

RAPPORT

Norrtåg från 2021

Från försök till samverkansavtal



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Norrtåg från 2021. Från försök till samverkansavtal

Författare: Bosse Andersson

Dokumentdatum: 2020-10-08

Ärendenummer: TRV 2020/25574

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Fällbom

Sammanfattning

Avtalet om Norrtåg är för närvarande ett försök, beslutat av Riksdagen. Denna utredning syftar till att utreda förutsättningarna för att Trafikverket ska teckna ett samverkansavtal om hela eller delar av Norrtågs trafik, med grund i Trafikverkets uppdrag att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet till interregionala resmål. Nuvarande avtal är tecknat t o m 31 juli 2021.

Utredningen visar att det finns tillgänglighetsvinster i stora delar av trafiken som kan motivera ett nytt avtal.

Sträckorna har dock varierande prioritet.

Trafikverkets insats för sträckan Sundsvall-Umeå styrs av Botniabaneavtalet fram till 2025. Trafiken ger även mycket stora tillgänglighetseffekter som inte klaras med enbart SJ:s trafik.

Även Sundsvall-Storlien har mycket hög prioritet eftersom trafiken ger mycket stora effekter för kommunerna längs sträckan och även andra kommuner.

Hög prioritet har Luleå-Kiruna som ger grundläggande tillgänglighet och relativt stora effekter för kommuner med stora brister i tillgängligheten

Umeå-Luleå ger i sig viktiga tillgänglighetseffekter för flera kommuner, men ger även i samverkan med den planerade trafiken Boden-Haparanda viktiga effekter för Haparanda och Kalix.

Boden-Haparanda kan i samverkan med trafiken Umeå-Luleå ge viktiga effekter för Haparanda och Kalix.

Att satsa på Umeå-Luleå och Boden-Haparanda innebär också att Trafikverket inte bör förnya avtalet om busslinje 100 Umeå-Luleå-Haparanda. Eftersom dagens avtal om busslinje 100 upphör att gälla vid tidtabellskiftet i december 2020, kan det vara motiverat att avtala om en övergångsperiod under 2021. Tre av Norrtågs nuvarande sträckor föreslås inte vara aktuella för nytt avtal:

- Umeå-Lycksele går parallellt med busstrafiken på linje 31 och ger inga tillgänglighetsvinster som inte busstrafiken ger eller kan ge med mindre justeringar.
- Trafiken Kiruna-Narvik, den så kallade Karven, ger inga tillgänglighetsvinster för interregionala resor.
- Umeå-Vännäs är uteslutet för avtal eftersom det inte är en interregional trafik, utan en ren pendlingssträcka.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
1. BAKGRUND.....	5
1.1. Syfte	7
2. TRAFIKVERKETS UTREDNINGSPROCESS INFÖR TRAFIKAVTAL.....	8
3. NUVARANDE TRAFIK.....	10
3.1. Beskrivning av trafiken	10
3.2. Resande	11
3.3. Utvärdering av försöket	12
4. FÖRÄNDRINGAR	13
4.1. Form för samverkan.....	13
4.2. Trafikförändringar.....	13
5. BEDÖMNING OM TRAFIKEN KAN DRIVAS KOMMERSIELLT	14
6. BEDÖMNING OM SAMVERKANSINSATS.....	14
7. TILLGÄNGLIGHETSEFFEKTER.....	15
7.1. Nuvarande trafik.....	15
7.2. Norrtågs planerade förändringar	23
7.3. Förbättrad tillgänglighet av befintlig och planerad trafik	25
8. BEDÖMNING OM INSATSENS PRIORITET RELATIVT ANDRA INSATSER.....	26
9. AVSTÄMNING MOT TRAFIKVERKETS VILLKOR	27
9.1. En del av trafiken är eller kommer att vara interregional.....	27
9.2. Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av RKM.....	27
9.3. Resandet är inte av karaktären frekvent pendling	28
9.4. Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken	28
9.5. Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal	29
10. AVSTÄMNING MOT TRANSPORTPOLITISKA MÅL.....	30
11. AVSTÄMNING MOT REGIONALA MÅL	33
12. UTFORMNING AV FÖRSLAG TILL INSATS.....	34
13. SLUTSATSER OCH FÖRSLAG TILL BESLUT	34

1. Bakgrund

Norrtåg är ett försöksprojekt under en tioårsperiod fram till 2021. Under försökstiden har berörda län genom bolaget Norrtåg ansvar för all dagtågstrafik norr om Sundsvall. Staten betalar genom Trafikverket en ersättning för den trafik som tidigare avtalats samt en underskottsansättning för trafiken Sundsvall-Umeå enligt särskilt avtal för Botniabanan. Dessutom betalade staten genom Trafikverket hälften av nettokostnaden för en utökad trafik under 5 år fram till 2016 upp till ett maxbelopp på 30 Mkr per år. Från 2017 betalar staten på motsvarande sätt upp till ett maxbelopp på 20 Mkr per år. Den trafik som tidigare avtalats och som Norrtåg övertagit ansvaret för är Sundsvall-Östersund-Trondheim (Mittnabotrafiken) och dagtågstrafiken på Malmbanan Luleå-Kiruna. Den utökade trafik som idag bedrivs är ytterligare turer på de övertagna linjerna, samt trafik Umeå-Lycksele, Umeå-Luleå och Umeå-Vännäs.

I proposition 2005/06:160 "Moderna transporter" föreslog regeringen en försöksverksamhet i form av ett gemensamt statligt och regionalt utvecklingsprojekt på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland. Trafikhuvudmännen bildade för genomförandet ett aktiebolag, Norrtåg AB, för att samordna, planera och genomföra Norrtågstrafiken.

Regeringen gav i juni 2006 dåvarande Rikstrafiken i uppdrag att närmare föreslå villkor för hur berörda dåvarande trafikhuvudmän skall erbjudas att ta ansvar för en gemensamt organiserad persontrafik på järnväg inom en större region än det egna länet.

Rikstrafiken överlämnade sitt förslag till regeringen i december 2006. Enligt förslaget skulle följande sträckor överföras till trafikhuvudmännens trafikeringsrätt:

Ådalsbanan/Botniabanan Sundsvall-Umeå.

Mittbanan Sundsvall-Storlien(-Trondheim).

Dagtågsavtalet av nattågsupphandlingen på sträckan Luleå-Kiruna.

Övrig framtida dagtågstrafik på och norr om sträckan Sundsvall-Storlien.

Dåvarande Rikstrafiken fick regeringens uppdrag att träffa en överenskommelse/avtal med berörda trafikhuvudmän om villkoren och formerna för det statliga engagemanget gällande samordning av persontransporter på järnväg i delar av Norrland under en period av högst 10 år. Överenskommelsen skulle även omfatta en Utvecklad trafik. Statlig medverkan i en Utvecklad trafik skulle avgränsas till en period av högst fem år (fram till 2016-07-31). Regeringen beslutade 2014 att förlänga även perioden med utvecklad trafik till 2021-07-31.

Avtalet förutsatte att Försöksperioden skulle starta 2011-08-01.

Botniabanan

När Botniabanans delsträcka Örnsköldsvik-Umeå var klar för trafik 2010-08-01 ville Norrtåg AB bedriva järnvägstrafik på sträckan med högst sju dubbelturer dagligen från och med detta datum, vilket också blev fallet, den så kallade "Tjuvstarten".

Från och med 2012-08-01, när hela sträckan Umeå – Sundsvall var klar, startade trafiken med 9 regionala dubbelturer och från 2012-12-09 började SJ AB köra 3 dubbelturer kommersiell trafik på sträckan och därmed var Norrtågsavtalets krav på 12 dubbelturer på hela sträckan uppfyllt.

Umeå-Lycksele

Trafiken på sträckan Umeå-Lycksele invigdes i augusti 2010 med tre dubbelturer vardagar och viss helgtrafik. I december 2010 utökades trafiken med en ytterligare tur.

Umeå-Vännäs

Pendeltågstrafiken Umeå-Vännäs startades i december 2011 med åtta dubbelturer.

Luleå-Kiruna

Linjen trafikerades under hela 2011 av SJ Norrlandståg med en dubbeltur. Efter att Norrtåg tagit över ansvaret från Trafikverket utökades trafiken med två dubbelturer i juni 2012.

Kiruna-Narvik

Även denna sträcka trafikerades under 2011 av SJ Norrlandståg med en daglig dubbeltur. I samband med att Norrtåg övertog avtalet i januari 2012 konstaterades att det överenskomna beloppet inte räckte till för att bedriva tågtrafik, varför beslut fattades att istället bedriva trafiken med buss under återstoden av avtalsperioden. Bussen körs endast under högsäsong, ca 8 månader per år.

Umeå-Luleå

Trafikstarten skulle ursprungligen ha skett i augusti 2011, men blev framflyttad till september månad på grund av försenade fordonsleveranser. Från början 2012 gick det två dubbelturer per dag, detta utökades från och med december 2013 till tre dagliga dubbelturer. De spårproblem som ledde till nedsatt hastighet på sträckan Bastuträsk-Boden södra i januari 2014 resulterade i att Norrtåg återgick till två dagliga dubbelturer.

Sundsvall-Östersund-Storlien

Vid tidtabellskiftet juni 2012 övergick trafiken från Veolia till Botnietåg och i samband med detta ingick trafiken inom ramen för Norrtågstrafiken. Trafiken utökades kontinuerligt under hösten 2012 och från och med december 2012 kör Norrtåg totalt nio dubbelturer på sträckan Sundsvall-Östersund. På sträckan Östersund-Storlien har de två dubbelturerna förstärkts med tre ytterligare på sträckan Östersund-Åre.

1.1. Syfte

Syftet för denna utredning är att ge underlag för beslut om vilka sträckor och i vilken omfattning Trafikverket fortsättningsvis ska lämna ersättning till trafiken som bedrivs av Norrtåg. Om det finns motiv för ett avtal bör detta beslutas i god tid inför att försöket tar slut 31 juli 2021.

2. Trafikverkets utredningsprocess inför trafikavtal

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 tillgänglighet¹. Ytterligare villkor för ett statligt engagemang är t ex att trafiken inte upprätthålls (eller ska upprätthållas) av annan aktör samt att trafiken inte går att bedrivas kommersiellt. (Trafikverket 2016²)

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, även om avtalet i detta fall bygger på ett försök, beslutat av Riksdagen.

Huruvida 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 1 nedan.

¹Trafikverket mäter interregional tillgänglighet genom att analysera resmöjligheterna från/till en kommunhuvudort utifrån åtta olika kriterier, se Bilaga 2.

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

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

En utredning kan avslutas utan åtgärd på ett tidigare stadium om det visar sig att trafiken inte uppfyller kraven i det aktuella steget, t ex om den inte ger tillräckliga tillgänglighetseffekter eller inte är rimlig att prioritera. En bred remiss är inte heller alltid nödvändig. Det är dock alltid nödvändigt att inhämta synpunkter från direkt berörda regioner eller från RKM vid samverkansavtal.

3. Nuvarande trafik

3.1. Beskrivning av trafiken

Sundsvall-Umeå

Enligt avtalet om byggande av Botniabanan³ ska sträckan trafikeras med tolv dagliga dubbelturer, varav regionerna ska svara för sex turer och staten för sex. Staten får emellertid avräkna de fyra dagliga dubbelturer som körs kommersiellt av SJ AB och svarar därför för två dagliga dubbelturer. Restiden på sträckan Sundsvall C-Umeå Östra är drygt tre timmar.

Sundsvall-Storlien

Sträckan trafikeras av Norrtåg med tio dagliga dubbelturer. Två av dessa går hela vägen mellan Sundsvall och Storlien och har anslutande trafik till Trondheim på norsk sida. Av de övriga åtta turerna vänder fyra i Duved och fyra i Östersund. Sträckan trafikeras dessutom av SJ med snabbtåg och nattåg under hela året samt av Snälltåget med nattåg under högsäsong. Restiden är cirka fyra och en halv timme.

Umeå-Vännäs

Norrtåg kör pendeltågstrafik med nio dagliga dubbelturer på sträckan. Tillsammans med Norrtågs övriga trafik mellan Umeå och Lycksele samt Umeå och Luleå erbjuds femton dagliga avgångar i vardera riktningen. Fyra av dessa angör inte Vännäs med tillhörande behov av byte av körriktning, utan gör endast uppehåll i närliggande Vännäsby. Restiden mellan Umeå Östra och Vännäs är en knapp halvtimme.

Umeå-Lycksele

Detta är den enda av Norrtågs sträckor som körs med dieselfordon. Fyra dagliga dubbelturer körs och tågen gör uppehåll i Hällnäs, Vindeln och Tvärålund. Restiden är cirka två timmar mellan Lycksele och Umeå Östra, vilket är i stort sett identiskt med Länstrafikens busslinje 31.

Kiruna-Luleå

Norrtåg kör tre dagliga dubbelturer, på sträckan går också två dagliga dubbelturer med nattåg samt långa malmtåg och godståg, vilket gör att restiden varierar från 3 timmar och 46 minuter till 4 timmar och 2 minuter.

Kiruna-Narvik

Sträckan trafikeras med buss under högsäsong, ca 8 månader per år. Linjen går från Kiruna flygplats och Narvik centrum. Sträckan är 182 km och restiden är 2 timmar och 40 minuter.

Luleå-Umeå

I denna relation går det två dagliga dubbelturer. Den genomsnittliga restiden är 3 timmar och 54 minuter, vilket är ca 15 minuter snabbare än med buss.

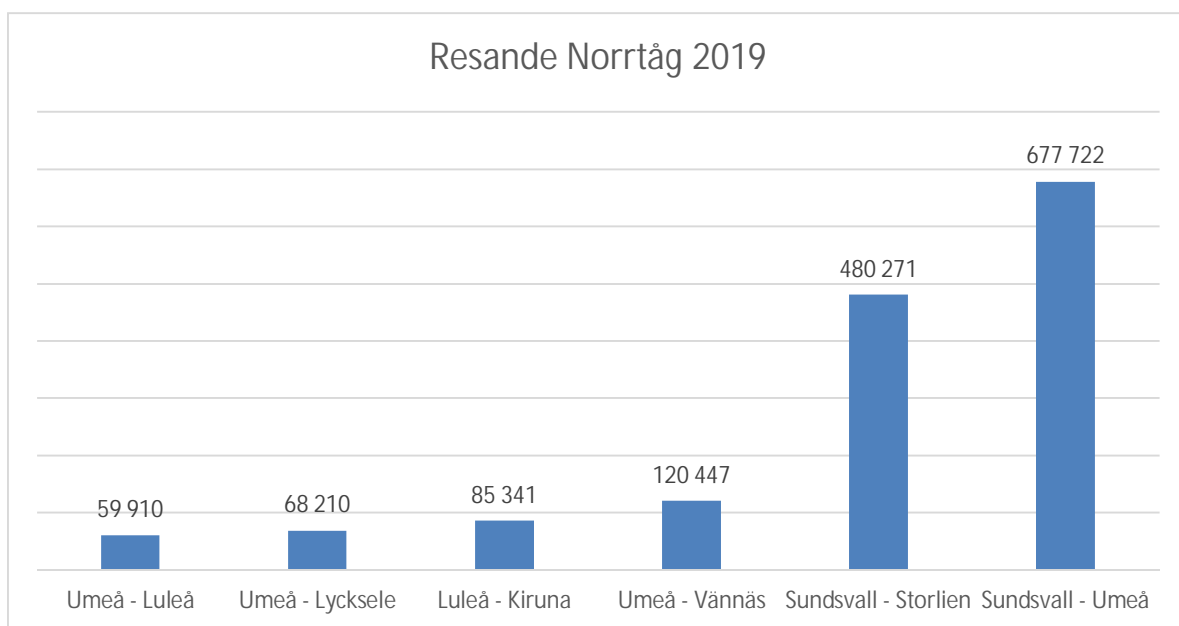
³ Huvudavtal den 27 november 1997 om byggande av Botniabanan

3.2. Resande

Resandet med Norrtåg har haft en positiv utveckling sedan starten på den första sträckan Umeå-Örnsköldsvik 2010. Därefter har fler sträckor kommit igång och sedan augusti 2012 har trafiken i stort sett ut som idag.

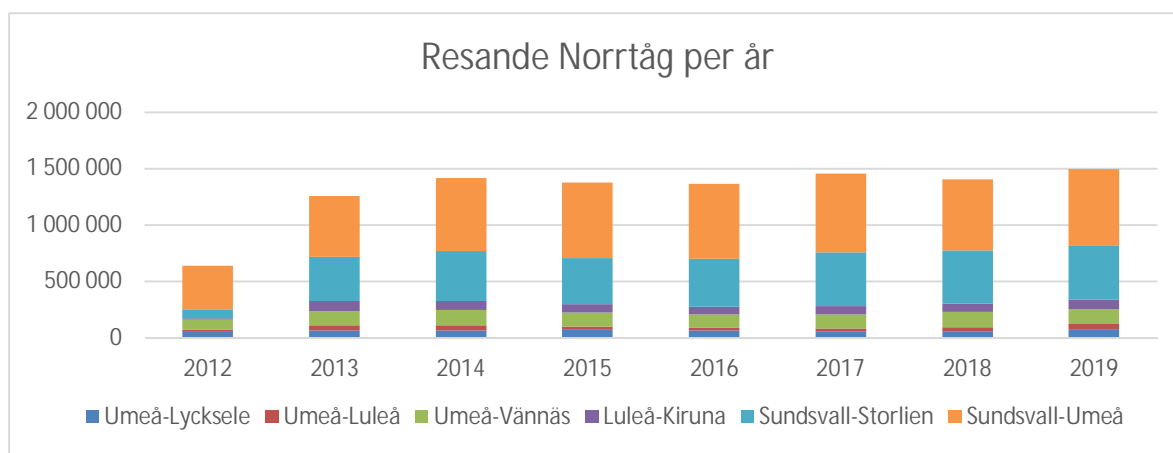
Trafiken har drabbats av störningar genom åren, bland annat på grund av problem med räls, fordon och signalsystem. Den snörika vintern 2018 och planerade banarbeten har också resulterat i inställda avgångar. Erfarenheten har dock visat att resenärerna återkommer när trafiken fungerar och Norrtågs prognos är att resandet kommer att fortsätta att öka i framtiden.

Under 2019 reste 1 491 901 personer med Norrtåg. Nedanstående diagram visar fördelningen av dessa på respektive linje.



Diagram, resande med Norrtåg 2019, källa: Trafikverket

Som framgår av diagrammet är resandet störst på linjen Sundsvall-Umeå, med ca 45 procent av det totala resandet med Norrtåg. Även Sundsvall-Storlien har ett omfattande resande, ca 32 procent av det totala resandet. Övriga sträckor har betydligt lägre passagerarsiffror, men även ett mindre utbud av resmöjligheter. Sett över en längre tid ser resandet ut som på nästa diagram.



Diagram, resande med Norrtåg 2012-2019, källa: Trafikverket

3.3. Utvärdering av försöket

Enligt Avtal om Utvecklingsprojekt Norrtåg ska försöket utvärderas av Norrtåg AB under perioden för att visa vilka samhällsekonomiska och tillgänglighetsmässiga effekter trafiken har haft.

I avtalet nämns utvärderingsfaktorer som till exempel förändringar i utbud, nytillkomna sträckor samt samordning mellan egen och interregional trafik. Dessutom anges i regeringens beslut att trafiken ska följas upp avseende följande:

- 1 Ett tillgängligt transportsystem
- 2 Hög transportkvalitet
- 3 Trafiksäkerhet
- 4 Miljöpåverkan
- 5 Regional utveckling.

Utvärdering har genomförts 2014, 2016 och 2018 av ÅF AB (numera AFRY).

Utvärderingen visar att Norrtågstrafiken har bidragit positivt till att uppnå de transportpolitiska målen. Detta beskrivs närmare i avsnitt 10.

4. Förändringar

4.1. Form för samverkan

Norrtågsavtalet är för närvarande ett försök, där Trafikverket betalar en andel i all trafik som upphandlas av Norrtåg. Inför att avtalet tar slut 2021 har Trafikverket inte fått något nytt uppdrag. Trafikverket kommer därmed att ta ställning till ett eventuellt fortsatt åtagande utifrån Trafikverkets uppdrag att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet i interregional kollektivtrafik. Ett undantag är trafiken Sundsvall-Umeå, som i ytterligare några år regleras av Botniabaneavtalet, som säger att staten och regionen gemensamt ska upprätthålla minst 12 dubbelturer under 15 år från banans färdigställande.

De delar av Norrtågs trafik som kan inrymmas i Trafikverkets uppdrag, kommer att bli föremål för ett samverkansavtal konstruerat på motsvarande sätt som andra tåg- och bussavtal där ansvaret för trafiken är delat mellan Trafikverket och berörda regioner.

Trafikverket har i dessa samverkansavtal ett avtalsförhållande med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det bör gälla även i framtida avtal om Norrtåg.

4.2. Trafikförändringar

Norrtåg planerar att starta trafik Boden-Haparanda 1 april 2021. Tanken är att samordna den trafiken med trafik Kiruna-Luleå och Luleå-Umeå i Boden, så att det går att byta i alla fyra riktningar vid tre tidpunkter på dagen. Denna trafiklösning kallas Noden Boden. Den kräver dock att fyra persontåg kan vara inne vid plattform samtidigt i Boden. För att åstadkomma detta innan signalsystemet ERTMS är utbyggt år 2026 krävs en ombyggnad av plattformen vid spår 1 i Boden. Det är i nuläget oklart när en sådan ombyggnad kan ske.

RKM har planer på att minska eller helt upphöra med den delvis parallella busstrafiken på linje 100 norr om Luleå när tågtrafiken kommit igång.

Tågtrafiken Umeå-Luleå har idag bara två turer i vardera riktningen. Norrtåg har dock planer på att återinföra en tredje tur år 2022, när uppgraderingen av ETCS-utrustningen på fordonen är avklarad.

5. Bedömning om trafiken kan drivas kommersiellt

Som framgår av avsnitt 9.4 är det Trafikverkets bedömning att biljettintäkterna idag betalar i storleksordningen hälften av kostnaderna för trafiken. Någon exakt nivå är inte känd och bedömningen baseras på priset för olika biljettkategorier och statistik över resandet. På sträckan Sundsvall-Umeå finns även kommersiell trafik som körs av SJ. Villkoren för statlig ersättning är dock på denna sträcka reglerad genom Botniabaneavtalet i 15 år efter banans färdigställande, vilket innebär att statens åtagande gäller fram till 2025. För övriga sträckor bedöms att det inte finns några möjligheter att bedriva trafiken kommersiellt.

6. Bedömning om samverkansinsats

De tillgänglighetsbrister som finns inom Norrtågs område är så stora utan tågtrafiken att de inte är möjliga att klara med samverkansinsatser. Däremot behöver Trafikverket ställa krav på att Norrtågs trafik samordnas med både annan tågtrafik och anknyttande busstrafik för att ge så bra tillgänglighet som möjligt för resenärerna med Trafikverkets insats.

7. Tillgänglighetseffekter

7.1. Nuvarande trafik

Nedan redovisas de tillgänglighetsförbättringar för interregionalt resande som Trafikverket identifierat för de olika delarna av Norrtågs trafik. Effekterna kan gälla både kommuner som är direkt berörda av trafiken och kommuner som får tillgänglighetseffekter med byte till den aktuella trafiken. Tillgängligheten mäts med åtta kriterier i en tillgänglighetsmodell kallad Reskoll, där resmöjligheterna utifrån tidtabellsdata från Samtrafikens databas jämförs med kraven i kriterierna. En del av de redovisade effekterna har identifierats i samband med studier av andra befintliga eller möjliga avtal, för buss, flyg och tåg.

Tillgängligheten redovisas för fullständighetens skull för alla kommuner längs respektive linje, även de som inte får några mätbara tillgänglighetsförbättringar. Även dessa kommuner får dock bättre eller kompletterande resmöjligheter av trafiken.

7.1.1. Sundsvall-Storlien(-Trondheim)

Trafiken ger stora tillgänglighetsförbättringar för fem av de sex kommuner som ligger längs sträckan. Den ger även tillsammans med busstrafiken på linje 46 färgförändring för Bergs kommun i K7 och ger förbättringar av restiden både för Bergs och för Härjedalens kommuner i K4, som dock inte helt uppfyller kraven för acceptabel tillgänglighet.

Berg	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Gul

Bergs kommun ligger söder om den aktuella sträckan, men får förbättrad tillgänglighet med byte till Sundsvall, vilket ger färgförändring i K7. Det blir även förbättringar av restiden i K4, men klarar inte helt kraven för acceptabel tillgänglighet.

Bräcke	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Röd	Gul	Gul	Gul
Utan alla avtal	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd	Gul	Gul	Gul

Bräcke får en stor förbättring i K4 genom att Norrtågs trafik gör att Sundsvall kan nås. I K5 blir det en stor restidsförbättring men klarar inte kraven för acceptabel tillgänglighet.

Härjedalen	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Grön	Röd	Röd	Gul	Röd	Grön
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Härjedalen har stora tillgänglighetsproblem utan Trafikverkets avtal, men får stora tillgänglighetsförbättringar av flygtrafiken till Arlanda. Norrtågs trafik Sundsvall-Storlien ger i vissa lägen tillsammans med annan trafik med buss och tåg de bästa resmöjligheterna till Sundsvall och Umeå, vilket förbättrar tillgängligheten i K4, K5 och K7, även om inte alla krav för acceptabel tillgänglighet klaras.

Krokom	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Gul	Grön	Röd	Gul	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Gul	Grön	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Gul

Krokom får färgförändring i både K4 och K7 genom Norrtågs trafik. Trafiken ger även restidsförbättringar i K5 och K6, även om inte alla krav för acceptabel tillgänglighet klaras.

Sundsvall	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Röd	Grön	Grön	Grön

Sundsvall har relativt god tillgänglighet och tillhör inte de prioriterade kommunerna. Färgförändringen i K5 beror på trafiken Sundsvall-Umeå.

Ånge	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Röd	Gul	Gul	Gul
Utan alla avtal	Gul	Gul	Röd	Gul	Röd	Gul	Gul	Gul

Ånge får ytterligare förbättring i K4 av Norrtågs trafik. Trafiken ger även restidsförbättring i K5, även om inte alla krav för acceptabel tillgänglighet klaras.

Åre	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Gul

Åre får förbättring i K4 och K7 av Norrtågs trafik. Restidsförbättringar i K5 och K6, även om inte alla krav för acceptabel tillgänglighet klaras.

Östersund	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Röd	Röd	Grön	Röd	Grön

Östersund får förbättring i K4 och K7 av Norrtågs trafik. Förbättringen i K5 beror på den avtalade flygtrafiken till Umeå.

7.1.2. Sundsvall-Umeå

Trafiken ger stora tillgänglighetsförbättringar främst för Kramfors, Sollefteå och Nordmalings kommuner. Tillgängligheten för kommunerna i sträket redovisas i detalj nedan.

Kramfors	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön
Utan alla avtal	Gul	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul

Kramfors är en prioriterad kommun som har fyra kriterier med stora brister utan Trafikverkets avtal. Avtalen ger stora tillgänglighetseffekter. Norrtågs trafik förbättrar tillgängligheten i K5 och K6. I K2 och K3 är det den avtalade flygtrafiken som ger de stora effekterna.

Nordmaling	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Gul	Gul	Gul	Grön	Grön	Röd	Grön	Gul
Utan alla avtal	Gul	Röd	Röd	Grön	Grön	Röd	Gul	Gul

Nordmaling tillhör de kommuner som har minst tre kriterier med bristande tillgänglighet och är därmed prioriterad för åtgärd. Norrtågs trafik Sundsvall-Umeå ger möjlighet att nå flyget i Umeå och klarar därmed K2 och K3. Även i K7 ger trafiken ytterligare tillgänglighetsförbättring. I K6 blir det restidsförbättringar både till Umeå och till Sundsvall.

Sollefteå	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Gul	Röd	Grön	Gul	Gul	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul

Sollefteå tillhör de kommuner som har minst tre kriterier med bristande tillgänglighet och är därmed prioriterad för åtgärd. Norrtågs trafik Sundsvall-Umeå ger bättre möjlighet att nå Umeå och Sundsvall, med byte från buss i Kramfors eller Örnsköldsvik och ger tillgänglighetsförbättringar i K5 och K6. Förbättringarna i K1 och K2 klaras med den avtalade flygtrafiken från Kramfors.

Sundsvall	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Röd	Grön	Grön	Grön

Sundsvall har relativt god tillgänglighet och tillhör inte de prioriterade kommunerna. Norrtågs trafik Sundsvall-Umeå ger färgförändring i K5.

Timrå	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön

Timrå har relativt god tillgänglighet och tillhör inte de prioriterade kommunerna. Norrtågs trafik ger inga ytterligare tillgänglighetsförbättringar.

Umeå	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön

Umeå har relativt god tillgänglighet och tillhör inte de prioriterade kommunerna. Norrtågs trafik ger inga ytterligare tillgänglighetsförbättringar.

Örnsköldsvik	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön

Örnsköldsvik har relativt god tillgänglighet och tillhör inte de prioriterade kommunerna. Norrtågs trafik ger inga ytterligare tillgänglighetsförbättringar.

7.1.3. Luleå-Kiruna

Boden	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul

Tillgängligheten för Boden har varierat något mellan åren. I 2019 års mätning har kommunen tre kriterier med bristande tillgänglighet och är därmed prioriterad för åtgärd. Norrtågs trafik Luleå-Kiruna påverkar inte tillgängligheten för Boden.

Gällivare	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Röd	Gul	Grön	Röd	Röd	Röd	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Gällivare har mycket stora tillgänglighetsbrister utan Trafikverkets avtal. De största tillgänglighetseffekterna uppnås med den avtalade flygtrafiken, som dock inte fullt ut klarar kraven i K2. Norrtågs trafik förbättrar tillgängligheten i K4 (till Luleå) men ger även förbättringar i K5, K6 och K7 men klarar inte kraven fullt ut för acceptabel tillgänglighet. Den ger även de snabbaste förbindelserna till Umeå, ca 5 timmar 30 minuter i de lägen där trafiken Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna medger ett snabbt byte i Boden.

Jokkmokk	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Jokkmokk har mycket stora tillgänglighetsbrister både med och utan Trafikverkets avtal. I vissa fall är det dock mindre brister som gör att acceptabel tillgänglighet inte klaras. I K4 är det t ex bara vistelsetiden på lördagar som inte riktigt når upp till kravet som är 4 timmar. Flygbilen förbättrar tillgängligheten i K1, K2 och K3, men restiden är för lång för att klara kraven i kriterierna. Norrtågs trafik är en del av utbudet som ändå ger en förbättring av tillgängligheten och ofta det snabbaste alternativet, t ex för en resa till Luleå, som kan ske under 3 timmar, vilket förbättrar tillgängligheten i K4, K6 och K7, men utan att klara alla krav i dessa kriterier. Från huvudorten är det bussförbindelse till Murjek där byte sker till tåg. För resa till Umeå är ofta busslinje 44 med koppling till Norrtågs linje Umeå-Luleå det snabbaste alternativet, med restider som bäst under 5 timmar 30 minuter.

Kiruna	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-närning
Med alla avtal	Gul	Röd	Gul	Gul	Röd	Gul	Röd	Gul
Utan alla avtal	Gul	Röd	Gul	Röd	Röd	Gul	Röd	Gul

Kiruna har relativt stora tillgänglighetsbrister. Norrtågs trafik ger förbättrad tillgänglighet i K4. Den ger även de snabbaste förbindelserna till Umeå, ca 6 timmar 45 minuter i de lägen där trafiken Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna medger ett snabbt byte i Boden. Det räcker inte för att klara kraven i K5 eller K7, men ger ändå en klar förbättring av tillgängligheten.

Luleå	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-närning
Med alla avtal								
Utan alla avtal								

Luleå har generellt en relativt god tillgänglighet. Det är bara i K5, till regionsjukhus, som det är några större tillgänglighetsbrister. Tillgängligheten enligt Trafikverkets kriterier påverkas inte av trafiken Luleå-Kiruna.

7.1.4. Umeå-Luleå

Luleå	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-närning
Med alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Röd	Grön	Gul	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Röd	Grön	Gul	Grön

Luleå har generellt en relativt god tillgänglighet. Det är bara i K5, till regionsjukhus, som det är några större tillgänglighetsbrister. Det beror på att kravet på restid är 4 timmar, vilket klaras med tåget Umeå-Luleå, men inte med buss. Tågtrafiken har ingen trafik efter 16, vilket också är ett krav i kriteriet. Eftersom busstrafiken har en restid på ca 4 timmar 15 minuter är det mycket nära att kraven för acceptabel tillgänglighet klaras.

Vindeln	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-närning
Med alla avtal	Röd	Gul	Röd	Grön	Grön	Röd	Grön	Gul
Utan alla avtal	Röd	Gul	Röd	Grön	Grön	Röd	Gul	Gul

Vindeln har tillgänglighetsbrister i tre av kriterierna. Tidigare har tillgängligheten varit acceptabel även i K1, med flyg från Umeå. Problemet för 2019 är att anslutningarna till flyget försämrats tidig morgon. Norrtågs trafik Umeå-Luleå förbättrar tillgängligheten i K7 genom att ge bättre förbindelser till Skellefteå med byte till buss i Bastuträsk. Tågtrafiken Luleå-Umeå ger också tillgänglighet till ytterligare en utbildningsort (Luleå) i K6, även om kriteriet inte klaras fullt ut.

Boden	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Gul	Gul	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul

Tillgängligheten för Boden har varierat något mellan åren. I 2019 års mätning har kommunen tre kriterier med bristande tillgänglighet och är därmed prioriterad för åtgärd. Tågtrafiken Luleå-Umeå påverkar tillgängligheten i K5 och K6 genom bättre tillgänglighet till Umeå, men inte tillräckligt för att uppnå kraven för acceptabel tillgänglighet. I K5 minskar restiden från som minst drygt 5 timmar med alternativa resmöjligheter till något över 3 timmar, men vistelsetiden är något för kort för att klara kraven. I K6 ger trafiken tillgänglighet även till Umeå eftersom max restid är fem timmar, men det är inte tillräckligt för att klara kriteriet fullt ut, då det bara blir tre av de fem orter som krävs för acceptabel tillgänglighet.

Älvsbyn	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Gul	Gul	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Gul	Gul

Älvsbyn får stora effekter av Trafikverkets avtal. Flygbilen till Luleå Airport ger effekt i K1, K2 och K3. I K4 är det linje 21 som är del av Samverkande inland som ger resmöjlighet på helgerna som inte finns med annan busslinje och därmed bidrar till att kriteriet klaras.

Tågtrafiken Luleå-Umeå förbättrar tillgängligheten i både K5 och K6, men räcker inte riktigt ända fram. I K5 är det mycket nära acceptabel tillgänglighet, det är bara i ena riktningen restiden är något för lång.

I K6 förbättras tillgängligheten genom att tågtrafiken klarar kraven till Umeå, men kriteriet kräver tillgänglighet till fem utbildningsorter och Älvsbyn klarar bara fyra. Utan Trafikverkets avtal klaras bara tillgängligheten till Luleå. Flygbilen bidrar med Stockholm och Uppsala.

Norsjö	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Norsjö: Tågtrafiken Luleå-Umeå ger i K5 resmöjligheter med bättre restid, som klarar tidskraven till Umeå i K5, men det finns inte tillräckligt sena avgångar som klarar restidskraven i kriteriet. I K4 är det linje 31 och 32 som ingår i bussavtalet Samverkande inland, som tillsammans ger resmöjlighet i ena riktningen och därmed ger acceptabel tillgänglighet.

7.1.5. Umeå-Lycksele

Lycksele	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön	Gul	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Lycksele hör till de kommuner som får de allra största tillgänglighetsförbättringarna av den avtalade trafiken. Det beror på en kombination av flyg, buss och tåg. Det avtalade flyget ger tillgänglighetsförbättringar i K1, K2, K3 och K8 för Lycksele. K4, K5 och K7 klaras med antingen buss eller tåg. De turer som ger utslag i modellen är flertalet med tåg, det är bara returren i K4, där modellen väljer buss, men ibland finns både tåg och buss i ungefär samma tidsläge. Ett exempel är den viktiga tur ur flera aspekter som går från Lycksele lite före sex på morgonen och anländer till Umeå en stund före åtta, där tåg och buss har nästan samma tider (5.50-7.40 för bussen, 5.45-7.38 för tåget). Det beror på att tåg och buss går delvis olika sträckning och trafikförsörjer olika mellanliggande orter. Tiden Lycksele-Umeå är likvärdig för buss och tåg, vilket innebär att de för interregionalt resande ger eller kan ge lika stora tillgänglighetseffekter.

Umeå	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön

Umeå har relativt god tillgänglighet och tillhör inte de prioriterade kommunerna. Norrtågs trafik ger inga ytterligare tillgänglighetsförbättringar.

Vindeln	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Röd	Gul	Röd	Grön	Grön	Röd	Grön	Gul
Utan alla avtal	Röd	Gul	Röd	Grön	Grön	Röd	Gul	Gul

Vindeln har brister i K1, K3 och K6 och får inga tillgänglighetseffekter av Norrtågs trafik Umeå-Lycksele.

7.2. Norrtågs planerade förändringar

Tillgänglighetsförbättringar av tågtrafik Boden-Haparanda beror på hur väl ambitionen klaras att åstadkomma byten i fyra riktningar i "noden Boden". De analyser Trafikverket gjort pekar på följande möjliga förbättringar. Tillsammans med sträckan Umeå-Luleå kan följande förbättringar uppnås:

Haparanda	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Gul	Gul	Gul	Grön	Röd	Röd	Röd	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd

Haparanda har stora tillgänglighetsbrister utan Trafikverkets avtal. Flygbilen ger förbättringar i K1, K2 och K3. K4 förbättras ytterligare av linje 100. Med tågtrafiken kan Haparanda få kraftigt kortad restid jämfört med linje 100 till Umeå vilket påverkar K5, K6 och K7 ytterligare. Restiden kan minska med uppåt två timmar med de skisserade tidtabellerna, vilket är en stor förbättring, även om det inte fullt ut klarar kraven i kriterierna.

Kalix	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Gul	Gul
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd

Även Kalix har stora tillgänglighetsbrister utan Trafikverkets avtal. Med tågtrafiken kan Kalix få kraftigt kortad restid jämfört med linje 100 till Umeå, vilket påverkar K5 och K6 även om gul färg inte uppnås. I K7 ger både linje 100 och tågtrafiken gul färg.

Restiden till Umeå kan förkortas för Haparanda från 6 timmar 40 minuter idag med linje 100 till 4 timmar 50 minuter och från Kalix till Umeå från 5 timmar 50 minuter till 4 timmar 30 minuter om Norrtågs skisserade trafikupplägg kan uppnås. Det skulle ge stora förbättringar av tillgängligheten även om tillgänglighetskriterierna inte uppnås fullt ut. Restider idag med linje 100 och ungefärliga tider för tågtrafiken utifrån Norrtågs trafikeringsskiss jämförs i tabellen nedan:

	Restider	
	Linje 100	Tågtrafik
Haparanda-Umeå	6.40	4.50
Haparanda-Boden	2.55	1.25
Haparanda-Luleå	2.20	1.55
Kalix-Luleå	1.25	1.35
Kalix-Umeå	5.50	4.30
Haparanda-Kalix	0.50	0.20
Kalix-Boden	1.54	1.05

Restider till Skellefteå

I tabellen nedan visas möjliga restider till Skellefteå med snabba tågbyten i Boden.

Restid från Haparanda

Haparanda-Boden	1.25
Byte Boden	0.15
Boden-Skellefteå	2.30 ⁴
Totalt	4.10

Restid från Kalix

Kalix-Boden	1.05
Byte Boden	0.15
Boden-Skellefteå	2.30
Totalt	3.50

Skellefteå är målpunkt i K7 för Haparanda och Kalix. Idag klarar Kalix acceptabel tillgänglighet genom att nå Luleå och Skellefteå medan Haparanda har för lång restid till Skellefteå med linje 100.

Restiden med linje 100 till Skellefteå är ca 4 timmar 40 minuter för Haparanda och 3.45 från Kalix. Med tåget är det möjligt att få en halvtimme kortare restid till Skellefteå från Haparanda och ungefär samma tid som idag från Kalix. Kalix klarar fortfarande K7 och Haparanda kommer väldigt nära att klara det.

Förutom att det krävs korta omstigningstider i Boden för den interregionala tillgängligheten är det även viktigt att kopplingen mellan nattågen och Norrtågs trafik till Kalix och Haparanda fungerar tillfredsställande.

⁴ Restiden från Boden till Skellefteå är idag som minst 2.29 med byte i Jörn. Det är dock inte alla förbindelser som är så bra, ibland är det en timmes bytestid i Jörn eller Bastuträsk och en restid på ca 3.20.

7.3. Förbättrad tillgänglighet av befintlig och planerad trafik

Nedan sammanfattas i tabell de tillgänglighetsförbättringar som identifierats för de olika sträckorna inom Norrtåg idag och den planerade trafiken Boden-Haparanda.

	Förbättringar från röd	Förbättringar från gul	Förbättringar inom röd	Påverkade kommuner	Varav prioriterade kommuner
Sundsvall-Storlien	8	1	7	7	6
Sundsvall-Umeå	7	1	0	4	3
Umeå-Luleå	1	1	6	5	4
Luleå-Kiruna	2	0	8	3	3
Umeå-Lycksele	3 ⁵	0	0	1	1
Boden-Haparanda ⁶	1	0	5	2	2
Summa	22	3	26	22	19

Totalt ger Norrtågs befintliga och planerade trafik 51 tillgänglighetsförbättringar. Merparten av de kommuner som får förbättringar, 19 av 22 kommuner, är prioriterade för åtgärd, de har tre eller fler kriterier med stora brister. Effekten är också störst för de prioriterade kommunerna, det är bara fyra av tillgänglighetsförbättringarna som gäller de kommuner som inte är prioriterade.

⁵ Klaras eller kan klaras även med buss.

⁶ Förutsätter tågtrafiken Umeå-Luleå, byte i Boden.

8. Bedömning om insatsens prioritet relativt andra insatser

Norrtågs trafik ger stora tillgänglighetseffekter för berörda kommuner, men effekterna varierar mellan de olika sträckorna. Tågtrafik har många fördelar men ger relativt stora kostnader och behöver därför motiveras.

En insats i trafiken Umeå-Vännäs är inte aktuell. Sträckan är endast 33 km och trafiken ger inga tillgänglighetseffekter för interregionalt resande.

Trafikverkets bedömning är även att det är svårt att motivera en insats i tågtrafiken Lycksele-Umeå. Trafikverket har redan avtal med RKM om linje 31, som för interregionalt resande ger eller kan ge motsvarande tillgänglighetseffekter för Lycksele. Tåget är inte snabbare på sträckan men betydligt kostsammare och Trafikverket ska inte bekosta parallell trafik som ger samma tillgänglighetseffekter. Linje 31 ger dessutom tillgänglighetseffekter även för Storuman och Sorsele, vilka båda är bland de kommuner som har den sämsta tillgängligheten i landet. Storuman får acceptabel tillgänglighet i K4 och K5 genom linje 31. För Sorsele ger linje 31 de snabbaste förbindelserna till Umeå, ca 4 timmar i båda riktningar, vilket påverkar tillgängligheten i både K4, K5, K6 och K7, även om alla krav i kriterierna inte uppfylls.

För övriga sträckor är en insats motiverad, men linjerna har olika prioritet.

Mycket hög prioritet:

Sundsvall-Umeå. Insatsen styrs av Botniabaneavtalet i ytterligare några år. Ger även mycket stora tillgänglighetseffekter som inte klaras med enbart SJ:s trafik.

Sundsvall-Storlien. Mycket stora effekter för alla kommuner längs sträckan utom Sundsvall och även effekter för kommuner som inte ligger längs sträckan.

Hög prioritet:

Luleå-Kiruna. Ger grundläggande tillgänglighet och stora effekter för berörda kommuner. Trafikverket har avslutat tidigare avtal för parallell busstrafik på linje 10 med hänvisning till att tågtrafiken klarar tillgängligheten.

Behöver övervägas:

Umeå-Luleå. Ger relativt stora effekter för flera kommuner, men trafiken har idag liten omfattning och Trafikverket har idag även avtal om linje 100, som är delvis parallell.

Boden-Haparanda. Kan tillsammans med Umeå-Luleå vara ett alternativ till nuvarande åtagande för linje 100, som främst motiveras med att ge tillgänglighetseffekter för Kalix och Haparanda. Kan bli en betydligt bättre restider för Haparanda och Kalix till Umeå om Norrtågs planer för tågmöten i noden Boden kan genomföras, vilket dock kräver vissa åtgärder i Boden.

9. Avstämning mot Trafikverkets villkor

9.1. En del av trafiken är eller kommer att vara interregional

Tabellen nedan visar andelen interregionala resor och personkilometer för de olika sträckorna⁷. Samtliga sträckor har interregionalt resande förutom Vännäs-Umeå, som inte är ett tänkbart åtagande för Trafikverket. Umeå-Lycksele har också ett till största delen regionalt resande, medan övriga sträckor har övervägande interregionalt resande. Luleå-Kiruna har nästan helt interregionalt resande, men även Umeå-Luleå har en mycket stor andel interregionalt resande.

Sträcka	Resor		Personkm	
	Regionala	Interreg	Regionala	Interreg
Sundsvall-Storlien	37,5%	62,5%	14,7%	85,3%
Sundsvall-Umeå	31,0%	69,0%	13,4%	86,6%
Umeå-Lycksele	76,9%	23,1%	58,0%	42,0%
Umeå-Luleå	12,1%	87,9%	2,6%	97,4%
Luleå-Kiruna	0,9%	99,1%	0,1%	99,9%
Umeå-Vännäs	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%

Villkoret klaras av alla sträckor utom Umeå-Vännäs.

9.2. Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av RKM

Ett nytt avtal om Norrtåg kommer att bli ett samverkansavtal med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter, som i sin tur bekostar Norrtågs trafik. Trafikverkets instruktion medger att Trafikverket kan delfinansiera trafik som har både interregionala och regionala trafikuppgifter⁸. Flertalet av Norrtågs linjer har dessutom stor andel interregionalt resande, se 9.1.

Villkoret klaras av alla sträckor utom Umeå-Vännäs.

⁷ Källa: Trafikverkets bearbetning av RVU, utförd av Norrtåg 2019.

⁸ Trafikverket får göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Förordning (2011:1131). Förordning 2010:185 med instruktion för Trafikverket 12 c §.

9.3. Resandet är inte av karaktären frekvent pendling

Det är inte Trafikverkets ansvar att bekosta trafik för frekvent pendling, oavsett reslängd.

Norrtågs resvaneundersökning visar att frekvent pendling för flertalet linjer utgör en mycket begränsad del av resandet. Även här avviker sträckan Umeå-Vännäs där en mycket stor del av resandet utgörs av frekvent pendling. För sträckan Sundsvall-Umeå är det en viss andel frekvent långväga pendling, knappt 17 procent mätt som personkilometer, men andelen interregionala personkilometer är ändå ca 70 procent när den frekventa långväga pendlingen frånräknats. För övriga linjer är andelen frekvent pendling marginell.

Sträcka	Resor		Personkm		Andel frekvent pendling		Personkm exkl frekvent pendling
	Regionala	Interreg	Regionala	Interreg	Regionala	Interreg	Interreg
Sundsvall-Storlien	37,5%	62,5%	14,7%	85,3%	6,2%	3,4%	81,9%
Sundsvall-Umeå	31,0%	69,0%	13,4%	86,6%	8,3%	16,7%	69,9%
Umeå-Lycksele	76,9%	23,1%	58,0%	42,0%	27,1%	2,3%	39,7%
Umeå-Luleå	12,1%	87,9%	2,6%	97,4%	1,2%	0,9%	96,5%
Luleå-Kiruna	0,9%	99,1%	0,1%	99,9%	0,0%	1,4%	98,4%
Umeå-Vännäs	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	82,2%	0,0%	0,0%

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

Trafikverket kräver att biljettintäkter täcker minst 20 procent av kostnaden för trafiken. Norrtågs verksamhet kostar i budget för 2020 totalt ca 232 Mkr. Det är dock nettokostnaden som redovisas, intäkterna går i huvudsak till operatören och redovisas inte. Även ett antal olika länskort, periodkort etc. gäller på tågen. Det finns därför ingen exakt beräkning av intäktsnivån. För att svara på frågan har en bedömning av intäkterna gjorts utifrån biljettpriser för enkelbiljetter och månadskort.

Enkelbiljetter kostar för en vuxen i allmänhet ca 1,25 kr-1,45 kr per km⁹. Med någon form av rabattkort går det att resa betydligt billigare än så. Som exempel kan man i Västerbottens län resa en månad för 1645 kr på en sträcka från 61 km och uppåt. I Jämtlands län kostar det 1606 kr för en månadsbiljett för en vuxen. Den som dagligen pendlar på en sådan sträcka kan komma ner i en kostnad på 66-67 öre per km. Seniorer och ungdomar har dessutom lägre priser. Enligt utvärderingen¹⁰ är 50 procent av resorna med pendlarkort. De flesta resor med pendlarkort gäller dock resor som är kortare än 100 km. Långväga pendling är totalt sett bara knappt 9 procent av antalet personkm.

Antalet personkilometer för hela Norrtågs trafik är ca 160 miljoner. Utifrån ovanstående resonemang är en trolig genomsnittlig intäktsnivå minst 75 öre per personkm, vilket skulle innebära att lite drygt hälften av kostnaden täcks med intäkter. För att täcka 20 procent av kostnaden räcker det med en intäkt på ca 46 Mkr, vilket skulle innebära en intäkt per personkm på ca 30 öre. Med den troliga nivån på 75 öre per personkm klarar även nästan alla delsträckorna kravet på 20 procents kostnadstäckning. Umeå-Lycksele ligger dock på gränsen med bara ca 19 procents kostnadstäckning om antagandet stämmer. Eftersom nivåerna är ungefärliga går det dock inte säkert att säga att kravet inte klaras.

⁹ Stickprov via sj.se februari 2020.

¹⁰ Utvärdering Norrtåg 2019 Slutrapport.

Beräkningarna baseras dessutom på 2018 års resande och 2020 års kostnader, vilket ökar osäkerheten.

Villkoret klaras av alla linjer, med reservation för att Umeå-Lycksele utifrån de antaganden som gjorts ligger på gränsen.

9.5. Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal

Regering och riksdag har beslutat om ett särskilt anslag för trafikavtal. Trafikverket kan inte avtala om trafik med kostnader som inte ryms inom anslaget. Även om det finns skäl för en insats kan det därför bli nödvändigt att prioritera bort den helt eller delvis. Anslaget ska också användas för att ge så stora tillgänglighetseffekter som möjligt, vilket innebär att mindre effektiva åtgärder kan prioriteras bort till förmån för åtgärder som ger större effekter.

Bedömningen är att det kan finnas möjlighet att inrymma ett basutbud för de sträckor som föreslås i avsnitt 12 i Trafikverkets anslag.

10. Avstämning mot transportpolitiska mål

Övergripande

Norrtågs trafik bidrar till de transportpolitiska målen på flera sätt. Uppenbart är att den bidrar till funktionsmålet tillgänglighet, både ökad tillgänglighet till interregionala resmål och resmöjligheter i övrigt längs en järnvägssträckningar som täcker en stor del av de fyra nordligaste länen.

Norrtåg bidrar till näringslivets transporter, både för tjänsteresor och för turistnäringen. Tåg är också ett transportmedel som ger mindre miljöpåverkan än andra trafikslag.

Krav i Norrtågsavtalet

I avtalet om Norrtåg som ursprungligen skrevs 2008 ställs följande krav på redovisning av effekter på de transportpolitiska målen:

Hur har Norrtågsförsöket

- Ökat tillgängligheten till transportsystemet
- Ökat transportkvaliteten
- Ökat trafiksäkerheten
- Minskat miljöpåverkan
- Förbättrat den regionala utvecklingen
- Förbättrat jämställdheten
- Tillgodosett tillgänglighet för personer med funktionshinder

Norrtågsförsöket har utvärderats i flera omgångar i enlighet med avtalet. En sammanfattning av den senaste utvärderingen, som beställts av Norrtåg och genomförts av ÅF AB.

Ökad tillgänglighet till transportsystemet

Norrtågs trafik har ökat tillgängligheten till tågtrafik med dagtåg i stora delar av Norrland. Det ger bättre förutsättningar för pendling, tjänsteresor, fritidsresor och turism. Det uppskattas i ÅF:s utvärdering att Norrtågsförsöket år 2018 skapade cirka 140 000 nya resor, att cirka 560 000 resor har flyttat från bil och cirka 100 000 resor från flyg till tåg.

Ökad transportkvalitet

Norrtågs trafik har inneburit att resenärer på ett antal sträckor i norra Sverige kunnat övergå från att åka bil och buss till att åka tåg, vilket i sig inneburit en ökad transportkvalitet. Tåg är ofta snabbare, men även bekvämare och innebär möjligheter att arbeta eller studera under resan.

Norrtågs trafik har drabbats av en del svårigheter under de gångna åren. Problemen har gällt bl a det nya och tidigare otestade signalsystemet ERTMS, extrem snö vinter,

viltpåkörningar och infrastrukturproblem. Trots tidvis stora problem för trafiken har regulariteten generellt varit hög.

Norrtåg har också arbetat för att förbättra transportkvaliteten genom ett antal åtgärder. Tågen har modifierats för att snabbare kunna repareras vid en viltolycka. Nya rutiner för hjulsvarvning har införts. Resurserna för avisning har utökats. En ny hall har byggts vid verkstaden i Umeå för att kunna klara fler fordon för avisning, underhåll och reparationer samtidigt. Trafikinformationen till resenärerna har också förbättrats. Även Trafikverket har arbetat systematiskt för att förbättra transportkvaliteten när det gäller bl a väderrelaterade störningar.

Flertalet resenärer är nöjda med Norrtågs trafik. 84 procent av resenärerna hade 2018 ett positivt helhetsintryck vilket är en ökning från 81 procent 2014. Det är vissa variationer mellan sträckorna men samtliga sträckor ligger numera mellan 80 och 90 procent som hade ett positivt helhetsintryck. Umeå-Lycksele och Umeå-Vännäs har fått ett kraftigt förbättrat helhetsintryck sedan 2014, då de låg på 63 resp. 66 procent. Övriga sträckor hade redan då höga betyg för helhetsintrycket.

Ökad trafiksäkerhet

Tåg är ett säkert sätt att färdas. Olyckor där personer på tåget skadas eller dödas, är sällsynta. Enligt Transportstyrelsen var det 2017¹¹ i Sverige fem som avled inom luftfart, 21 inom sjöfart, 79 inom bantrafik och 254 inom vägtrafik. Av de omkomna inom bantrafik omkom 71 personer när de otillåtet befann sig i spårområde och de övriga 8 var plankorsningstrafikanter. Ingen passagerare på tågen har avlidit under de senaste redovisade sju åren (2011–2017).

Minskad miljöpåverkan

Norrtågs tåg drivs med el från förnyelsebara energikällor, förutom sträckan Umeå-Lycksele, där dieseltåg används, eftersom sträckan inte är elektrifierad. Dieseltåget möter dock EU:s miljökrav. Norrtågstrafiken beräknas, enligt ÅF:s rapport, ha bidragit till minskade koldioxidutsläpp med ca 30 000 ton per år. Den värdering av utsläpp av koldioxid som börjar användas under 2020 enligt ASEK, 7 kronor per kilo, innebär att nyttan av dessa utsläppsminskningar ökar från 35 Mkr per år till 210 Mkr. För åren 2013-2018 skulle det innebära en total nytta av utsläppsminskningarna på ca 980 Mkr.

Norrtågs trafik bidrar enligt ÅF:s utvärdering även till minskade partikelutsläpp, ökad folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet, utveckling av mer yteffektiva och attraktiva städer i regionen och minskat fossilberoende.

¹¹ Trafiksäkerheten i Sverige Transportstyrelsen Rapport Dnr TSG 2017-3712

Förbättring av den regionala utvecklingen

Effekten för den regionala utvecklingen varierar för de olika linjerna, beroende på förutsättningarna. Ökad pendling noteras på flera linjer enligt nedan. Utöver det noteras på flera orter en ökad befolkningsutveckling och i vissa fall ökade priser på småhus sedan Norrtågs trafik startade. I vilken utsträckning det är en effekt av Norrtågs trafik är dock inte klarlagt.

Som väntat har de största effekterna av trafiken uppstått längs Botniabanan och i viss mån Ådalsbanan. Pendlingen har ökat kraftigt, särskilt i stråket Örnsköldsvik-Umeå.

Stråket Lycksele-Vindeln-Vännäs-Umeå har fått ökad pendling, särskilt för Vännäs och Vindelns som har rimliga pendlingsavstånd till Umeå.

Luleå-Umeå har haft en begränsad trafik och även påverkats av den nedsatta hastigheten på sträckan Boden-Bastuträsk under flera år. Trafiken på sträckan har därmed endast gett begränsade effekter. Med en stabil och utökad trafik kan effekterna bli större. Trafiken har trots detta bidragit till en positiv påverkan för Vindelns.

Stråket Luleå-Kiruna har fått ökad arbetspendling för både Boden, Luleå, Gällivare och Kiruna.

Stråket Sundsvall-Östersund-Storlien har också fått positiva effekter till följd av en ökad trafik. De många mindre orterna längs sträckan har fått bättre tillgänglighet till kompletterande arbetsmarknader.

Förbättrad jämställdhet

Bedömningen är att Norrtågsförsöket har bidragit till att ge mer balanserade arbetsmarknader för kvinnor. Generellt är andelen kvinnor högre än andelen män på tågen, som gett ökad tillgänglighet till viktiga kompletterande arbetsplatser. Under försöksperioden har även kvinnounderskottet minskat i merparten av kommunerna. I vilken utsträckning det är en effekt av Norrtågs trafik är dock inte klarlagt.

Tillgänglighet för personer med funktionshinder

Norrtågs tåg är samtliga tillgängliga med rullstol. De flesta tåg har även ingång med lågt golv och plant insteg. Hemsidan har information om ledsagning genom ledsagningsportalen. Ombord finns alltid tågvårdar tillhands för att hjälpa till med ombord- eller avstigning. Tågen har både destinationsskyltar och automatiska högtalarutrop.

11. Avstämning mot regionala mål

Enligt kollektivtrafiklagen ansvarar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för den regionala kollektivtrafikens målbild och utveckling. Avstämning har gjorts mot de trafikförsörjningsprogram som respektive myndighet har tagit fram.

I Norrbotten utpekas bland annat följande som viktiga strategiska mål:

- Ökat kollektivt resande med tåg inom tågsystemet med pendlingsmöjligheter mellan Boden, Haparanda, Kiruna, Luleå, Sunderby sjukhus och Umeå.
- Pendlingsmöjligheter mellan Sverige, Finland och Norge.
- Sjuk- och färdtjänstresor.
- Jämställt resande.
- Fossilfri kollektivtrafik 2030

I Västerbotten talas det om att:

- Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ökar från 11,9 % år 2010 till 18 % år 2020 och 24 % på sikt.
- Bussbeläggningen ska öka från 10,5 % år 2013 till 12 % under 2020.
- Tågbeläggningen ska öka från 12 % år 2013 till närmare 20 % under 2020.

Dessutom nämns som viktiga åtgärder:

- Förbättrat utbud i tidslägen med outnyttjad resandepotential eller fyllda fordon i tåg- och stomlinjetrafiken.
- Fortsatt utveckling av den regionala tågtrafiken samt kopplingen till övrig kollektivtrafik.

Västernorrlands trafikförsörjningsprogram presenterar ett antal övergripande mål med utgångspunkt i resenären, hållbarhet, tillväxt och medarbetare. Inom dessa konkretiseras bland annat följande delmål:

- Det kollektiva resandet ska öka med 1 % årligen fram till år 2030.
- Vi arbetar med att skapa en kollektivtrafik som minimerar negativ miljöpåverkan och satsar på fossilfria och energieffektiva drivmedel.
- Alla barn upp till 19 år i länet erbjuds ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort som är giltigt i hela länet i linjelagd buss- och tågtrafik.
- För tågtrafikens del ska vi fram till år 2030 verka för att hålla en hastighet som möjliggör snabbare restider med tåg än med bil.
- Åtgärder som leder till minskad restid på Mittbanan skapar förutsättningar för ökat resande.

Jämtland Härjedalen framhåller det som strategiskt viktigt att det regionala tågsystemet Norrtåg utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i de fyra nordligaste länen och anger som delmål att restidkvoten tåg/bil ska högst uppgå till 0,8 och att kollektivtrafikens andel ska öka samtidigt som nettoutsläppen av CO₂ ska minska.

Utredningens förslag till insats sammanfaller väl med de visioner och mål som presenteras i de regionala försörjningsprogrammen och kan om den blir verklighet bidra till en tillgänglig och miljövänlig kollektivtrafik i de fyra nordligaste länen.

12. Utformning av förslag till insats

Trafikverkets insats i en trafik är normalt ett basutbud för interregionalt resande, vilket innebär två dagliga dubbelturer, d v s två turer i vardera riktningen. Tanken bakom detta är att det ska finnas möjlighet att resa tur och retur över dagen i båda riktningar. Ytterligare insats kan bara motiveras om det finns särskilda skäl. Ett sådant skäl kan vara att det krävs ytterligare turer för att klara tillgängligheten, t ex för en lång sträcka där resenärer från flera orter behöver kunna starta vid ungefär samma tid för att klara kraven i Trafikverkets kriterier.

Bedömningen skiljer sig något för de olika linjerna.

För Umeå-Sundsvall är det Botniabaneavtalet som styr. Staten står via Trafikverket för den trafik som inte kan bedrivas kommersiellt upp till 6 dagliga dubbelturer. SJ kör idag 4 dt, så Trafikverkets insats är 2 dt om detta inte förändras.

För Mittnabotrafiken är bedömningen att det förutom två genomgående turer i vardera riktningen behövs ytterligare en dubbeltur, åtminstone på sträckan Sundsvall-Östersund, för att uppnå tillgänglighetseffekterna.

För Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna är bedömningen att det räcker med 2 dt för att uppnå tillgänglighetseffekterna.

För Boden-Haparanda är det osäkert hur resandet kommer att se ut. I en trafik som är något av ett försök är det vanliga att dela kostnaden mellan inblandade parter. Trafikverket föreslås därför ta halva den beräknade kostnaden för den trafiken upp till tre dubbelturer.

Norrtågs nuvarande operatörsavtal med Vy gäller till den 13 december 2025. Nattågen till övre Norrland är avtalade till den 14 december 2024 med 1+1 optionsår. Det finns alltså möjlighet att samordna avtalsperioden för ett samverkansavtal om Norrtåg med både Norrtågs kommande operatörsavtal och kommande avtal om nattåg till övre Norrland. Detta skulle i sin tur kunna underlätta samordning mellan de olika trafikuppdragen och övrig trafik samt leda till lägre trafikkostnader.

13. Slutsatser och förslag till beslut

Trafikverkets insats för sträckan Sundsvall-Umeå styrs av Botniabaneavtalet som säger att staten ska stå för del av trafiken under 15 år från banans öppnande. För övriga sträckor som idag ingår i Norrtågsavtalet är motiven skiftande.

Följande sträckor föreslås också ingå i ett kommande avtal om Norrtåg:

Sundsvall-Storlien ger stora tillgänglighetseffekter för flertalet kommuner längs sträckan.

Luleå-Kiruna ger relativt stora tillgänglighetseffekter för kommuner med stora brister i tillgängligheten. Trafikverket har även tidigare upphört med avtal om busslinje 10 med hänvisning till att tåget ger samma tillgänglighetseffekter.

Umeå-Luleå ger i sig viktiga tillgänglighetseffekter för flera kommuner, men ger även i samverkan med den planerade trafiken Boden-Haparanda viktiga effekter för Haparanda och Kalix.

Boden-Haparanda kan i samverkan med trafiken Umeå-Luleå ge viktiga effekter för Haparanda och Kalix.

Att satsa på Umeå-Luleå och Boden-Haparanda innebär också att Trafikverket inte bör förnya avtalet om busslinje 100 Umeå-Luleå-Haparanda. Eftersom avtalet om linje 100 tar slut i december 2020 och Norrtågsavtalet tar slut i juli 2021 kan dock en övergångslösning vara aktuell. Eventuellt kan det även bli aktuellt med övergångslösningar om trafiken på sträckan Boden-Haparanda inte kommer igång som planerat.

Tre av Norrtågs sträckor föreslås inte vara aktuella för nytt avtal:

Umeå-Lycksele går parallellt med busstrafiken på linje 31 och ger inga tillgänglighetsvinster som inte busstrafiken ger eller kan ge med mindre justeringar.

Trafiken Kiruna-Narvik, den så kallade Karven, ger inga tillgänglighetsvinster för interregionala resor.

Umeå-Vännäs är uteslutet för avtal eftersom det inte är en interregional trafik, utan en ren pendlingssträcka.

