

§ 155 **Utredning av tågtrafikering med dieseltåg längs sträckan Umeå -
Lycksele**
RUN 213-2022

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden fattade 2022-04-13 beslut om uppdrag till regionala utvecklingsförvaltningen att utreda vilka effekter trafikering med dieseltåg Umeå – Lycksele skulle innebära för marknadsutveckling, utbud och ekonomi för buss- och tågtrafik Umeå – Vännäs – Vindeln – Lycksele.

Utredningen har genomförts med stöd av Länstrafiken i Västerbotten AB samt Norrtåg AB vid framtagande av möjliga trafikeringsförslag och ekonomiska beräkningar. Resandestatistik för kollektivtrafiken är hämtat från Norrtågs och Länstrafikens resandedatabaser.

Sammanfattningsvis så kan konstateras att det finns ett omfattande resande till och från Umeå. Framför allt är det Vännäs – Umeå, men även mellan Vindeln – Umeå där de stora resandeströmmarna ses. De två mätperioder som resandestatistiken baseras på är från vecka 7 till och med vecka 25 under 2019 respektive 2022. Denna period är vald för att den ska vara så lite påverkad av pandemin som möjligt, men med aktuella data att basera antaganden utifrån.

Resandet mellan 2019 och 2022 har generellt minskat. Minskningen kan till viss del säkerligen tillskrivas ökad andel distansarbete, något minskat tjänsteresande till följd av ökad andel digitala möten, men kan möjligen även påverkas av de ökade drivmedelspriserna.

Kollektivtrafikens marknadsandel totalt sett har sjunkit något mellan 2019 och 2022. Busstrafiken har dock en högre marknadsandel 2022 än 2019, medan tågtrafikens marknadsandel har sjunkit. Kollektivtrafiken för de undersökta utgör en relativt liten del av det totala resandet. Det finns därmed potential till ökad marknadsandel. Utifrån analyser av marknadspotential så framträder sträckorna Vännäs – Umeå respektive Umeå ha goda förutsättningar till ett utökat kollektivt resande då de tidsmässiga vinsterna gentemot bilen är bra.

Norrtåg har gjort en prognos om en resandeökning med 54 % om det framarbetade förslaget till utökad trafikering med tåg Umeå – Vännäs – Vindeln – Hällnäs genomförs. Förändringarna av linje 31 bedöms innebära att de resenärer som tidigare rest med tåget mellan Umeå och Lycksele i stället kan resa med buss.

Ekonomiskt så skulle Region Västerbotten få en minskad kostnad för tågtrafiken om ca 1,5 mkr per år vid en övergång till eltågstrafik med ett utökat utbud enligt framarbetat förslag. De ekonomiska kostnaderna för dieseltågstrafik är klart högre än med eltågstrafik. Förutsättningarna att förbättra utbudet av tågtrafik för såväl sträckan Hällnäs – Vindeln – Tvärålund – Vännäsby - Umeå som Vännäs – Vännäsby – Umeå är kopplade till övergång till eltåg. Trafikeringen till och från Lycksele innebär att det inte finns möjlighet att utöka trafiken inom befintliga ekonomiska ramar. En elektrifierad tågtrafik skapar möjlighet till utökad trafik för samtliga stationer efter den elektrifierade sträckan från Hällnäs till Umeå.

En utökning av busstrafiken med linje 31 skulle innebära en utökad kostnad om ca 900 000 kr per år. Det ökade resandet är inte intäktsberäknat i dagsläget, men kommer att innebära ytterligare positiva effekter för nettokostnaden för tågtrafiken liksom för intäkterna för linje 31.

Enligt de förslag till tidtabell för tågtrafik Hällnäs – Vindeln – Vännäs – Umeå så finns inte möjlighet att ersätta funktionaliteten på linje 61 Vindeln – Vännäs. Detta innebär att den kostnadsreduktion som skulle ske om linje 61 inte upphandlades ej kan realiseras i dagsläget.

Norrtåg har lyft fram att möjligheten att avyttra dieseltåget kan ske nu då det finns andra intressenter för fordonet. Detta rekommenderas ske till 2022-12 då det är osäkert om intressenter finns längre fram i tiden. Detta skapar förutsättningar för att arbeta med en utveckling av eltågstrafik till tåglägesansökan 2023.

Genom att såväl Vännäspendeln som Tvärbanetraffiken finansieras inom ramen för Norrtågs konsortialavtal så påverkas även övriga finansiärer av minskade kostnader för trafikeringen samt ökat resande och ökade intäkter. Västerbotten andel av finansieringen inom ramen för konsortialavtalet uppgår till ca 30 %.

Trafikverkets förändrade medfinansiering där dieseltågsträckan inte längre uppbär medfinansiering medan linje 31 däremot fått en utökad medfinansiering innebär att utökad busstrafiken därmed skulle kunna innebära förbättrade förutsättningar till medfinansiering från Trafikverket i samband med tecknande av avtal för Samverkande Inland i vilket linje 31 är en del. Nytt samverkansavtal ska tecknas för 2024 och framåt. I kommande utredning och dialog med Trafikverket under hösten 2022 och våren 2023 om ersättningsnivåer är det en styrka om kännedom finns om kommande förändringar av trafiken på linje 31 då detta kan påverka ersättningsnivån i kommande avtal.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden tackar för presentation av genomförd utredning.

Beslut

Arbetsutskottets förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden tackar för presentation av genomförd utredning.

Expedieras till

Kollektivtrafikstrateg

Beslutsunderlag

- Utredning av effekter dieseltåg Umeå - Lycksele innebär för marknadsutveckling, utbud och ekonomi

- Utredning av vilka effekter trafikering med dieseltåg innebär för marknadsutveckling, utbud och ekonomi för buss- och tågtrafik Umeå - Vännäs - Vindeln - Lycksele