett eller två nattåg, är att använda de vagnar som får stå över natt i Narvik till ett regionalståg på sträckan Narvik – Kiruna (även kallat ”Karven”) alternativt vidare söderut till Gällivare eller Luleå. Detta skulle även möjliggöra för lokala turistresor mellan fjällanläggningarna och Narvik över dagen, vilket är efterfrågat av turistnäringen.

Upplägget är särskilt intressant om Norrtåg skulle ha hand om anslutningstrafiken på Malmbanan, då det skulle ge möjligheten att kombinera tågen med deras övriga trafik på Malmbanan och därigenom få ett effektivare fordonsutnyttjande. Exempelvis skulle en motorvagn kunna köra Luleå – Narvik – Kiruna dag 1 och därefter fortsätta som morgontåg Kiruna – Luleå dag 2. Den andra kör Luleå – Kiruna på eftermiddagen dag 1 och Kiruna – Narvik – Luleå dag 2.

Norrut		Söderut	
	Karven Gällivare/Kiruna - Narvik		Karven Narvik - Kiruna/Gällivare
	90		99
Station	tid	Station	tid
Gällivare	06:30	Narvik	16:00
Kiruna	07:45	Riksgränsen	16:55
Björkliden	09:26	Björkliden	17:37
Riksgränsen	10:08	Kiruna	19:21
Narvik	11:06	Gällivare	20:29

Tabell 12:4 Principtidtabell för regionaltåg Gällivare/Kiruna-Narvik

Tillgänglighet till Västerbotten med ett nattåg

För att få samma tillgänglighet som idag både i hela Norrbotten och i Västerbotten och i både norr- och södergående riktning med ett nattåg krävs att vagnar kopplas till/från längs vägen. Två olika alternativ för detta har identifierats, där till/frånkoppling sker antingen i Umeå eller Sundsvall.

Alternativ 1: koppla till/från vagnar i Umeå

Sträckan förbi Umeå är mycket hårt belastad och plattformskapaciteten högt utnyttjad då det är många regionaltåg som utgår från Umeå C och vänder där. Även om det utifrån T16 finns kapacitet för att låta ett antal nattågsvagnar stå uppställda vid Umeå C så riskerar det bli störningskänsligt, särskilt på morgonen när regionaltågstrafiken är tät, då det innebär att ett av tre plattformslägen vid Umeå C blir upptaget under längre tid och därmed begränsar möjligheten till spårändring om något tåg är försenat. Vidare finns ingen tågvärmeanläggning vid Umeå C vilket innebär att vagnarna måste vara kopplade till ellok under den tid som vagnarna står uppställda. Detta kräver troligen både lokförare och tågpersonal, vilket riskerar att bli kostsamt. För att uppställning ska vara realistisk krävs värmepest samt ytterligare ett plattformsläge vid Umeå C, vilket det finns utrymme för vid spår 3, men detta är inget som i nuläget finns med i några planer.

Alternativ 2: koppla till/från vagnar i Sundsvall och kör separat tåg Sundsvall – Umeå

Med detta alternativ skulle ökad tillgänglighet fås även till Västernorrland (Örnsköldsvik, Kramfors, Härnösand och Sundsvall) genom att ett separat nattåg körs på sträckan Umeå – Sundsvall, där vagnarna kopplas till/från ordinarie nattåg. Genom att anpassa ankomst- respektive avgång till/från Sundsvall så skulle dessa vagnar även kunna användas för resenärer till/från Jämtland genom byte i Sundsvall mellan Norrtåg till/från Jämtland och nattåget (idag finns ett tåg från Duved som ankommer Sundsvall kl 23:02 och som avgår från Sundsvall mot Duved kl 05.10). Det skulle även vara möjligt att göra tvärt om, dvs. att låta dessa vagnar gå till/från Jämtland och istället ansluta med Norrtåg till/från Umeå.

Även detta alternativ bedöms ha relativt hög produktionskostnad då det kräver personal även under den tid tåget står uppställt och separat lok Sundsvall – Umeå. Å andra sidan borde det kunna locka fler nattågsresenärer genom ett större upptagningsområde med både Jämtland och Västernorrland. Möjligheten till direkta dagtågsförbindelser Kiruna/Luleå – Umeå/Västernorrland försvinner, men båda alternativen är möjliga att kombinera med dagtågsförbindelse vidare med exempelvis Norrtåg Umeå – Luleå. Det skulle även vara möjligt att förlänga nattåget till exempelvis Skellefteå.

En nackdel med en separat nattågsdel är att det blir svårare att anpassa platsutbudet efter efterfrågan, då det exempelvis kan innebära att sovplatserna från Luleå inte räcker till, medan det finns platser lediga från Umeå. Underhåll och terminalproduktion riskerar bli dyrare då inte allt kan samlokaliseras till Luleå och Notviken. Det är därför tveksamt om det i slutändan blir en besparing att koppla av vagnar i Sundsvall jämfört med att köra två tåg hela vägen till Luleå/Narvik.

Tabell 1: Principitidtabell för separat nattågsdel Umeå – Sundsvall

Norrut	Ett nattåg	Söderut	Ett nattåg
	Sundsvall - Umeå		Sundsvall - Umeå
	98		97
Station	tid	Station	tid
Sundsvall	05:00	Umeå C	20:00
Härnösand	06:02	Örnsköldsvik	21:10
Kramfors	06:37	Kramfors	21:56
Örnsköldsvik	07:23	Härnösand	22:31
Umeå C	08:36	Sundsvall	23:31

Tabell 12:5 Principitidtabell för separat nattågsdel Umeå-Sundsvall

Möjlighet att kombinera med nattåg till Jämtland

Även om detta inte ingår i Trafikverkets åtaganden kan det vara en fördel att kravställningen för nattågstrafiken till/från Norrland utformas på ett sådant sätt att det är möjligt att i ett senare skede lägga till trafiken till/från Jämtland om behov av detta skulle uppstå. Detta ställer krav på tidtabellens utformning, då det inte är realistiskt att samköra Jämtlandstrafiken med en tidtabell motsvarande dagens tåg 93/94. Avgångs- och ankomsttiderna till/från Stockholm skulle då inte bli attraktiva för nattågstrafik till/från Jämtland då restiden i så fall blir för lång och framförallt avgångstiden från Stockholm (18:00) inte långt efter dagtåget som avgår 16:52.

Det skulle däremot vara möjligt att kombinera nattågstrafiken till/från övre Norrland och Jämtland om vagnarna ansluts till ett nattåg med tidtabell motsvarande dagens tåg 91/92 alternativt ett mellantåg mellan 91/92 och 93/94 som tidigare nämnts.

En tidigare lagd avgångstid från Jämtland jämfört med nuvarande tidtabell skulle ge möjlighet till attraktiva nattågsförbindelser även från Ånge- och Sundsvallsområdet. Som nämnts ovan kan anslutning till Jämtland även erhållas genom att Norrtåg ansluter till/från nattågsvagnar i Sundsvall.

Ett nattåg till Jämtland/Östersund kan även ersätta en del av den tillgänglighet som ett nattåg till Umeå ger till Västerbottens inland, då anslutande busslinje 45 med avgång från Östersund kl 07:10 ger förbindelse till bl a Hoting, Dorotea, Åsele, Vilhelmina och Storuman. Det finns dock fortfarande en del orter som behöver nattåget till Umeå i norrgående riktning för att få förbättrad tillgänglighet, bl a Lycksele, Sorsele, Örnsköldsvik, Nordmaling, Kramfors m fl.

Vilket platsutbud är möjligt?

Plattforms längden samt tågets dragkraft och bromstyp påverkar vilken tåglängd som är möjlig. Utifrån längden på plattformarna begränsas nattågets längd till maximalt 15 vagnar. Om endast ett nattåg skulle köras är en trolig maximal vagnsammansättning ca 5 ligg-, 7 sov-, 2 sittvagnar och en restaurangvagn, medan vagnarna vid två tåg skulle räcka till ca 10 sov-, 9 ligg-, 4 sittvagnar och en restaurangvagn per riktning. Detta ger en maxkapacitet på ca 600 platser per riktning med ett nattåg och ca 1000 platser riktning med två nattåg. Teoretiskt går det att få ett ännu större platsutbud med två tåg, men ca 10-20 % av antalet vagnar bedöms behövas som reserv och för underhåll. Med nuvarande operatörs ordinarie vagnsammansättning under lågsäsong erbjuds ca 650 platser per riktning.

Utifrån nuvarande resandemängd är bedömningen att antalet tillgängliga platser med ett tåg skulle räcka till under större delen av året, men under högsäsong ca 10-15 veckor per år (jul/nyår, vintersport, påsk, sommar) behövs fler platser. Det kan även vara så att fler platser behövs under vissa veckodagar även under lågsäsong, exempelvis söndag kväll då resandet normalt är stort.

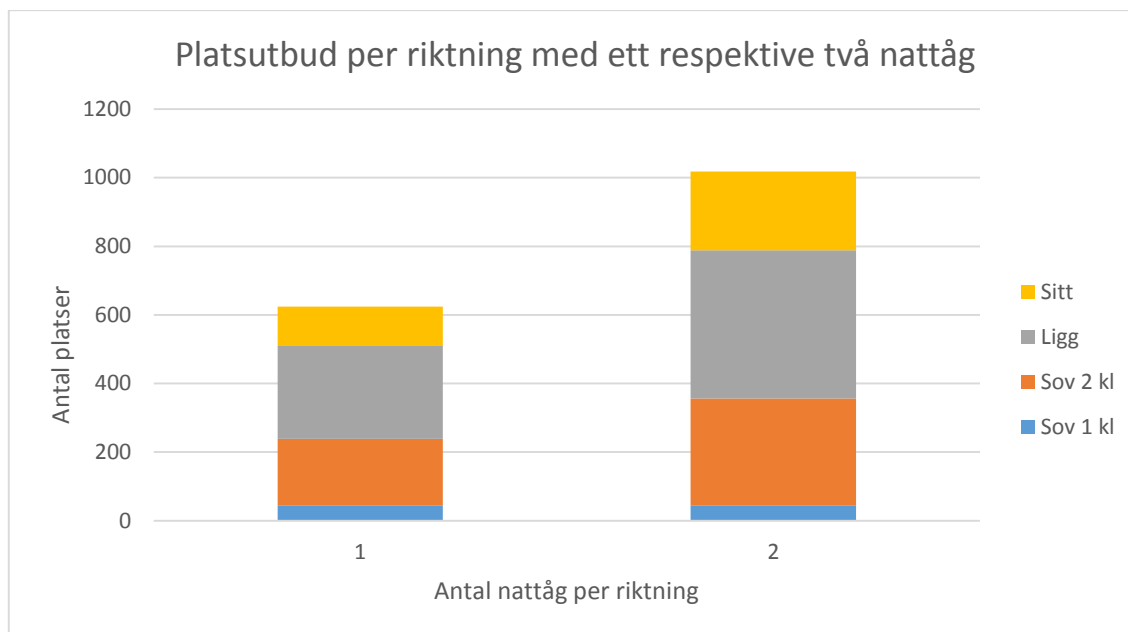


Diagram 12:2 Möjligt platsutbud med ett- respektive två nattåg

Om endast ett nattåg skulle köras under hela året skulle ett stort antal vagnar frigöras. Antalet frigjorda vagnar beror på om direkta ligg- och sovagnar ska köras till Narvik, då dessa vagnar inte hinner vända tillbaka samma dag. Bedömningen är att ca 5-8 liggvagnar och 5-8 sovagnar skulle frigöras. Dessa vagnar skulle även frigöras under lågsäsong (ca 30-40 veckor per år) med två nattåg, då tågen då inte behöver vara så långa. Möjligheten att frigöra sittvagnar beror på om ligg- och sovagnar ska köras norr om Boden eller om dessa ska ersättas av sittvagnar.

De frigjorda ligg- och sovagnarna skulle kunna användas till att möjliggöra ett basutbud till/från Jämtland med nattåg, antingen enbart under lågsäsong när vagnarna inte behövs till/från övre Norrland eller under hela året, vilket i så fall innebär att maximalt möjligt platsutbud med två nattåg minskar något. Ett grundutbud till/från Jämtland bedöms kräva ca 150 platser. Om vagnarna till/från Jämtland ska samköras med nattåget till/från övre Norrland, innebär det att maximalt möjligt platsutbud till/från övre Norrland minskar med 150 platser per riktning till ca 450 med ett nattåg respektive 850 med två nattåg.

Sammanvägning av trafikeringsanalys

För- och nackdelar med två tåg sammanfattas nedan:

- Ger tillgänglighet även till Västerbotten och i vissa lägen delar av Västernorrland.
- Ger mer attraktiva ankomst- respektive avgångstider för Malmfälten samt fjällvärlden.
- Ger möjlighet till direkta ligg-/ och sovagnar till Narvik med tågvändning samma dag, vilket ger ett effektivare vagnutnyttjande, lägre kostnader och möjlighet till ett större platsutbud.
- Ger ett större utbud och ökad möjlighet att anpassa avgångs- respektive ankomsttiden efter kundens önskemål, vilket troligtvis genererar ökat resande

- Ger större möjlighet till dagtågsresor i kundstarka relationer, vilket förbättrar ekonomin (exempelvis Luleå/Kiruna – Umeå/Örnsköldsvik, Stockholm – Sundsvall)
- Ger möjlighet till direkttåg till/från Göteborg med dagtågsresande Stockholm - Göteborg, vilket kan vara kommersiellt intressant för operatören och därmed bidra till bättre lönsamhet
- Ger möjlighet till mer attraktiva avgångs- respektive ankomsttider till orter söder om Stockholm.
- Kan ge stordriftsfördelar gällande personal, terminalhantering och underhåll och förbättra möjligheten att hantera trafikstörningar genom att exempelvis hänvisa resande till det andra nattåget.
- Behövs för att tillgodose efterfrågan under högsäsong, ca 10-15 veckor per år (jul/nyår, vintersport, påsk, sommar). Däremot behövs inte två tåg för att täcka efterfrågan under lågsäsong.

Ett tåg:

- I södergående riktning kan tillgängligheten till Umeå och Västerbotten lösas genom tidigareläggning av avgångstiden. Detta är dock inte rimligt i norrgående riktning där tåget passerar nattetid.
- Med ett tåg kan tillgänglighet till Västerbotten lösas genom att koppla på/av vagnar i Sundsvall, men det är troligtvis kostsamt upplägg då personal krävs den tid vagnarna står still.
- Ankomst- respektive avgångstiden till fjällvärlden blir acceptabel med möjlighet till skidåkning halva dagen med ankomst kring lunch och avgång efter lunch.
- Begränsad möjlighet till dagtågsresor och ingen möjlig förlängning till Göteborg ger risk för minskade intäkter.
- Ingen möjlighet till tågvändning i Narvik ger sämre vagnutnyttjande. Däremot finns en möjlighet att använda tåg som står över i Narvik även för regionala förbindelser Narvik – Kiruna.
- En möjlighet för att spara kostnader är att enbart köra sittvagnar norr om Boden. Med ett motorvagnståg skulle restiden minska med ca 30 min Boden – Narvik. Däremot räcker inte platserna till under högtrafik.
- Platsutbud är tillräckligt under lågsäsong, men däremot räcker platserna inte till under högsäsong (jul/nyår, vintersport, påsk, sommar).

I tabellen nedan ses en sammanfattning av för- och nackdelar med olika tidtabellalternativ med ett respektive två nattåg. En del av effekterna är inget som Trafikverket specifikt ställer krav på i upphandlingen, men som påverkar operatörens intäkter och kostnader.

Möjligheter	2 tåg: Mindre justeringar av dagens trafikupplägg	1 tåg "mellanting"	1 tåg "mellanting", koppla av vagnar i Sundsvall
Resor Västerbotten	++	+	++
Tillgänglighet Norrbotten	++	++	++
Tillgänglighet Fjällvärlden	++	+	+
Dagårsresor Norrbotten - Västerbotten/Västernorrland	++	+	+
Möjlighet till direkta ligg- och sovvnar Narvik	++	+	+
Platsutbud som tillgodoser efterfrågan lågsäsong	++	++	++
Platsutbud som tillgodoser efterfrågan högsäsong	+	—	—

++ God möjlighet + Möjlighet — Inte möjligt

Tabell 12:6 Utvärdering av olika trafikeringalternativ med ett eller två nattåg.

De olika alternativens tidtabeller sammanfattas nedan för respektive riktning:

Tabell 2: Samtliga olika studerade alternativ i norrgående riktning.

Norrut	Två nattåg		Ett nattåg		
	direkt	byte Boden	Alt 1, direkt	Alt 2, byte i Boden	Sundsvall - Umeå
	94	92 (96)	98	98	98
Station	tid	tid	tid	tid	tid
Malmö	12:11	16:11	14:11	14:11	
Linköping	15:00	19:00	17:00	17:00	
Göteborg	13:30	17:30	15:30	16:05	
Skövde	14:29	18:29	16:29	17:16	
Stockholm	17:58	21:58	19:25	19:58	
Arlanda	18:20	22:20	19:47	20:20	
Uppsala	18:40	22:40	20:07	20:40	
Gävle	19:43	23:43	21:10	21:43	
Söderhamn	20:37	00:37	22:04	22:37	
Hudiksvall	21:16	01:16	22:43	23:16	
Sundsvall	22:19	02:19	23:46	00:19	05:00
Härnösand	23:36	03:36	01:03	01:36	06:02
Kramfors	00:11	04:11	01:38	02:11	06:37
Örnsköldsvik	00:57	04:57	02:24	02:57	07:23
Umeå C	02:10	06:10	03:37	04:10	08:36
Vindeln	03:09	07:09	04:36	05:09	
Bastuträsk	04:04	08:04	05:31	06:04	
Jörn	04:26	08:26	05:53	06:26	
Älvsbyn	05:29	09:29	06:56	07:29	
Boden	05:58	09:58	07:25	07:58	
Luleå	06:51	10:51	08:18	08:51	
Murjek	07:17	11:17	08:44	09:11	
Gällivare	08:30	12:30	09:57	10:20	
Kiruna	09:41	13:41	11:15	11:34	
Björkliden	11:22	15:22	12:56	13:01	
Riksgränsen	12:04	16:04	13:38	13:40	
Narvik	13:02	17:02	14:36	14:36	

Tabell 12:7 Samtliga olika studerade alternativ i norrgående riktning

Tabell 3: Samtliga olika studerade alternativ i södergående riktning.

Söderut	Två nattåg		Ett nattåg		
	byte Boden	direkt	Alt 1, direkt	Alt 2, byte i Boden	Sundsvall - Umeå
	91 (95)	93	97	97	97
Station	tid	tid	tid	tid	tid
Narvik	11:24	14:54	12:09	12:39	
Riksgränsen	12:19	15:49	13:04	13:32	
Björkliden	13:01	16:31	13:46	14:11	
Kiruna	14:45	18:15	15:30	15:41	
Gällivare	15:53	19:23	16:38	16:45	
Murjek	17:07	20:37	17:52	17:55	
Luleå	17:44	21:14	18:29	18:29	
Boden	18:30	22:00	19:15	19:15	
Älvsbyn	18:56	22:26	19:41	19:41	
Jörn	19:59	23:29	20:44	20:44	
Bastuträsk	20:21	23:51	21:06	21:06	
Vindeln	21:16	00:46	22:01	22:01	
Umeå C	22:08	01:38	22:53	22:53	20:00
Örnsköldsvik	23:28	02:58	00:13	00:13	21:10
Kramfors	00:14	03:44	00:59	00:59	21:56
Härnösand	00:49	04:19	01:34	01:34	22:31
Sundsvall	01:49	05:19	02:34	02:34	23:31
Hudiksvall	03:09	06:39	03:54	03:54	
Söderhamn	03:48	07:18	04:33	04:33	
Gävle	04:40	08:10	05:25	05:25	
Uppsala	05:43	09:13	06:28	06:28	
Arlanda	06:05	09:35	06:50	06:50	
Stockholm	06:30	10:00	07:15	07:15	
Skövde	09:23	12:41	10:23	10:23	
Göteborg	10:30	13:55	11:30	11:30	
Linköping	09:00	13:00	10:00	10:00	
Malmö	11:47	15:47	12:47	12:47	

Tabell 12:8 Samtliga olika studerade alternativ i södergående riktning

Säsongsvarierat upplägg

En ytterligare möjlighet är att variera utbudet efter efterfrågan under året. Konkret skulle det kunna innebära att två nattåg i vardera riktningen körs under högsäsong och minst ett nattåg under lågsäsong. Vilka delar av året som ska omfattas av högsäsong skulle i så fall bestämmas i samråd med turistnäringen. Trafikverket ser i första hand att det skulle gälla sommaren, vårvintern och i samband med jul. Operatören får därutöver avgöra när det är tillräcklig efterfrågan för två tåg, t ex i samband med helger. För- och nackdelar med olika upplägg ur trafikeringsynpunkt kan utläsas ovan för ett resp. två tåg. Grundutbudet året runt bör, för att ge så stora tillgänglighetseffekter som möjligt, motsvara dagens tåg 91 och 92.

För operatören ger detta alternativ möjlighet att minska trafikeringskostnaderna under lågsäsong. För turistnäringen blir det tydligt vilka perioder det finns två tåg, vilket underlättar planeringen.

Alternativet ger minskade kostnader för att köra trafiken, men även ett minskat resande eftersom utbudet minskar delar av året. Alternativet ger inte alla tillgänglighetseffekter.

Bussanslutningar

Viktigt att komma ihåg är att ankomst- respektive avgångstiden från respektive järnvägsstation även har betydelse för möjligheten att få attraktiva tåg- eller bussanslutningar till/från andra orter, exempelvis i Norr- och Västerbottens inland.

Station	Viktiga anslutningar
Gävle	Falun, Borlänge
Söderhamn	Bollnäs
Hudiksvall	Ljusdal
Sundsvall	Östersund, Åre
Härnösand	
Kramfors	Sollefteå, Långsele
Örnsköldsvik	
Umeå C	Vännäs, Storuman, Åsele, Dorotea, Hemavan, Vilhelmina, Sorsele
Vindeln	Lycksele
Bastuträsk	Skellefteå, Norsjö
Jörn	Arvidsjaur
Älvsbyn	Piteå
Boden	
Murjek	Jokkmokk
Gällivare	Ritsem
Kiruna	Nikkaluokta, Jukkasjärvi
Björkliden	
Riksgränsen	
Narvik	Tromsö

Tabell 12:9 Orter med bussanslutning till/från Nattåget

13 Slutsatser

Nattågen till övre Norrland ger stora tillgänglighetsvinster för interregionala resor i både Västerbottens och Norrbottens län. Det finns därmed motiv för att avtala om nattågstrafik på nytt. Det är dock inte självklart att trafiken ska fortsätta på samma sätt som idag. Trafikverkets uppdrag är att skapa en grundläggande tillgänglighet för interregionala resor. Inför nuvarande avtal föreslogs att trafiken skulle minska till ett tåg per dygn i vardera riktningen. Trafikverkets beslut om att avtala två nattåg förutsatte en avsiktsförklaring och handlingsplan med intressenter i övre Norrland om en samverkan för att öka resandet för att på sikt nå bättre lönsamhet. ”Om resandet inte ökar och närmar sig lönsamhet under perioden kommer Trafikverket i nästa avtal att anpassa åtagandet till enbart ett basutbud för interregionalt resande.”³⁰

Resandet har under nuvarande avtalsperiod fortsatt att minska t o m 2014 för att sedan öka under 2015. Hur mycket av det ökande resandet som beror på Marknadsgruppens arbete går inte att bedöma, bara att detta är en av de faktorer som haft betydelse för ökningen. Men antalet passagerare är fortfarande något lägre än det som var utgångspunkt för beslutet.

Trafikverket har ett begränsat anslag för att avtala om interregional kollektivtrafik. Det innebär att prioriteringar kan behöva ske. Huvuddelen av tillgänglighetsförbättringarna åstadkoms genom det ena tågparet. Det andra tågparet är dock viktigt för tillgängligheten för kommuner längs Malmbanan och för turismens resor. Det behövs också för att klara de stora strömmarna under högsäsong. Det är därmed inte självklart vilken trafik nästa avtal ska innehålla.

Trafikverket har identifierat tre huvudalternativ för framtida trafik:

- Två nattåg i vardera riktningen
- Ett nattåg i vardera riktningen
- Säsong varierat upplägg

Nedan sammanfattas de huvudsakliga för- och nackdelarna med de olika alternativen.

Två nattåg i vardera riktningen

En fortsatt nattågstrafik med två tåg i vardera riktningen ger alla de tillgänglighetseffekter nattågen kan ge med de förutsättningar som nu gäller. Det ger avgångs- och ankomsttider som är anpassade till turistnäringens behov och är också det alternativ som bäst möter turistnäringens ambitioner att bredda säsongen. Det kan också förbättra ekonomin för operatören eftersom det ger möjlighet till resor i fler relationer och anpassning till olika marknader.

³⁰ Trafikverkets beslut om nattåg 2011-06-10

Kostnaden för avtalet är hög. Risken finns att kostnaden för nattågen på sikt tränger undan andra angelägna satsningar.

Ett nattåg i vardera riktningen

Att minska utbudet till ett nattåg i vardera riktningen skulle försämra tillgängligheten främst för kommuner längs Malmbanan och för turistnäringen, eftersom det ger sämre ankomst- och avgångstider längs Malmbanan jämfört med alternativet med två tåg. För att bibehålla merparten av tillgängligheten skulle det köras motsvarande dagens tåg 91 och 92. Kostnaderna skulle minska för att köra trafiken, men det skulle också ge ett minskat totalt resande.

Under högsäsong skulle kapaciteten inte räcka till, om inte nattåg som körs kommersiellt kan komplettera. Kompletterande tåg kan i så fall köras vid sidan av avtalet med fordon som inte behövs för den avtalade trafiken, antingen av den avtalade operatören eller av annan operatör.

Säsongsvarierat upplägg

Krav på två tåg i vardera riktningen under högsäsong och minst ett tåg under lågsäsong. Krav för vad som ska omfattas av högsäsong sätts upp i samråd med turistnäringen. Under tid som inte omfattas av högsäsong avgör operatören om ytterligare tåg ska köras utöver vad avtalet kräver. Ger minskade kostnader för att köra trafiken, men även ett minskat resande.

Fördelen med detta upplägg är att det bör ge operatören möjlighet att minska kostnaderna för trafiken under lågsäsong samtidigt som turistnäringen vet under vilka perioder det garanterat finns två tåg och kan planera efter detta. Om operatören ser möjlighet att köra två tåg lönsamt även under delar av lågsäsongen möter det inget hinder.

Utredningen tar i det här läget inte ställning till vilket alternativ som ska upphandlas, utan avvaktar synpunkter från remissen.

14. Kravspecifikation

Utredningens slutsats är att inriktningen för den fortsatta beredningen är att nattågstrafiken högt prioriterad och att det finns flera alternativa trafikupplägg. Eftersom utredningen inte tagit ställning till vilket alternativ som ska avtalas kan kravspecifikationen inte innehålla alla krav som ställs på trafiken. I bilaga 1 framgår ett antal krav som kommer att vara grunden för en kommande kravspecifikation.

Bilaga 1 Utgångspunkter för kravspecifikation

Nedan beskrivs ett antal aspekter som ska uppfyllas av kommande trafik, oavsett vilket alternativ som väljs.

- Avtalet ska vara ett nettoavtal och gälla under perioden december 2018 – december 2023 (under förutsättning att inte option utlöses för ytterligare två år med nuvarande avtal).
- Omfattningen av avtalet ska som minst vara sträckan Stockholm-Luleå-Kiruna-Narvik³¹ med en daglig tur i vardera riktningen under hela året (förutom följande helgdagar: 24/12 och 31/12). Trafik till Narvik körs under förutsättning av fortsatt avtal med Norge.
- Trafiken ska nattetid ske med tåg med sovmöjlighet i form av sov- och liggvagnar, minst mellan 23-06.
- För grundutbudet erbjuds lok och vagnar i enlighet med bilaga.
- Operatören har möjlighet att köra trafik utöver grundutbudet med den tågmateriel som erbjuds av Trafikverket eller annan tågmateriel. Trafik utöver grundutbudet får dock ej innebära att grundutbudet påverkas negativt.
- Annan operatör kan komma att erbjuda konkurrerande trafik under perioder på året då det är stor efterfrågan. Operatören får ingen kompensation för sådan konkurrerande trafik oavsett omfattning.
- Tåget ska minst göra uppehåll vid följande stationer: Gävle, Sundsvall, Örnsköldsvik, Umeå, Vindeln, Bastuträsk, Jörn, Älvsbyn, Boden, Sunderby sjukhus, Luleå, Murjek, Gällivare, Abisko turiststation, Björkliden, Riksgränsen, Bjørnfjell, Søsterbekk, Katterat, Rombakk och Straumsnes
- Tider i Stockholm och angivna platser i norr som krävs för att klara tillgänglighetskriterierna.
- Ett södergående tåg ska ankomma till Stockholm senast klockan 8.00 på morgonen. Ett norrgående tåg ska avgå från Stockholm tidigast 20.00. och ankomma till Kiruna före 12.00. Restiden mellan Stockholm och Kiruna ska inte överstiga 18 timmar.
- Kapaciteten kan varieras beroende på efterfrågan men ska aldrig understiga följande minimiutbud:
 - I alla nattåg ska erbjudas resande med första klass sovvagn WL4 med rullstolslyft och sovmöjlighet för rullstolsburna, andra klass sovvagn WL6, liggvagn BC4, sittvagn och restaurangvagn. Om endast en sittvagn erbjuds ska den ha rullstolslyft. Vagnar tillhandahålls av Trafikverket. Om

³¹ Trafiken kan även gå till och från andra resmål om operatören ser lönsamhet i detta. Gäller idag trafik till och från Göteborg.

operatören även vill använda andra vagnar ska dessa godkännas av Trafikverket så att de uppfyller uppställda krav för trafiken.

- Operatören ska i avtal åläggas att informera om möjligheter till resa för funktionshindrade inklusive mått som möjliggör att använda rullstol.
- I avtalet ska i likhet med nu gällande avtal krav ställas på städning och funktion på toaletter.
- Krav ska ställas på att operatören ska ingå i Resplus- och Samtrafiksystemet för Sverige på motsvarande sätt som i tidigare avtal.
- Krav ska ställas på ett differentierat prissystem på motsvarande sätt som i tidigare avtal.

Bilaga 2 Kriterier för grundläggande tillgänglighet och nattågsanalys

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. 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

God tillgänglighet (grön färg): Möjlighet att måndag till fredag nå centrala Stockholm (ej Arlanda eller Bromma) över dagen med vistelsetid på minst sex timmar så att man är framme före 10.00 och kan resa hem efter 16.00. Restiden ska inte vara längre än fyra timmar.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att måndag till fredag nå centrala Stockholm (ej Arlanda eller Bromma) över dagen med vistelsetid på minst sex timmar. Restiden ska inte vara längre än fem timmar.

Kriterium 2: Från Stockholm

God tillgänglighet (grön färg): Möjlighet att på vardagar ta sig från Stockholm till kommunen med vistelsetid minst sex 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 fyra timmar.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att på vardagar ta sig från Stockholm till varje kommun med vistelsetid minst fyra 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 fem timmar.

Kriterium 3: Internationella resor

God tillgänglighet (grön färg): 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 08.30. Resan ska inte behöva starta tidigare än 06.00.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att ta sig vidare internationellt, genom att ta sig till någon av flygplatserna Arlanda, Landvetter, Kastrup, eller Gardemoen på vardagar med en ankomsttid senast 09.00. Resan ska inte behöva starta tidigare än 04.00.

I modellen har kriteriet preciserats till att ankomsten till hemorten för både god och acceptabel tillgänglighet ska ske senast 24.00. För god tillgänglighet ska återresan från flygplatsen inte börja tidigare än 17.00 och för acceptabel tillgänglighet ska återresan inte börja tidigare än 15.00.

Kriterium 4: Storstäder och storstadsalternativ

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

God tillgänglighet (grön färg): Det ska vara möjligt att nå dessa orter en enkeltur på förmiddagen och en tur tillbaka på eftermiddagen sju dagar per vecka. Från varje kommun analyseras resmöjligheten till den storstad eller storstadsalternativ man har bäst resmöjligheter till. Restiden ska inte vara längre än tre timmar. Krav på fyra timmars vistelsetid mellan 10.00 och 18.00.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Det ska vara möjligt att nå dessa orter en enkeltur på förmiddagen och en tur tillbaka på eftermiddagen sex dagar per vecka. Från varje kommun analyseras resmöjligheten till den storstad eller storstadsalternativ man har bäst resmöjligheter till. Restiden ska inte vara längre än fem timmar. Krav på fyra 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.

God tillgänglighet (grön färg): Möjlighet att från varje kommun nå det regionsjukhus som man tillhör sju dagar i veckan med ankomst före 12.00 och avresa efter 16.00. Restiden från varje kommuncentrum till tillhörande regionsjukhus ska inte vara längre än tre timmar. Resan får inte starta före 03.00.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att från varje kommun nå det regionsjukhus som man tillhör fem dagar i veckan med ankomst före 12.00 samt med avresa efter 16.00. Restiden från varje kommuncentrum till tillhörande regionsjukhus ska inte vara längre än fyra timmar. Resan får inte starta före 03.00.

Kriterium 6: Universitets- och högskoleorter

God tillgänglighet (grön färg): Goda veckopendlingsmöjligheter till minst tio av de 23 orterna. Det ska gå att resa från orten fredag efter 16.00 och till orten på söndag efter 12.00. Restiden ska inte vara längre än fem timmar.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Goda veckopendlingsmöjligheter till minst fem av de 23 orterna. Det ska gå att resa från orten fredag efter 16.00 och till orten på söndag efter 12.00. Restiden ska inte vara längre än fem timmar.

Kriterium 7: Andra större städer

God tillgänglighet (grön färg): 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 tre timmar.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): 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 fyra 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

God tillgänglighet (grön färg): Mer än hälften av Sveriges befolkning kan nå huvudorten i kommunen med maximalt 5 timmars restid.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Mer än hälften av Sveriges befolkning kan nå huvudorten i kommunen med maximalt 7 timmars restid.

I modellen har preciserats att avresan ska ske tidigast klockan 06.00.

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.

Generell anmärkning

Generellt gäller för alla kriterier att i det fall kommunen i sig är en målpunkt, räknas kriteriet som uppfyllt eller, i kriterium 6 och 7, uppfyllt för en av de målpunkter som krävs för att kriteriet som helhet ska vara uppfyllt.³²

Nattågsanalys

Ett problem vid tillgänglighetsanalyserna har tidigare varit att de inte tagit hänsyn till förekomsten av nattåg. Sedan den nya tillgänglighetsmodellen tagits i bruk från hösten 2012 har en möjlighet till nattågsanalys integrerats i modellen.

Genom de långa restiderna uppfyller nattågen i allmänhet inte Trafikverkets tillgänglighetskriterier. Först om natten räknas som överhoppningsbar tid ger nattågen en tillgänglighetseffekt.

Många använder dock nattågen som ett sätt att nå andra delar av landet över natt med möjlighet att använda hela dagen därpå för resärendet och sedan ha möjlighet att åka tillbaka nästa natt (eller vid ett senare tillfälle, t ex vid veckopendling).

Nattågen ger därmed stora tillgänglighetseffekter, samtidigt som de knappast kan ses som en fullgod ersättning för resmöjligheter över dagen.

Trafikverket har valt att i analysen av nattåg betrakta resmöjligheter över natt, som uppfyller kraven i kriterierna för god tillgänglighet (grön färg) förutom restiden, som

³² Tillgänglighet handlar om att nå vissa funktioner. Om det som behöver nås finns i hemkommunen behövs ingen resa till en annan kommun för att nå det.

acceptabel tillgänglighet (gul färg). Natten räknas då som överhoppningsbar tid, men förbindelsen ger inte samma standard som exempelvis en snabb morgonförbindelse.

Vilken tillgänglighetseffekt nattågen i realiteten tillmäts beror på hur strikt gränserna i kriterierna tolkas. Tillgängligheten påverkas i någon mån i alla kriterier där nattågen ger en resmöjlighet till målpunkten. Men för att resmöjligheten ska ses som rimlig bör kriteriet klaras utöver kraven på restid.

Det måste också finnas möjlighet att sova på tåget för att natten ska kunna räknas som överhoppningsbar tid. I analysen räknas avgång fram till 23.00 och ankomst efter 06.00 i båda riktningar som rimlig för att få tillräcklig sovmöjlighet. Tider däremellan ger visserligen en möjlighet att resa, men är inte tillräckligt bra för att det ska kunna räknas som gul standard för tillgängligheten. Att komma fram mitt i natten fungerar kanske hyggligt för den som bor på orten, men inte för exempelvis en tjänsteresenär.

I nattågsanalysen tillåts inga påstigningar, avstigningar eller byten mellan 23.00 och 06.00. Det är heller inte tillåtet att resa med flyg eller expressbuss i anslutning till resan. Minst en av delresorna måste ske med tåg och resan får maximalt bestå av tre delresor. Restiden är dock inte begränsad.

Utifrån hur kriterierna är konstruerade ger nattågen bara möjlighet till tillgänglighetsförbättringar i K1, K2, K3, K4 och K6. Till det egna regionsjukhuset (K5) används knappast nattåg, inte heller till andra större städer i den relativa närheten (K7), eftersom dessa resor inte är så långa att de kan ske över natt. När det gäller K8 besöksnäring behöver kriteriet konstrueras på ett annat sätt för att det ska vara meningsfullt att mäta med nattågsanalys.

Bilaga 3 Nattågstrafik i andra länder

Sverige - Berlin Night Express är det enda direkttåget mellan Tyskland och Sverige. Tåget har en avgång i april, en i maj och avgångar onsdagar, fredagar och söndagar mellan 15 juni och 9 augusti. Tågsträckan är unik eftersom det transporteras med färja över Baltiska havet. Trafiken körs numera av Snälltåget.

Källa: <http://www.eurail.com/europe-by-train/night-trains>

Norge – I Norge är det NSB som ansvarar för tågtrafiken. Det finns nattåg inom Norge på sträckorna Oslo – Trondheim, Oslo – Kristiansand – Stavanger, Oslo – Bergen samt Trondheim – Bodö.

Nordlandsbanan binder samman Trondheim och Bodö och är inte elektrifierad. Det går två persontåg per dygn hela sträckan, ett dagtåg och ett nattåg, i varje riktning. Resan tar cirka 10 timmar.

Bergensbanan mellan Oslo och Bergen går under hela dygnet men det finns även möjlighet att åka över natten, restiden är ungefär 7 timmar. Det finns många skidorter längst vägen, vilket gör att den är trafikerad under såväl vinter som sommar.

Källa: www.visitnorway.com

Sørlandsbanan går mellan Oslo – Kristiansand – Stavanger, restiden är ungefär 8 timmar. Tåget har fyra avgångar dagligen och kör både som dagtåg och nattåg.

Dovrebanan mellan Oslo – Trondheim, restiden är cirka 7 timmar och går både som dagtåg och nattåg.

Källa: <https://www.nsb.no/reisemal/regionstrekninger>

Finland – Järnvägsnätet i Finland sträcker sig över hela landet från Helsingfors i söder till Kolari i norr. Det är VR som ansvarar för tågtrafiken. I Finland finns ett flertal nattåg som binder samman orter i landet och samtliga linjer trafikeras med biltåg. Natt- och biltågen trafikerar förbindelsesträckorna som syns på kartan nedan.

Helsingfors - Rovaniemi där restiden är cirka 13 timmar, detta tåg fortsätter sedan vidare till Kemijärvi med ytterligare 1 timmes restid. Sträckan kallas för Santa Claus Express.

- Helsingfors – Kolari med restid på cirka 13,5 timmar
- Helsingfors - Uleåborg med restid 10 timmar
- Tammerfors - Kolari med en restid på cirka 12 timmar
- Tammerfors – Rovaniemi restid cirka 10 timmar
- Rovaniemi – Åbo restid cirka 13,5 timmar

Källa: https://www.vr.fi/cs/vr/sv/yo- ja_autojunien_aikatulut_sv

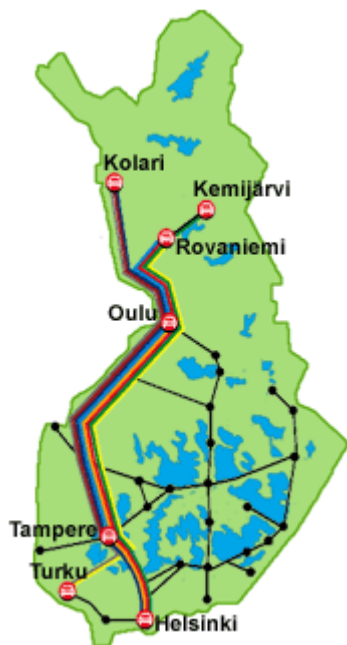


Bild 1 Nattågslinjer i Finland

Från Finland går det även nattåg mellan Helsingfors och Moskva med en restid på cirka 13 timmar.

Danmark – I Danmark är det DSB som ansvarar för tågtrafiken. Från Danmark kan man ta sig till flera Europeiska städer med tåg. En del destinationer trafikeras med både dag och nattåg. De länder man kan nå med tåg från Danmark är Tyskland, Frankrike, Tjeckien, Belgien, Schweiz, Österrike, England, Holland, Italien, Sverige och Norge.

Med nattåg kan man nå städerna Venedig, Milano och Bologna i Italien. Wien i Österrike. I Schweiz kan man nå städerna Basel, Zürich, Geneve och Bern med nattåg genom att byta tåg i Hamburg eller Göttingen. I Tyskland kan man med nattåget nå München genom att byta tåg i Hamburg.

Källa: <http://www.dsb.dk/kampagner/tog-til-udlandet/>

Det går även att åka nattåg mellan Köpenhamn och Oslo via Halmstad och Göteborg. Det går endast att åka med nattåg från Köpenhamn, från Oslo går tåget endast som dagtåg (avresa kring kl. 16.00 och ankomst kl. 01.33).

Danmark är således en viktig nod för Sverige, Norge och Finland ut i övriga Europa då det finns förbindelser till 10 andra europeiska länder.

Källa: www.sj.se

England/Skottland - Nattågen körs av First Group och trafikerar orter mellan England och Skottland. Det verkar inte finnas någon nattågstrafik från England och Skottland till andra europeiska länder.

- Aberdeen – London går både som dag- och nattåg med en restid på natten på mellan 7-14 timmar varav de med längre restid har 1-2 byten och direktåget en restid på 7 timmar
- Edinburg – London går både som dag- och nattåg med en restid på natten på mellan 8-9 timmar med 1-2 byten
- Fort William – London går både som dag- och nattåg med en restid på natten på mellan cirka 12 - 14 timmar med 1-3 byten
- Glasgow – London går både som dag- och nattåg med en restid på natten på cirka 8 timmar med 1 byte
- Inverness – London går både som dag- och nattåg med en restid på natten på mellan 11-15 timmar med 1-2 byten

Källa: <http://www.thetrainline.com/>

Euronight är gemensam marknadsföring för nattåg som går över gränserna mellan olika europeiska städer. Den gemensamma marknadsföringen EuroNight har alltmer ersatts med de olika järnvägarnas nattågsprodukter med andra namn.

Österrike – Nationellt i Österrike finns i nuläget endast ett nattåg som går mellan Wien och Bregenz. Internationellt kan man däremot resa både till Tyskland, Rumänien, Polen, Italien, Ryssland och Schweiz. Ett flertal av dessa sträckor är s.k. EuroNight tåg.

Nationellt:

Wien - Bregenz, restid 9 timmar

Internationellt:

- Wien – Berlin (Tyskland), restid 12 timmar
- Wien – Bukarest (Rumänien), restid 20 timmar
- Wien – Düsseldorf (Tyskland), restid 11,5 timmar
- Wien – Hamburg (Tyskland), restid 12 timmar
- Wien – Krakow (Polen), restid 8,5 timmar
- Wien – Livorno (Italien), restid 13 timmar, trafikeras endast april – september
- Wien – Milano (Italien), restid 12 timmar
- Wien – Moskva (Ryssland), restid 27 timmar
- Wien – Rom (Italien), restid 13,5 timmar
- Wien – Venedig (Italien), restid 11 timmar
- Wien – St. Petersburg (Ryssland), restid 35 timmar?
- Wien – Warszawa (Polen), restid 9,5 timmar
- Wien – Zürich (Schweiz), restid 11 timmar
- Graz – Zürich (Schweiz), restid 11 timmar

Källa: <https://en.rail.cc/austria/night-train-country/at>



Bild 2 Nattåg Österrike-Tyskland



Bild 3 Euronight Österrike-Italien



Bild 4 Euronight Österrike-Schweiz

Källa: <http://www.eurail.com/europe-by-train/night-trains>

Tyskland - City Night Line är ett dotterbolag till det tyska järnvägsföretaget Deutsche Bahn och har ett omfattande utbud av nattåg genom Tyskland till dess grannländer i Europa. Nationellt kan man resa med nattåg från München till Hamburg, Berlin och Dortmund. Från Hamburg kan man även resa till Frankfurt am Main. Internationellt kan man från Tyskland resa till Schweiz, Ungern, Sverige, Österrike, Italien, Nederländerna, Kroatien, Tjeckien och Polen. Vissa tåg går endast under sommarmånaderna, och en del som både dag- och nattåg.

Under 2014 lades däremot flera av City Night Lines linjer ned t.ex. Basel - Copenhagen t.o.r, Hamburg - Paris t.o.r, Berlin - Paris t.o.r samt Munich - Paris t.o.r. I och med detta är Paris och Köpenhamn inte längre destinationer i City Night Lines utbud.³³

Nationella nattåg:

- München – Hamburg, restid cirka 11 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg.
- München – Berlin, restid 11 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg.
- München – Dortmund, restid 9 timmar
- Frankfurt am Main – Hamburg, restid 7,5 timmar

Internationella nattåg:

- Amsterdam – Zürich (Schweiz), restid 12 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg.
- Duisburg – Basel (Schweiz), restid 8,5 timmar
- Berlin – Budapest (Ungern), EuroNight Metropol. Tåget åker igenom Slovakien (Bratislava) och Tjeckien (Prag). Restiden är cirka 14 timmar och binder samman fem europeiska städer alla i olika länder.
- Berlin – Malmö (Berlin Night Express), går 5 april, 17 maj samt onsdag, fredag och söndag 15 juni – 9 augusti restid 11,5 timmar
- Berlin – Wien (Österrike), EuroNight Metropol. Tåget åker igenom Slovakien (Bratislava) och Tjeckien (Prag). Restiden är cirka 12 timmar och binder samman fem europeiska städer alla i olika länder.
- Berlin – Zürich (Schweiz), restid cirka 12 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg.
- München – Budapest (Ungern), restid 9 timmar.
- Duisburg – Basel (Schweiz), restid 8 timmar
- Düsseldorf – Wien (Österrike), restid 11,5 timmar
- Prag – Zürich (Schweiz), restid 13-16 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg.
- Hamburg – Wien (Österrike), restid 12 timmar
- Hamburg – Zürich (Schweiz), restid cirka 12 timmar. Sträckan trafikerar med både dag- och nattåg.
- München – Rom (Italien), restid 12 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg.
- München - Amsterdam (Nederländerna), restid cirka 10,5 timmar
- München – Milano (Italien), restid cirka 10 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg.
- München – Budapest (Ungern), EuroNight Kálmán Imre. Tåget går genom Österrike där den stannar i Wien och Salzburg med en restid på cirka 9 timmar.
- München – Venedig (Italien), restid 9 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg.

³³ Europeiska nattåg 2014 - i jämförelse med situation 2008, Transrail

- München – Zagreb (Kroatien), EuroNight Lisinski går dagligen som nattåg mellan Zagreb i Kroatien till München i Tyskland. Tåget går genom Slovenien och staden Ljubljana samt Österrike och staden Villach och hela resan tar cirka 9 timmar.
- Oberhausen – Prag (Tjeckien), restid 12 timmar, trafikerar med både dag- och nattåg
- Oberhausen – Warszawa (Polen), restid 15 timmar

Källa: <https://en.rail.cc/austria/night-train-country/at>
<http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/en?ld=15031&seqnr=31&ident=on.01192531.1442321951&rt=1&OK#focus>

EuroNight Jan Kiepura går mellan Köln i Tyskland och Warszawa i Polen. Restiden är cirka 14 timmar och går igenom hela Tyskland och större delen av Polen samt passerar Österrike.



Bild 5 Euronight Jan Kiepura Tyskland-Polen

Källa: <http://www.eurail.com/europe-by-train/night-trains/euronight-jan-kiepura>

Grekland – Grekland har inte så utvecklad nattågstrafik. Med Hellas Express nattåg kan man åka mellan Belgrad i Serbien till Thessaloniki i Grekland. Tåget går via Makedonien och restiden är cirka 15,5 timmar.

Mellan Thessaloniki och Budapest (Ungern), kan man åka nattåg under sommaren (12 juni – 18 september) med en restid på 24 timmar.

Källa: <https://en.rail.cc/greece/night-train-country/gr>

Frankrike – Nationellt kan man i Frankrike åka nattåg mellan ett flertal orter. Från Paris kan man resa till Albi, Bourg-Saint-Maurice, Briançon, Cerbère, Hendaye, Latour-de-Carol, Nice, Rodez, Saint-Gervais-les-Bains samt Toulouse. Från Strasbourg kan man nå både Cerbère och Nice via nattåg.

Intercités de Nuit nattåg kopplar samman Paris genom nattåg med länderna Luxemburg, Portugal, Ryssland, Spanien och Italien. En del sträckor till Spanien går endast under en del av året. En del orter kan man nå med både dag- och nattåg.

Nationella nattåg:

- Paris – Albi, restid cirka 9 timmar, går även som dagtåg
- Paris - Bourg-Saint-Maurice, restid 9 timmar
- Paris – Briançon, restid 11 timmar
- Paris – Cerbère, restid 11 timmar
- Paris – Hendaye, restid 12 timmar
- Paris – Latour-de-Carol, restid 11 timmar
- Paris – Nice, restid 11,5 timmar går även som dagtåg
- Paris – Rodez, restid 7 timmar
- Paris – Saint-Gervais-les-Bains, restid 10 timmar
- Paris – Toulouse, restid 8 timmar
- Cerbère – Strasbourg, restid 12,5 timmar
- Strasbourg– Nice, restid 14 timmar, går även som dagtåg

Internationella nattåg:

- Cerbère – Luxemburg (Luxemburg), restid 13 timmar
- Hendaye – Lissabon (Portugal), restid 14 timmar
- Nice – Luxemburg (Luxemburg), restid 14 timmar, går även som dagtåg
- Nice – Moskva (Ryssland), restid 21 timmar
- Paris – Moskva (Ryssland), restid 24,5 timmar, genom Polen och Tyskland
- Paris – Irun (Spanien), går 15 februari – 17 mars samt 12 april till 12 maj restid cirka 11 timmar
- Paris – PortBou (Spanien), restid 10 timmar, går även som dagtåg
- Paris – Venedig (Italien), Thello Nattåg går från Paris till norra Italien. Slutdestinationen är Venedig men längst med vägen stannar tåget även i Milano, Verona och Padua. Restiden för hela sträckan är 13,5 timmar
- Strasbourg– PortBou (Spanien), restid 13 timmar, går även som dagtåg.

Källa: <https://en.rail.cc/france/night-train-country/fr>

Spanien - Trenhotel nattåg förbinder många av Spaniens största städer med varandra, däribland Barcelona, Madrid, A Coruña, Ferrol, Pontevedra och Granada. RENFE har ensamt hand om nattågstrafiken i Spanien. Den kallas för ”Trenhotel Domestic” och tågvarnarna har en hög standard.

Trenhotel internationella nattåg binder samman Spanien med Portugal, Frankrike och Luxemburg. Från Madrid, Irun och Portbou kan man resa med internationella nattåg till Portugal, Frankrike och Luxemburg.

Nationella nattåg:

- Madrid - A Coruña, restid på 10 timmar
- Madrid – Ferrol, restid 11 timmar
- Madrid – Pontevedra, restid 8,5 timmar
- Barcelona – Granada, restid 15 timmar
- Barcelona - A Coruña, restid på 15 timmar

Internationella nattåg:

- Madrid – Lissabon (Portugal), restid 11 timmar
- Irun – Lissabon (Portugal), restid 12,5 timmar
- Irun – Paris (Frankrike), restid 11 timmar
- Portbou – Luxemburg (Luxemburg), restid 14 timmar
- Portbou – Paris (Frankrike), restid 10 timmar
- Portbou – Strasbourg (Frankrike), restid 13 timmar

Källa: <https://en.rail.cc/spain/night-train-country/es>
http://www.renfe.com/EN/viajeros/larga_distancia/productos/trenhotel.html
www.renfe.com

Ryssland – I Ryssland finns inga nationella nattågsförbindelser, men de flesta av de internationella nattågsförbindelserna åker genom landet och möjligheten att resa med nattåg nationellt med dessa tåg borde vara möjligt. Jämfört med övriga länder har Ryssland i särklass de längsta restiderna till övriga europeiska länder. De länder som kan nås är Kina, Ungern, Tjeckien, Finland, Frankrike, Österrike och Italien. De internationella nattågen går från Moskva och St. Petersburg.

Internationella nattåg:

- Moskva – Peking (Kina), restid framgår inte
- Moskva – Budapest (Ungern), restid 31 timmar
- Moskva – Cheb (Tjeckien), restid 34 timmar
- Moskva – Helsingfors (Finland), restid 14 timmar
- Moskva – Nice (Frankrike), restid 45 timmar
- Moskva – Paris (Frankrike), restid 35 timmar
- Moskva – Prag (Tjeckien), restid 25 timmar
- Moskva – Wien (Österrike), restid 27 timmar
- Moskva – Nice (Italien), restid 49 timmar
- St. Petersburg – Prag (Tjeckien), restid 43 timmar
- St. Petersburg – Wien (Österrike), restid 36,5 timmar

Källa: <https://en.rail.cc/russia/night-train-country/ru>

Bulgarien – I Bulgarien kan man åka nationella nattåg mellan Sofia – Varna och Sofia – Burgas. Dessa tåg går även som dagtåg. Från Bulgarien kan man ta internationella nattåg till Serbien, Ungern och Turkiet. Nattågen mellan Ungern och Bulgarien trafikeras endast juni – september.

Nationella nattåg:

- Sofia – Varna restid 11-7 timmar
- Sofia – Burgas, restid 7-8 timmar

Internationella nattåg:

- Sofia – Belgrad (Serbien) restid 10,5 timmar
- Burgas – Budapest (Ungern), trafikeras 12 juni – 4 september, restid 24 timmar
- Sofia – Budapest (Ungern), trafikeras 7 juni – 6 september, restid 22 timmar
- Varna – Budapest (Ungern), trafikeras 12 juni – 4 september, restid 22 timmar
- Sofia – Istanbul (Turkiet) ”Balkan Express” restid 13 timmar

Källa: <https://en.rail.cc/bulgaria/night-train-country/bg>
<http://www.interrail.eu/trains-europe/trains-country/trains-bulgaria>
<http://www.bdz.bg/en/timetable/category-time-table-international.html>
<http://www.bdz.bg/en/>

Tjeckien – I Tjeckien går inga nationella nattåg. Internationellt kan man åka nattåg till Ungern, Montenegro, Slovakien, Ryssland, Polen, Tyskland, Slovakien, Kroatien och Schweiz.

Internationella nattåg:

- Prag – Bar (Montenegro), restid på 29 timmar
- Prag – Budapest (Ungern), restid 11 timmar
- Cheb – Kosice (Slovakien), restid på 14 timmar
- Cheb – Moskva (Ryssland), restid 34 timmar
- Prag – Humenné (Slovakien), restid på cirka 12 timmar, går även som dagtåg
- Prag – Kosice (Slovakien), restid 10 timmar
- Prag – Krakow (Polen), restid 8,5 timmar
- Prag – Moskva (Ryssland), restid 25 timmar
- Prag – Oberhausen (Tyskland), restid 12 timmar
- Prag – St. Petersburg (Ryssland), restid 43 timmar
- Prag – Split (Kroatien) restid 23 timmar
- Prag – Warszawa (Polen), restid 8,5 timmar
- Prag – Zürich (Schweiz), restid 15 timmar
- Prag – Zvolen (Slovakien), restid 9 timmar

Källa: <https://en.rail.cc/czech-republic/night-train-country/cz>

Rumänien- Rumänien har ett flertal nationella nattågsförbindelser som även går som dagtåg. Internationellt sett så kan man med nattåg ta sig till Ungern, Turkiet och Österrike.

Nationella:

- Arada – Constanta restid cirka 14 timmar
- Bukarest – Satu Mare, restid 14 timmar
- Bukarest – Timisoara restid 9 timmar
- Constanta – Oradea restid 16 timmar
- Iasi – Timisoara restid 17,5 timmar

Internationella:

- Brasov – Budapest (Ungern), restid 13,5 timmar
- Bukarest – Budapest (Ungern), EuroNight Ister, restid 15 timmar
- Bukarest – Istanbul (Turkiet), restid 19 timmar
- Bukarest – Wien (Österrike), restid 18 timmar

Källa: <https://en.rail.cc/romania/night-train-country/ro>

Kroatien – Kroatiens järnvägsnät ansluter alla större kroatiska städer utom Dubrovnik (anslutning med buss från Split). Kroatiens järnvägsnät byggdes ut då landet var en del av Österrike-Ungern och har idag fler förbindelser till österrikiska Wien än till de egna städerna. Regeringen beslutade för ett tag sedan att rusta upp både järnvägar och tåg. Moderniseringen påbörjades under 2007 och beräknas vara klar år 2013, då med snabbare förbindelser mellan bland annat hamnstaden Rijeka och huvudstaden Zagreb.³⁴ Kroatien har även direkta internationella tågförbindelser med Tyskland, Ungern och Tjeckien varav några endast går sommartid.

Nationella nattåg:

- Split – Zagreb, restid 8 timmar. Går både som dag- och nattåg.

Internationella nattåg:

- Zagreb – München (Tyskland) EuroNight Lisinski går dagligen som nattåg mellan Zagreb i Kroatien till München i Tyskland. Tåget går genom Slovenien och staden Ljubljana samt Österrike och staden Villach och hela resan tar cirka 9 timmar.
- Rijeka – Budapest (Ungern), restid 11 timmar
- Split – Budapest (Ungern), trafikerar endast 13 juni – 29 augusti, restid 14 timmar
- Split – Prag (Tjeckien), trafikerar 13 juni – 19 augusti, restid 23 timmar

Källa: <http://www.interrail.eu/trains-europe/trains-country/trains-croatia>
<https://en.rail.cc/croatia/night-train-country/hr>

Ungern – Från främst Budapest i Ungern finns direkta nattågsförbindelser till Rumänien, Kroatien, Schweiz, Grekland, Bulgarien, Montenegro, Serbien, Polen, Ryssland, Tjeckien, Tyskland och Slovenien. Ungern har däremot ingen nationell nattågstrafik.

Internationellt:

- Budapest - Brasov (Rumänien) 13 timmar
- Budapest – Rijeka (Kroatien), trafikerar 13 juni – 29 augusti, restid 11 timmar
- Budapest – Zürich (Schweiz) restid 11,5 timmar
- Budapest – Thessaloniki (Grekland), restid 24 timmar går endast sommartid mellan 12/6 – 18/9
- Budapest – Varna (Bulgarien) 22 timmar går endast sommartid mellan 5/6 – 5/9
- Budapest – Bar (Montenegro) 21,5 timmar, går endast sommartid 13/6 – 5/9
- Budapest – Sofia (Bulgarien) 22 timmar, går endast sommartid 7/6 – 6/9
- Budapest – Split (Kroatien) 15,5 timmar, går endast sommartid 13/6-29/8
- Budapest – Belgrad (Serbien) restid 8 timmar
- Budapest – Bukarest (Rumänien) restid 17 timmar
- Budapest – Burgas (Bulgarien) restid 12 timmar
- Budapest – Krakow (Polen) restid 11 timmar
- Budapest – Moskva (Ryssland) restid 30 timmar
- Budapest – Prag (Tjeckien) restid 11 timmar

³⁴ <http://www.kroatienturist.se/ta+sig+runt/>

- Budapest – Warszawa (Polen), restid 11,5 timmar
- Budapest – Berlin (Tyskland), restid 14 timmar
- Budapest – Koper (Slovenien), restid 14 timmar
- Budapest – München (Tyskland), restid 9 timmar

Källa: <https://en.rail.cc/hungary/night-train-country/hu>

Polen – Från Polen kan man åka med internationella nattåg till Ungern, Ukraina, Tjeckien, Österrike och Tyskland. Polen har även en utbyggd nationell nattågstrafik mellan flera orter.

Nationella nattåg:

- Gdynia – Jelenia Góra, restid 11,5 timmar
- Gdynia – Krynica-Zdrój, restid 17 timmar
- Gdynia – Przemyśl, restid 14 timmar
- Gdynia – Zakopane, restid 15 timmar
- Jelenia Góra – Warszawa, restid 11 timmar
- Kolobrzeg – Krakow, restid 15,5 timmar
- Krakow - Świnoujście, restid 14 timmar
- Przemyśl – Szczecin, restid 17,5 timmar
- Świnoujście – Warsaw, restid 10 timmar
- Szczecin – Zakopane, restid 13 timmar
- Zakopane – Warsaw, restid 9 timmar

Internationella nattåg:

- Krakow – Budapest (Ungern), restid 11 timmar
- Warszawa – Budapest (Ungern), restid 11,5 timmar
- Warszawa – Kiev (Ukraina), restid 17 timmar
- Krakow – Prag (Tjeckien), restid 8,5 timmar
- Krakow – Wien (Österrike), restid 8,5 timmar
- Warszawa – Oberhausen (Tyskland), restid 15 timmar
- Warszawa – Prag (Tjeckien), restid 8,5 timmar
- Warszawa – Wien (Österrike), restid 9,5 timmar.

Källa: <https://en.rail.cc/poland/night-train-country/pl>

Turkiet – Från Turkiet kan man ta sig med nattåg ut i Europa med Balkan Express mellan Istanbul – Sofia (Bulgarien) med en restid på cirka 13 timmar. Med Bosphorus Express kan man åka nattåg mellan Istanbul – Bukarest (Rumänien) med en restid på 19 timmar.

Källa: <https://en.rail.cc/turkey/night-train-country/tr>

Ukraina - Från Ukraina finns endast ett nattåg som går mellan Kiev och Warszawa (Polen) med en restid på cirka 17 timmar.

Källa: <https://en.rail.cc/ukraine/night-train-country/ua>

Serbien - Huvudstaden Belgrad har regelbundna och direkta tågförbindelser med huvudstäder i Central- och Östeuropa. Internationella tåg går både som dag- och nattåg från Belgrad till Zürich (Schweiz), Ljubljana (Slovenien), Sofia (Bulgarien), Budapest (Ungern), Bar (Montenegro), Skopje (Makedonien) och Thessaloniki (Grekland) som körs i båda riktningarna.

Internationella nattåg:

- Belgrad – Bar (Montenegro), restid 11 timmar
- Belgrad – Budapest (Ungern), restid 8 timmar
- Belgrad – Ljubljana (Slovenien), restid 10 timmar
- Belgrad – Skopje (Makedonien), restid 9,5 timmar
- Belgrad – Sofia (Bulgarien), restid 11,5 timmar
- Belgrad – Thessaloniki (Grekland), restid 15 timmar
- Belgrad – Zürich (Schweiz), restid 22 timmar

Källa: <http://www.eurail.com/europe-by-train/countries>
<https://en.rail.cc/serbia/night-train-country/rs>

Slovakien – I Slovakien utgår de nationella nattågen från Bratislava och går till tre olika orter. Med internationella nattåg kan man endast nå Tjeckien och orterna Cheb och Prag från Slovakien.

Nationella nattåg:

- Bratislava – Humenné går både som dag- och nattåg med en restid på natten på 9 timmar.
- Bratislava – Kosice går både som dag- och nattåg med en restid på natten på cirka 12 timmar.
- Bratislava – Prešov går både som dag- och nattåg med en restid på natten på mellan 8 timmar.

Internationella nattåg:

- Košice – Cheb (Tjeckien), restid 14 timmar
- Humenné – Prag (Tjeckien), restid 12 timmar
- Košice – Prag (Tjeckien), restid 10 timmar
- Zvolen – Prag (Tjeckien), restid 9 timmar

Källa: <http://www.slovakrail.sk/en/travelling-by-train/timetables.html>
<https://en.rail.cc/slovakia/night-train-country/sk>

Bilaga 4. Stationsmiljöer där nattåget stannar

Riksgränsen

Riksgränsens järnväghållplats är cirka 300 meter från turistanläggningen och resenärer med nattåget väntar därför i anläggningens foajé. Denna är öppen dagtid så det är inga problem för nattågsresenärer att vänta där i samband med ankomst eller avgång till nattåget.

Endast ett spår och en perrong. Brant backe upp till själva stationen.

Katterjåkk*

Öppettider vänthall:

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

Till perrongen från Katterjåkk turiststation är det cirka 200 meter.

Av/påstigning hårdgjord yta på marknivå. Utanför stationshuset finns sittmöjligheter.

Vassijaure*

Öppettider vänthall:

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

Av/påstigning hårdgjord yta på marknivå. För att ta sig från ena sidan till den andra behöver man gå genom en tunnel under järnvägen som inte är handikappanpassad.

Låktatjåkka*

Öppettider vänthall:

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

Av/påstigning hårdgjord yta på marknivå.

Björkliden*

Öppettider vänthall:

Vardagar 07.00 - 21.00

lördag 07.00-21.00

söndag/helgdag 07.00-21.00

Användarvänlighet:

Av/påstigning görs på perrong i trä, på marknivå.

Abisko turiststation***Öppettider vänthall:**

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

En perrong (marknivå) som ansluter till parkering. Det finns ett mindre väntrum inne i stationshuset.

Abisko Östra**Öppettider vänthall:**

Öppet dygnet runt alla dagar (uppvärmd och med toalett).

Användarvänlighet:

Nybyggt stationshus år 2012-2013. Vänthall med trappa och hiss. På nedre plan finns en toalett. Vänthallen sköts av Trafikverket.

Kiruna*

Kiruna station är i dagsläget en temporär lösning. Utredningar pågår om placeringen av den nya järnvägsstationen i samband med stadsflytten.

Öppettider vänthall:

Vardagar 05.30-21.00

lördag 05.30-21.00

söndag/helgdag 05.30-21.00

Användarvänlighet:

Stationen är organiserad i ett plan och stationshuset har två entréer. Entrén mot Bangårdsvägen nås via en trappa med fyra trappsteg. Vid ena sidan finns en hiss anpassad för rullstol, då stationen inte är byggd i markplan.

Stationshusets entré mot spåren har inga nivåskillnader.

Tåg avgår från två plattformar, spår 1 ligger vid plattformen närmast stationshuset. Spår 2 och 3 ligger vid den bortre plattformen, som nås via ett spårövergångsställe.

Mötesplats för ledsagning finns inom- och utomhus.

Gällivare*

Öppettider vänthall:

Vardagar 06.00-22.00

lördag 06:00-22:00

söndag/helgdag 06:00-22:00

Användarvänlighet:

Stationshuset ligger vid plattform till spår 1. Stationshusets väntsal har en entré med trappa på båda sidor, från gatan och från spåren. Till entrén på spårsidan finns också en tvådelad ramp i vinkel. Alla ytterdörrar till väntsalen är försedda med knappstyrda dörröppnare. Plattform mellan spår 2 och 3 når man via en bomförsedd spårövergång. Gångbron över spåren nås endast via långa trappor.

Det finns väderskydd vid alla busshållplatser men inga på plattformarna.

Mötesplats för ledsagning finns utomhus.

Nattavaara*

Öppettider vänthall:

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

Vänthallen är en liten stuga med sittplatser.

Av/påstigning hårdgjord yta på marknivå.

Murjek*

Öppettider vänthall:

Vardagar 07.00-20.00

lördag 07.00-20.00

söndag 07.00-20.00

Användarvänlighet:

In till stationshuset finns det trappa och ramp.

Av/påstigning hårdgjord yta på marknivå.

Boden C

Öppettider vänthall:

Alla dagar 06.00 - 22.00

Användarvänlighet:

Stationshuset har två entréer, den ena mot spårsidan och den andra mot bussterminalen.

Entrén mot bussterminalen har ramper och trappa med två trappsteg. Entrén mot spårsidan

saknar nivåskillnader. Det finns i dagsläget 2 hissar och man planerar för en tredje hiss då det just nu bara finns en trappa upp till spår 4. Plattformarna vid spår 2 och 3 nås via en gångtunnel under spåren, till och från gångtunneln kommer man via trappa eller hiss, gångtunneln leder vidare till plattformen till en trappa vid spår 4. Om man vill till spår 4 utan att använda trappor måste man ta sig till plattformen mellan spår 2 och 3 och därifrån via ett spårövergångsställe över spår 3. Från plattformen mellan spår 2 och 3 finns det en ramp och så även från spårövergångsstället till plattformen vid spår 4.

Det finns en mötesplats för ledsagarservice inomhus i väntsalen till höger om huvudentrén från gatusidan.

Sunderby sjukhus

Öppettider sjukhusets huvudentré:

06.00 – 22.00 alla dagar.

Öppettider sjukhusets östras entré:

06.00 – 18.00 alla dagar

Användarvänlighet:

Sunderby sjukhus station är egentligen bara en tåghållplats för sjukhusbesökare. Stationen består av en plattform och två spår. På plattformen finns ett par uppvärmda väderskydd. En väl tilltagen övergång med sittplatser och hissar finns.

Från mitten på tågplattformen till sjukhusets östra entré är det ca 170 m och därifrån till sjukhusets reception och huvudentré är det ungefär lika långt via en överglasad ”inomhus-gata”. Till huvudentrén kan man också komma via gångvägar utomhus. Den vägen är ca 400 m från den östra änden av tågplattformen. Utanför sjukhusets huvudentré har länstrafiken fyra busshållplatser och plats för taxi.

Det finns en mötesplats för ledsagarservice utomhus vid taxiangöringen vid tågplattformens östra ände.

Älvsbyn*

Öppettider vänthall:

Vardagar 04:45-23:00

lördag 04:45-23:00

söndag/helgdag 04:45-23:00

Användarvänlighet:

Busstationen ligger ca 1 km sydost om järnvägsstationen. För att ta sig ut på plattform 2 behöver man korsa järnvägen som skyddas med bommar.

Stationshusets väntsal har entréer med vindfång från både gatu-och spårsida. På gatusidan finns en trappa med fem steg och på spårsidan saknas nivåskillnad helt. Alla entrédörrar saknar dörröppnare.

Det finns två mötesplatser för ledsagarservice.

Luleå C*

Öppettider väntshall:

Vardagar 05.00–22.30

lördag 05.00–22.30

söndag 05.00–22.30

Användarvänlighet:

Länstrafiken i Norrbottens bussterminal för landsbygdsbussar ligger nordväst om stationen. Gångavståndet är ca 300 meter.

Stationen är nyligen tillgänglighetsanpassad.

Stationshuset har två entréer. Entrén mot Stationsgatan har fyra trappsteg. Den östra entrén har inga trappsteg. Tåg går från två plattformar. Spår 2 ligger vid plattformen som nås via ett övergångsställe över spåren.

Det finns två mötesplatser för ledsagning.

Jörn*

Öppettider väntshall:

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

Stationen är byggd i ett plan utan större nivåskillnader. Från parkeringsplatsen når man plattformen via en gångväg vid sidan om stationshuset. Stationshusets väntsal nås endast via en entré med en trappa med två steg.

Det finns två mötesplatser för ledsagarservice.

Bastuträsk*

Öppettider väntshall:

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

Entrén till stationshuset nås av en trappa med två steg eller en ramp. Stationshuset ligger i samma nivå som plattformen. För att undvika trappan kan man ta en gångväg från de norra P-platserna direkt till plattformen.

Det finns ett väderskydd på plattformen med sittbänk utan ryggstöd.

Det finns mötesplats för ledsagarservice inom- och utomhus.

Vindeln Resecentrum/station

Öppettider vänthall:

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

Stationen, som är anordnad i ett plan utan större nivåskillnader, ligger på östra sidan om spåren. Stationshusets entré nås via trappa med tre steg eller ramp. Stationen kan också nås från den västra sidan genom en gångtunnel under spåren som endast nås med trappor. Det finns ett väderskydd som har en sittbänk i vinkel utan ryggstöd. Skyddet är placerat på ett cirka 20 cm upphöjt betonggolv.

Det finns en mötesplats för ledsagarservice utomhus mellan bussväderskyddet och stationshusets entré.

(Vännäs)*

Öppettider vänthall:

Vardagar 05.45-21.00

lördag 08.30-20.15

söndag/helgdag: 08.30-22.00

Nattåget stannar vanligtvis inte i Vännäs. Under några få datum gör dock nattåget stopp där och så stannar det klockan 21.38 i södergående riktning. Infaller dessa datum på vardag eller lördag är vänthallen då inte öppen.

Användarvänlighet:

Stationen är anordnad i ett plan med ramplutningar mellan gatusida och spårsida på båda sidor om stationshuset. Plattformen vid spår 1 ligger närmast stationshuset och plattform mellan spår 2 och 3 nås via en bomförsedd spårövergång med en ramp. Stationshusets väntsalsentréer nås via en trappa med fem steg från gatusidan och utan nivåskillnad från spårsidan. Båda entréerna har vindfång med extra dörrar. Alla dörrar saknar dörröppnare.

Det finns mötesplatser för ledsagning inom- och utomhus.

Umeå C*

Öppettider vänthall:

Vardagar 04.45-03.40

lördag-söndag/helgdag 6.30 - 03.40

Användarvänlighet:

Umeå Central har byggts om och 2012 stod spårrområde, plattformar och en gång- och cykeltunnel färdig. Stationen är utrustat med hissar och ramper.

Det finns två mötesplatser för ledsagarservice.

Umeå östra*

Öppettider vänthall:

Vardagar 04.45 - 23.45

lördag 07.15 – 23:45

söndag/helgdag 07:15 - 23:45

Användarvänlighet:

Nybyggt resecentrum, klart 2010. Vid skapandet har stor vikt lagts vid tillgängligheten, våning två kan nås med hjälp av hiss, rulltrappor och trappor. Glaset är reflexfritt, en effekt av det blir att besökarna ser tågen oavsett var i byggnaden de befinner sig.

En gångtunnel har byggts under Blå vägen mellan resecentret och universitetsområdet för att ge en snabb och säker förbindelse mellan dem.

Det finns tre mötesplatser för ledsagarservice.

Nordmaling Resecentrum/station*

Öppettider vänthall:

Måndag-torsdag 05.00-22.30

fredag: 05:00-23:00

lördag: 05:00-22:30

söndag/helgdag: 05:00-22:30

Användarvänlighet:

Stationen är bra skött och ombyggd för ett fåtal år sedan, den är tillgänglighetsanpassad.

Örnsköldsvik C*

Öppettider vänthall:

Öppet dygnet runt alla dagar.

Användarvänlighet:

I stationshuset finns det rulltrappor och hiss. Man kan beställa färdtjänst och taxi från en direkttelefon på resecentrum.

Mötesplats för ledsagning finns inom- och utomhus.

Kramfors**Öppettider vänthall:**

Vardagar 06.00-20.30

lördag 08.00-20.00

söndag: 09.00-18.00

Vänthallen är inte öppen när nattåget stannar (kl. 23.43 och 1.47 i södergående riktning och 0.14 och 4.49 i norrgående) men det går heller ingen anslutande buss den tiden så det är inte troligt att resenärer behöver vänta någon längre tid på stationen vid avgång eller ankomst.

Användarvänlighet:

Nytt resecentrum i Kramfors stod klart 2010. Det finns ramper och en hiss som kommunen sköter.

Härnösand***Öppettider vänthall:**

Vardagar 05:00-01:00

lördag 05:00-01:00

söndag/helgdag 05:00-01:00

Väntsalsdel (ej uppvärmd) öppen dygnet runt.

Den uppvärmda vänthallen är inte öppen när nattåget ankommer klockan 2.27 (i södergående riktning) och inte heller klockan 4.21 (när det ankommer i norrgående riktning). Det är dock ingen anslutande trafik den här tiden och det är därför inte troligt att resenärerna väntar på stationen.

Användarvänlighet:

Stationshusets väntsal har en ingång från spårsidan i nivå med markbeläggningen utanför. Väntsalen nås också från hamburgerrestaurangen som ligger mitt i stationshuset.

Nivåskillnaden mellan stationshusets spår- och gatusida överbryggas via en trappa i söder och två ramper i norr. Det finns också hissar som kommunen sköter.

Det finns mötesplatser för ledsagarservice inom- och utomhus.

Sundsvall C*

Öppettider vänthall:

Vardagar 01.00–23.00

lördag 01.00–23.00

söndag 01.00–23.00

Användarvänlighet:

Stationen är i ett plan. Stationshuset har två ingångar. Entrén mot parkeringen har fyra trappsteg. Stationshusets södra entré, mot plattformarna, har inga trappsteg.

Plattformsförbindelsen utgörs av en väg över spåren som skyddas med hjälp av bommar.

Det finns ramper vid spår 2 och 3.

Det finns mötesplatser för ledsagarservice inom- och utomhus.

Hudiksvall*

Öppettider vänthall:

Vardagar 05.00 – 21.45, 01,30 – 03,15

lördag 05.00 – 21.45, 01,30 – 03,15

söndag/helgdag 05.00 – 21.45, 01,30 – 03,15

Användarvänlighet:

Stationshuset har tre entréer. En mot Stationsgatan, en mot spårsidan och en på norra sidan mot bussterminalen. Entrén mot Stationsgatan har sex trappsteg. Övriga entréer ligger i nivå med gatuplanet och saknar därför trappsteg. Det finns taktila ledstråk från stationshuset till plattformen samt till bussterminalen.

Stationen håller på att byggas om, vänthallen är i nuläget en liten del av byggnaden med en ingång.

Det finns mötesplatser för ledsagarservice inom- och utomhus.

Söderhamn*

Öppettider vänthall:

Vardagar 05:30-23:00

lördag 05:30-21:30

söndag/helgdag 05:30-23:00

Trafikverkets väntutrymme (vid perrongen) följer samma öppettider.

Vänthallen är inte öppen klockan 1.18 när tåget ankommer till Söderhamn (i norrgående riktning) och inte klockan 3.33 när tåget ankommer i södergående riktning. Dock är det inte troligt att någon åker från Göteborg eller Stockholm endast till Söderhamn så sent på kvällen när det finns många andra alternativ dagtid. Klockan 3.33 är det heller inga andra anslutningar från Söderhamn och därför inte troligt att resenären väntar någon längre tid på stationen.

Användarvänlighet:

Stationshuset har två entréer. Stationshusets västra entré, som ligger under spåren, är den enda som är öppen tidig söndagsmorgon samt sena helgkvällar. Båda ingångarna ligger i nivå med gatuplanet och saknar därför trappsteg.

Stationen är byggd i två plan, plattformen ligger på det övre planet. Plattformen når man med hiss, uppåtgående rulltrappa eller fasta trappor.

Det finns mötesplatser för ledsagarservice inom- och utomhus.

Gävle C***Öppettider vänthall:**

Vardagar 04.15 – 01.00

lördag 04.15 – 01.00

söndag 04.15 – 01.00

Lilla väntsalen öppen under perioden 1/11–30/4

Vardagar 02:15–01:00

lördag – söndag 04.15–01.00

Användarvänlighet:

Stationshusets västra entré har fem trappsteg. Där finns även en entré som har en ramp. Stationshusets entréer till plattformar och hissar har inga trappsteg.

En plattform (för spår 1 och 5) ligger invid stationshuset. Övriga plattformar (för spår 2, 3 och 4) når man via en gångtunnel under spåren. Dessa plattformar förbinds med gångtunneln med hjälp av fasta trappor och hissar.

Det finns två mötesplatser för ledsagarservice utomhus och en inomhus.

Uppsala C***Öppettider vänthall:**

Vardagar 05.00–00.40

lördag 05.00–00.40

söndag 05.00–00.40

Användarvänlighet:

Stationshuset har flera entréer, alla kan nås utan att använda trappor. Stationshuset har två våningsplan med invändig hiss, trappa och upp- och nedåtgående rulltrappor. Det övre planet nås från gatunivån och det nedre från en nivå nära botten på den breda gång- och cykeltunneln under spåren. Kantstenen utanför stationen har avbrott med korta ramper.

Det finns en mötesplats för ledsagarservice utomhus vid det nya stationshusets huvudentré. Inomhus finns en mötesplats i stationshusets väntsal.

Arlanda C

Arlandabanan ägs av staten och förvaltas av ett statligt helägt bolag, Arlandabanan Infrastructure AB. För underhåll och drift ansvarar A-train AB. De trafikerar även sträckan med Arlanda Express. Andra tågoperatörer får passera, med eventuellt stopp, mot avgift till A-train. För passagerare som kliver av och på nattåget på Arlanda C tas en avgift ut för passage till Sky City på Arlanda flygplats. I nattågsbiljetten är dock den avgiften inkluderad. Sky City är öppet dygnet runt.

Stockholm C*

Öppettider väntehallar:

Centralhallen:

Vardagar 05.00–00.15

lördag 05.00–00.15

söndag 05.00–00.15

Övre hallen (pendeltåg)

Vardagar 05.00–01.15

lördag 05.00–02.15

söndag 05.00–02.15

Entrén till pendeltåg öppnar 10–15 minuter före pendeltågstrafiken börjar för dagen.

Nedre hallen (T-bana/pendeltåg)

Vardagar 05.00–01.15

lördag 05.00–02.15

söndag 05.00–02.15

Användarvänlighet:

Stationsbyggnaden har tre olika plan: Nederst ligger Tunnelhallen, i gatuplanet ligger Centralhallen och Norra hallen, på övre plan ligger Övre hallen. Mellan de olika planen finns fasta trappor, rulltrappor (mellan Tunnelhallen och Centralhallen dock endast uppåtgående) samt hissar.

Stationsbyggnaden har flera entréer, alla är i nivå med respektive gatuplan och saknar därför trappsteg. Från Kungsbron finns trappa och hiss till plattformarna för spår 1-2 (Arlanda Express).

På Stockholm central finns det fyra mötesplatser för ledsagarservice. En plats finns utomhus vid Vasagatan och tre inomhus i Centralhallen, Övre hallen samt T-centralens södra biljetthall.

Informationen är främst hämtad från stationsinfo.se, som är en tjänst som Samtrafiken tillhandahåller. Sidan uppdateras dock inte sedan 2010 så viss information om användarvänligheten på stationerna kan vara inaktuell. Övriga referenser är Trafikverket, Jernhusen, Svenska Reseterminaler, kommuners hemsidor samt bilder på stationsområden och stationshus.

Mer detaljerad information om stationsmiljöer inom region nord finns i Trafikverkets rapport 2015:206, vilket är en inventering av stationer och stationsnära miljöer.

* Förvaltas av Svenska Reseterminaler

Svenska Reseterminaler (SRAB) är ett helägt dotterbolag till Jernhusen och hör till affärsområde Stationer. SRAB ansvarar för cirka 140 väntsalar. Av dem ägs ett 50-tal av Jernhusen och cirka 90 stationer har andra fastighetsägare.

Bilaga 5 Alternativa resmöjligheter och koppling till andra trafikslag

Nattågstrafiken körs av SJ AB under nuvarande avtalsperiod och omfattar nattåg från Stockholm och Göteborg upp till Luleå/Narvik. Dagtag körs även Luleå till Narvik med anslutning i Boden från nattåget, ett dagtag Kiruna till Luleå och ett dagtag under högsäsong från Kiruna till Narvik. Istället för att ta nattåget finns det alternativa resmöjligheter. De längre sträckorna från Stockholm eller Göteborg till norra Sverige kan göras med flyg till exempelvis Luleå eller Kiruna. För kortare resor finns det ett antal olika busslinjer och tåg som möjliggör resande mellan de orter nattåget trafikerar. Längs Norrbottens och Västerbottens kuststräcka är det främst busslinje 20 eller 100. Upp till Kiruna går busslinje 10. I Västerbotten och Västernorrland går expressbuss 100. Järnvägen trafikeras från Sundsvall till Luleå, Kiruna/Narvik främst av Norrtåg samt SJ under dagtid. Från Göteborg/Stockholm och upp mot Västernorrland finns en god tillgänglighet och ett utbud av både tåg och bussförbindelser med SJ, SL, UL, X-trafik med mera.

Nedan följer redogörelse för de flygförbindelser som trafikerar området i närheten av sträckningen för nattåget samt några av de större turistorterna. Efter det följer en redogörelse för de tåg som trafikerar sträckningen för nattåget samt i anslutning till sträckningen. Avslutningsvis redovisas olika buss- och tågförbindelser (från norr till söder) och vilka alternativ och möjligheter det finns istället för, och i anslutning till nattåget.

Flyg

- Med flyg till Luleå från Stockholm går det över 15 turer om dagen. Från Luleå till Stockholm över 10 turer om dagen.
- Från Luleå kan man även åka upp till Pajala. Måndag till fredag går det två dubbelturer och på söndag en dubbeltur.
Till Kiruna går det flygturer från Arlanda och Bromma flygplats. Måndag går det tre dubbelturer mellan Kiruna och Arlanda plus ytterligare en tur Arlanda – Kiruna. Från Bromma går det tre turer upp till Kiruna och en tur tillbaka till Stockholm. På tisdag går det två dubbelturer Arlanda – Kiruna och en tur från Kiruna till Bromma. Onsdag går det 2 dubbelturer Arlanda – Kiruna plus två turer Arlanda – Kiruna. Från Bromma är det på onsdagen en dubbeltur plus ytterligare två turer Bromma – Kiruna. Torsdag och fredag går det tre dubbelturer Arlanda – Kiruna. Lördag en dubbeltur och söndag går det tre dubbelturer Arlanda – Kiruna plus ytterligare en i riktningen Arlanda – Kiruna. Från Bromma går det två turer upp till Kiruna på söndagen. Ett antal turer har även mellanlandning i Umeå.
- Till Gällivare trafikerar Nextjet med två dubbelturer måndag till fredag, en enkeltur Gällivare - Stockholm på lördag samt under söndagen en dubbeltur och ytterligare en enkeltur Stockholm – Gällivare.
- Till Hemavan/Tärnaby sker det måndag till fredag och söndag en dubbeltur, samt ytterligare en extratur måndag ner till Stockholm och torsdag upp till Hemavan. Till Vilhelmina som delvis samkörs med sträckan upp till Hemavan sker det två dubbelturer måndag till fredag samt en dubbeltur söndag.

- Till Lycksele kan man åka från Arlanda från måndag till fredag på två dubbelturer samt en tur i vardera riktningen lördag och söndag.
- Även sträckan mellan Arvidsjaur och Lycksele trafikeras med två dubbelturer måndag till fredag och en tur i vardera riktningen, lördag och söndag.

Tåg

Norrtåg har sex linjestreckningar som redovisas nedan. Redogörelse för övrig trafik följer.

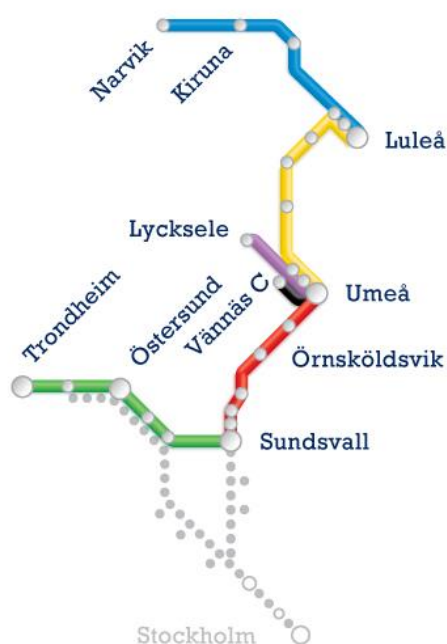


Bild 1 Norrtågs linjenät

- Umeå – Sundsvall
Måndag till fredag kör Norrtåg 8 dubbelturer plus ytterligare en tur i norrgående riktning. Lördag körs fem dubbelturer och igen en ytterligare tur i norrgående riktning. Söndag körs fem dubbelturer.
- Umeå – Lycksele/Umeå – Vännäs
Mellan Umeå och Lycksele kör Norrtåg 4 dubbelturer måndag till fredag. Lördag körs två dubbelturer med ytterligare en tur från Lycksele till Umeå. Söndag går två dubbelturer plus ytterligare en tur tillbaka från Umeå till Lycksele. Från Vännäs är avgångarna något fler. På ett antal turer sker också byte i Vännäs.
- Umeå – Luleå
I norrgående riktning (Umeå till Luleå) en tur dagligen. Luleå till Umeå tre dagliga turer måndag till fredag och en daglig tur lördag och söndag.
- Luleå – Kiruna
Norrtåg håller tre dubbelturer mellan Luleå och Kiruna måndag till fredag. Under lördag körs en dubbeltur plus ytterligare en tur i södergående riktning. Söndag körs två dubbelturer.

- Sundsvall – Trondheim

Från Sundsvall till Trondheim körs en tur dagligen. Från Trondheim till Sundsvall körs två turer dagligen. Sträckan mellan Trondheim och Storlien körs av NSB.

Mellan Stockholm och Umeå tar man sig även med SJ snabbtåg dagligen. Från Stockholm går det två turer dagligen förutom lördag då det går en tur. Från Umeå går det en tur dagligen med ytterligare en tur måndag till fredag.

I södra Norrland och mot Stockholm och Göteborg finns det flertalet operatörer, exempelvis X-trafik, UL, SL, Tågkompaniet, Västtrafik samt snabbtåg och regionaltåg som körs av SJ.

Möjliga buss- och tågförbindelser

Till/från Kiruna och Gällivare

Linje 10 går från Kiruna till Luleå via bland annat Gällivare, Övertorneå och Töre. Linje 10 har två dubbelturer måndag till fredag såväl som helgfri lördag, söndag och helgdagar.

Linje 91 går från Kiruna till Narvik men endast under säsong. Bussen stannar i bland annat Abisko, Björkliden och Riksgränsen. Under säsong finns även andra busslinjer såsom linje 92 mellan Kiruna och Nikkaluokta, linje 93 mellan Gällivare och Ritsem och linje 94 mellan Murjek och Kvikkjokk.

Andra busslinjer är bland annat:

- Linje 43 Jokkmokk – Murjek Fyra dubbelturer måndag till fredag varav en endast skoldagar, en dubbeltur helgfri lördag samt söndag.
- Linje 44 Gällivare – Jokkmokk – Boden – Luleå. Två dubbelturer måndag till fredag, plus ytterligare en tur till/från Jokkmokk samt endast till/från Jokkmokk en dubbeltur lördag och två dubbelturer söndag.
- Linje 45 Gällivare Jokkmokk – Arvidsjaur – Östersund. En dubbeltur dagligen samt från Arvidsjaur ytterligare en dubbeltur. Sträckan trafikeras ett par månader under sommaren även av tåglinje 38, via bland annat Dorotea, Storuman Arvidsjaur och Jokkmokk. Med ett tåg i vardera riktningen dagligen.
- Linje 46 Pajala – Gällivare. Två dubbelturer måndag till fredag samt söndag.
- Linje 53 Kiruna – Haparanda. Går via bland annat Vittangi, Pajala och Övertorneå. En dubbeltur måndag till fredag och söndag, samt ytterligare en dubbeltur på fredagar.
- Linje 55 Pajala – Luleå. Två dubbelturer måndag till fredag och söndag samt en dubbeltur helgfri lördag.
- Linje 505 är en skolbuss som körs från slutet av augusti till början av juni mellan Kiruna, Rensjön och Torneträsk. En dubbeltur måndag till fredag.
- Linje 957 är en efterfrågestyrd tur (en dubbeltur) som körs från slutet av augusti till början av juni mellan Riksgränsen och Torneträsk, via Abisko och Björkliden.

I södergående riktning:

med Intercity från Narvik kl. 10.53 och nattåget 12.40

*med Intercity från Kiruna kl. 13.54 och nattåget 15.48
med Intercity från Gällivare kl. 15.13 och nattåget 17.01*

*I norrgående riktning (ankommer):
med nattåget till Gällivare kl. 9.48 och med Intercity 13.53
med nattåget till Kiruna kl. 11.06 och med Intercity 14.58.
med nattåget till Narvik 14.18 och med Intercity 18.02*

Den som ska resa från Kiruna eller Gällivare till Boden/Luleå och längre söderut istället för att ta nattåget har begränsade möjligheter.

Bussturen med linje 10 från Kiruna till Luleå tar just över fem timmar, något längre än tåget som tar 4 timmar och 20 minuter. Från Kiruna avgår tåg klockan 13.54 och 15.48 mot Boden. Linje 10 avgår 07.30 och 14.50. Linje 10 går till Luleå vilket innebär att bussbyte måste ske för sträckan Luleå – Boden om resan fortsätter söderut med exempelvis nattåget. Buss mellan Luleå och Boden tar cirka en timme från busstation till busstation. Det går att anknäta till busslinje 100 för fortsatt resa längs kustorterna. Vill man åka en kortare sträcka till exempelvis Gällivare trafikeras den av busslinje 52 som kör en dubbeltur måndag till fredag (från Kiruna på morgonen och tillbaka igen eftermiddag) vilken tar nästan två timmar.

Ska man hela vägen ner till Stockholm går det flyg till Arlanda från Kiruna (via Umeå tidig morgon) måndag till torsdag som tar just över en timme ner till Arlanda. I Umeå går det att ansluta till ett flertal alternativa färdssätt. Beroende på slutdestination och vilken tid det passar att åka så kan det snabbaste alternativet vara att flyga ner till Stockholm för att sedan ta tåget upp till exempelvis Gävle eller Sundsvall, restiden för att flyga ner från Kiruna till Stockholm och sedan ta tåget till Sundsvall blir cirka 8 timmar.

Från Jokkmokk går buss 44 och 45 till Gällivare, Luleå eller Östersund. Vill man ansluta till nattåget som går från Murjek (närmsta station) så går buss 43 och tar en timme. Det går även att exempelvis ta buss ner till Älvsbyn för att ansluta där om man ska söderut men den bussresan tar cirka 6 och en halv timme. Åker man till och från Stockholm är snabbaste alternativet flyg till Kiruna eller Gällivare. Bussar från Kiruna till Murjek innebär byte i Gällivare. Med tidig buss (05.50) från Jokkmokk till Luleå och flyg därifrån kan man som resenär vara i Stockholm före 13.00.

Till och från Arvidsjaur är det främst buss från Skellefteå, Piteå och Jörn. Från Jörn kan man ansluta till Norrtåg och till nattåget. Ska man exempelvis till Sundsvall går det buss till Östersund där man sedan kan ta tåg, men en sådan resa tar cirka 10 timmar. För att snabbast ta sig ner till södra Norrland eller Stockholm är alternativet att åka buss till Luleå (linje 21) för att sedan flyga därifrån. Med buss kan man också åka ner till Umeå för att ansluta till de olika tågalternativen där. Vill resenären istället upp till Kiruna eller Riksgränsen så tar bussen till Boden cirka två timmar och anslutning till tåg får ske där.

Till/från Luleå och Boden

Linje 21 Arvidsjaur – Luleå, via Älvsbyn och Boden. Tre dubbelturer måndag till fredag samt ytterligare en dubbeltur som endast går mellan Älvsbyn och Luleå. Vidare går det en dubbeltur helgfri lördag, samt två dubbelturer söndag, plus ytterligare en dubbeltur delsträckan Älvsbyn och Luleå. Linje 97 mellan Boden och Luleå via Sävast har fem dubbelturer på vardagar, två på morgonen och tre på eftermiddagen. Övriga linjer som trafikerar sträckan mellan Luleå och Boden är linje 23, 28, 29, 30 och 260.

Linje 20 mellan Haparanda och Umeå (kustbussen) med stopp i bland annat Skellefteå, Piteå, Luleå och Kalix kör tre dubbelturer hela vägen måndag till fredag. Ytterligare en tur från Skellefteå till Haparanda och en tur från Luleå till Umeå samt en kvällstur från Umeå till Skellefteå. En av linjerna benämns 98 och är komfortbuss. Lördag och söndag går två dubbelturer plus en enkeltur från Haparanda till Umeå samt två turer från Luleå till Umeå.

*Nattåget i södergående riktning går:
från Boden kl. 17.50 och 19.41
från Luleå kl. 16.52 och 18.37*

*Nattåget i norrgående riktning ankommer:
till Luleå kl. 7.49 och 11.52
till Boden kl. 6.48 och 11.02*

Om man ska resa från Luleå finns det olika alternativ. Ner till Stockholm är flyget helt klart snabbast och både SAS och Norwegian har avgångar eftermiddag och kväll dagligen. Ska man exempelvis till Sundsvall så är nattåget framme 1.21 eller 3.45 på natten. Då går det exempelvis att flyga till Umeå med Direktflyg klockan 18.15 och sedan ta expressbuss 100 från Umeå till Sundsvall vilket innebär att resenären är framme 00.10 vilket är mer acceptabelt men det innebär också fyra byten och troligen ett dyrare biljettpris. Förutom flyg är alternativet att åka buss med linje 100 ner till Umeå för att sedan ansluta där till buss eller tåg sista biten till Sundsvall. Bussen mellan Luleå och Umeå går lika snabbt som nattåget, cirka 5 timmar och har ett flertal turer per dag (se ovan). Ska resenären då vidare till Sundsvall så tar buss mellan Umeå och Sundsvall ytterligare 3 timmar och 45 minuter eller tåg cirka 2 och en halv timme. Tar man bussen från Luleå till Sundsvall på eftermiddagen finns det dock ingen anslutning senare än 20.25 (expressbuss 100).

Från Boden måste man åka till Luleå för att sedan ta sig vidare söderut. Det finns alltså inga alternativ förutom nattåget därifrån på eftermiddagen.

Ska resenären istället norrut från Luleå eller Boden så är det busslinje 10 eller dagtågen som finns att tillgå. Alternativt att flyga ner till Stockholm och flyga upp till Kiruna igen dock är det en restid som tar minst 3 timmar med rimlig anslutning i Stockholm och en klart dyrare biljett.

Till/från Umeå, Örnsköldsvik Sundsvall

Mellan Skellefteå och Umeå går linje 12 och linje 21 dagligen med regelbundna turer.

- Linje 31 trafikerar sträckan Lycksele – Umeå, Hemavan – Storuman och Storuman – Lycksele med tåg och buss.
- Busslinje 10 trafikerar dagtid sträckan Umeå – Sundsvall, via bland annat Nordmaling, Örnsköldsvik, Kramfors och Timrå med ett antal avgångar per dag för Länstrafiken Västerbotten.
- Linje 165 och 166 trafikerar sträckan Vindeln och Hällnäs, samt Åmsele – Hällnäs – Vindeln. Linje 165 har en dubbeltur måndag till fredag och linje 166 har två dubbelturer.
-

Linje 204 trafikerar sträckan mellan Skellefteå och Jörn, via Boliden, med turer dagligen. Vill man resa med nattåget till slutdestination Skellefteå så stannar nattåget i Jörn 6.40 (från 13 oktober klockan 4.46) eller 9.08. Till Boliden kan man förbeställa taxi klockan 04.56 för att sedan ta bussen vidare mot Skellefteå. Direktbuss till Skellefteå går sedan 05.55 och 07.10 och tar cirka en timme.

Utöver länstrafiken Västerbotten kör Ybuss Expressbuss 100 mellan Stockholm och Umeå samt mellan Stockholm och Sollefteå där Härnösand är sista gemensamma stopp för de två turerna. Ybuss har även samarbete med Swebus som gör att man kan boka kombinationsresa till flera orter i södra Sverige. Mellan Umeå och Stockholm körs två dubbelturer måndag till torsdag, tre dubbelturer fredag och söndag samt två dubbelturer lördag. Turerna som körs dagligen är en tur på dagen och en på natten.

Nattåget i södergående riktning går:

från Umeå kl. 21.47 och 23.42

från Örnsköldsvik kl. 22.56 och 0.50

från Sundsvall kl. 1.48 och 4.00

Nattåget i norrgående riktning går:

från Sundsvall kl. 22.45 och 3.16

från Örnsköldsvik kl. 1.12 och 5.40

från Umeå kl. 2.45 och 6.56

Anslutningar och alternativa resvägar från Umeå, Örnsköldsvik och Sundsvall är begränsade då nattåget passerar under sen kväll och natt. Från Umeå är det enda likvärdiga alternativet expressbuss 100 som går 20.25 och är framme i Sundsvall 00.10 och i Stockholm 05.40. Bussen tar cirka 30 min längre än nattåget men innebär då en något tidigare avstigning i Stockholm.

Ska en resenär från Umeå norrut så går senaste bussen (linje 100) 19.30 och är framme i Luleå 23.40. Tidigaste resealternativ på morgonen är busslinje 20 som går 05.45. Bussen från Umeå till Luleå är emellertid snabbare än tåget med en restid på cirka 4 timmar och 30 minuter i jämförelse med tåget som tar cirka 6 timmar.

Från Örnsköldsvik och norrut innebär samtliga alternativ resa till Umeå för att åka vidare därifrån och de möjliga alternativen som finns presenteras alltså ovan. Så ser det även ut i södergående riktning förutom alternativt Expressbuss 100 som även stannar i Örnsköldsvik klockan 22.10 på vägen ner till Stockholm och har samma restid som nattåget.

Som ovan nämnda ligger även Sundsvall svårt till vad gäller ankomst och avgång för nattåget. I båda riktningarna är det sen kväll och natt som tåget passerar. Det saknas andra

resmöjligheter de tiderna. Ska man resa norrut är nattåget rimligt då det avgår 22.47 och är framme i Boden klockan 09.00 och i Kiruna 13.02. Övriga alternativ är att resa söderut till Stockholm och flyga upp till Luleå eller Kiruna. Expressbuss 100 avgår mot Umeå klockan 02.35 men leder till lång väntan i Umeå för att ansluta till tidigaste buss.

Söderut är alternativen från Sundsvall fler och en resenär har många turer att välja på med X-trafik och SJ dagtåg. Under kvällstid eller nattetid går dock inga andra tåg. Valet som finns är expressbuss 100.

Från Lycksele måste man ta sig med buss eller tåg till Skellefteå, Vindeln, Storuman eller Umeå för att sedan ta sig vidare. Både uppåt till exempelvis Luleå eller Gällivare såsom Gävle eller Stockholm. Till Umeå tar både buss och tågresan cirka två timmar. Att ansluta till nattåget i exempelvis Umeå för att resa ner till Stockholm går det att ta buss 31 till Umeå som tar knappt två timmar för att stiga på nattåget som avgår 21.47. Tåget är då framme i Stockholm 06.30 och är en rimlig resa över natt som tar 11 timmar. Även från Storuman går det att ta buss 31 till Umeå, turen tar cirka 3 timmar. Norrut så är alternativet att åka buss till Gällivare, resan dit tar 6 timmar.

Till/från Sundsvall, Gävle, Söderhamn, (Stockholm)

- Linje 10 går mellan Sundsvall och Umeå via Härnösand och Örnsköldsvik. Linjen gör två dubbelturer måndag till fredag samt tre ytterligare dubbelturer mellan Sundsvall och Örnsköldsvik. Lördagar och söndagar går linjen mellan Örnsköldsvik och Härnösand 3 gånger dagligen.
- Linje 40 mellan Örnsköldsvik och Östersund via Sollefteå trafikeras med tre dubbelturer måndag till fredag samt en dubbeltur lördag och söndag.
- Sträckan mellan Sundsvall och Gävle har en god regelbunden trafik av bland annat SJ, X-trafik (region Gävleborg) och busstrafik. Från Söderhamn lika så, (exempelvis busslinje 151).

Nattåget i norrgående riktning går:

från Gävle kl. 19.54 och 0.30

från Söderhamn kl. 20.56 och 1.18

Nattåget i södergående riktning ankommer:

till Söderhamn kl. 3.33 och 5.54

till Gävle kl. 4.27 och 7.21

Från Gävle finns det gott om anslutningar och möjligheter istället för nattåget när man ska resa söderut eller inom södra och mellersta Norrland. X-trafik kör upp till Sundsvall och ner till Uppsala. Ska en resenär resa långt upp i landet är flyg från Stockholm till exempelvis Luleå eller Kiruna mest tidseffektivt. Från Gävle till Stockholm tar man sig via X-trafik, SJ och tåg med Uppsala länstrafik. Ska man till exempelvis Umeå så finns det ingen resa så är det lämpligaste alternativet att åka tåg ner till Arlanda och sedan flyga upp till Umeå, restiden kan då bli cirka 4 timmar men innebär under kvällstid att man är framme i Umeå efter midnatt. Från Söderhamn kan man ta expressbuss 100 så ett alternativ från Gävle är

att åka med X-trafik dit, det innebär dock väntetid på nästan 3 timmar kvällstid och är rimligen inte aktuellt för någon resenär.

Till/från Stockholm, Göteborg

Från Gävle och ner mot Stockholm såväl som Göteborg finns goda förbindelser med flera olika alternativ. SJ trafikerar sträckorna med regelbundna turer såväl som Stockholms Länstrafik, Uppsala Länstrafik och andra kommersiella aktörer såsom Ybuss. Till Göteborg kör SJ regelbunden trafik, även Swebus och flyg går från både Arlanda och Bromma flygplats till Landvetter.

Södergående:

Nattåget ankommer till Stockholm kl. 6.30 och 9.16

Nattåget ankommer till Göteborg kl. 11.25

Norrgående:

Nattåget går från Göteborg kl. 18.35

Nattåget går från Stockholm kl. 17.55 och 22.40

