

RUN 2022-10-13

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

Mobildata

Resandet under pandemin har generellt minskat under pandemin.

Förflyttningarna mellan orterna Lycksele, Vindeln, Vännäs och Umeå har minskat med 15 % mellan 2019 och 2022.

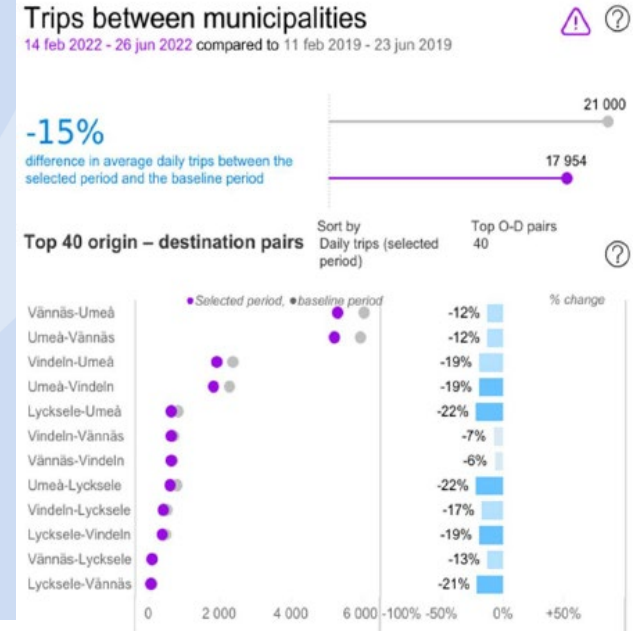
2022 sker i snitt 17 900 resor/dag.

Vännäs – Umeå: ca 10 000 resor/dag

Vindeln – Umeå: ca 3 750 resor/dag

Lycksele – Umeå: ca 1 350 resor/dag

Vindeln – Vännäs: ca 1 300 resor/dag



Resande busstrafiken

Resande med busstrafiken baseras på

- Linje 15 Bjurholm – Vännäs – Umeå
- Linje 16 Vindelns – Umeå
- Linje 31 Hemavan – Storuman – Lycksele – Umeå
- Linje 55 Vännäs – Sörfors - Umeå
- Linje 61 Vindelns – Vännäs

Resandestatistiken är måndag – söndag vecka 7 till och med vecka 25

Undantaget övriga resor på linjerna så var resandet mellan relationer i tabellen till höger

2019: 104 845 resor

2022: 105 725 resor

Antal resor	År	
Relation	2019	2022
Lycksele - Umeå	16 213	12 056
Lycksele - Vindelns	3	
Lycksele - Vännäs	4	1
Tvärålund - Vindelns	131	11
Tvärålund - Vännäs	709	355
Vindelns - Umeå	21 341	21 463
Vindelns - Vännäs	2 817	2 363
Vännäs - Umeå	48 657	51 951
Vännäs - Vännäsby	3 497	3 894
Vännäsby - Umeå	11 473	13 631
Övriga resor på linjerna	64 453	61 637
Totalsumma	169 298	167 362

Resande tågtrafiken

Resande med tågtrafiken baseras på

- Vännäspendeln
- Tvärbanan Lycksele – Umeå
- Luleå - Umeå

Resandestatistiken är måndag – söndag vecka 7 till och med vecka 25

Tabellen illustrerar antalet och andelen resor med start/mål för de olika kommuncentra.

Umeå är den ort till vilken flest resor går eller från vilken flest resor startar

Till/från ort	2019	2022
Antal resor till/från Lycksele	7 180	3 179
Andel resor till/från Lycksele	9,39%	6,99%
Antal resor till/från Vindeln	15 364	7 352
Andel resor till/från Vindeln	20,10%	16,17%
Antal resor till/från Vännäs	46 250	29 063
Andel resor till/från Vännäs	60,49%	63,93%
Antal resor till/från Umeå	69 788	42 242
Andel resor till/från Umeå	91,28%	92,92%
Totalt antal resor	76 455	45 462

Källa: Norrtågs resandedatabas

Marknadsandel

Mobildata och resandestatistik baseras på vecka 7 – 25

Kollektivtrafikens marknadsandel har sjunkit något mellan 2019 och 2022

Tågtrafikens marknadsandel har sjunkit från 2,74 % till 1,90 %

Busstrafikens marknadsandel har ökat från 3,75 % till 4,43%

Det finns en stor potential till utökat kollektivtrafikresande

Resande antal/andel	2019	2022
Resande mobildata	2 793 000	2 387 882
Resande kollektivtrafik	181 300	151 187
Kollektivtrafikens andel	6,49%	6,33%
Resande tåg	76 455	45 462
Marknadsandel tåg	2,74%	1,90%
Resande buss	104 845	105 725
Marknadsandel buss	3,75%	4,43%
Resande kollektivtrafik	181 300	151 187

Utbud busstrafiken

Busstrafiken har upphandlats för 4 av de 5 redovisade linjerna (Linje 61 Vindeln – Vännäs ska upphandlas med trafikstart 2023-12)

Linje 15 Bjurholm – Vännäs – Umeå och linje 55 Vännäs – Sörfors – Umeå upphandlades med trafikstart 2019-12

- Trafiken på linje 15 förtätades för att erbjuda ett attraktivt utbud för att attrahera fler resenärer, minska behovet av förstärkningar då fler olika avgångstider kunde väljas mellan och då möjlighet finns att hänvisa till nästa tur på eftermiddagen från Umeå med 30-minuterstrafik i peaktid.
- Trafiken på linje 55 reducerades då flertalet resenärer på vissa turer reste mellan Vännäs/Vännäsby och Umeå i vissa tidslägen. Resurserna kunde flyttas över till linje 15 för att uppnå ovan beskriven kvalitetshöjning. Trafik kvar på linje 55 är för att möjliggöra viss arbets- och studiependling till både Umeå och till Vännäs.

Linje 16 Vindeln – Umeå upphandlades med trafikstart 2019-12

- Inga större förändringar har genomförts.

Linje 31 Hemavan – Storuman – Lycksele – Umeå upphandlades men pga överprövning så är trafiken korttidsupphandlad från 2021-12

- Trafiken har en något ökad trafik måndag – fredag. Lycksele lasarett angörs även numera. Trafiken har planerats med en jämnare spridning över dagen måndag – fredag för att skapa en nodfunktion i Lycksele för förbindelser från inlandet vid 8-tiden på morgonen för resor mot Umeå och vid 12-tiden och 16-tiden på eftermiddagen från Umeå mot inlandet.

Utbud tågtrafiken

Trafikutbudet med tågtrafiken har i stort sett varit oförändrat mellan 2019 och 2022.

- Den förändring som skett under perioden skedde inför 2021 då sista turen från Umeå till Lycksele upphörde att trafikeras liksom första lördagsturen från Lycksele till Umeå. Trafiken fortsatte dock att trafikera den elektrifierade sträckan. Busstrafiken på linje 31 hade turer som med smärre justeringar kunde ersätta den trafik som inte längre trafikerades med tåg till och från Lycksele.

Norrtåg har idag tre linjer som passerar delar av stråket Vännäs-Vindelns-Lycksele.

- **Vännäs - Umeå** går vardagar med 9 dubbelturer och angör Vännäs och Vännäsby
- **Lycksele - Umeå** går vardagar och söndagar till Lycksele med ett utbud vardagar om 3,5 dubbelturer och 2 dubbelturer söndagar
- Trafiken går alla dagar i veckan till **Vindelns och Hällnäs**. Utbudet är 3,5 dubbeltur vardagar och 3 dubbelturer lördag och söndag och är delvis integrerat med trafik till Vännäs
- Trafiken **Luleå - Umeå** går 2 dubbelturer alla dagar och angör samtliga stationer utom Vännäs samt Lycksele. Vännäs angörs med två dubbelturer söndag.

Kvaliteten på trafiken har för Lycksele - Umeå genomgående haft stora utmaningar med låg regularitet och punktlighet som följd av att fordonet i perioder har varit otillgängligt av olika skäl. Mycket stora insatser har gjorts av både underhållare, operatör och av Norrtåg för att komma till rätta med problemen men det har endast skett marginella förbättringar. När störning sker sätts ett elfordon in som reserv på sträckan Hällnäs - Umeå medan resterande sträcka till Lycksele bussersätts.

Möjliga förändringar av utbud

Norrtåg har lämnat förslag om följande förändring av trafiken

- Trafiken på sträckan Lycksele-Hällnäs upphör senast 2022-12-12
- Linjerna Hällnäs-Umeå och Vännäs-Umeå integreras så att all trafik passerar Vännäs C, utan någon markant restidsförlängning.
- Trafiken på sträckan Hällnäs - Umeå utökas från dagens 6 dubbelturer vardag till 14 dubbelturer vardagar
- Trafiken Vännäs - Umeå utökas från dagens 9 dubbelturer till 16 dubbelturer vardagar (inklusive Umeå - Luleå). Eventuell utökning av helgtrafiken utreds fortsatt.
- Dieselfordonet avyttras till annan region så att den fasta kostnaden överläts till annan part.
- Trafiken Hällnäs – Vindelns – Vännäs - Umeå trafikeras med två X11-fordon och ett i reserv.

Möjliga förändringar av utbud

Om dieseltågstrafiken upphör föreslås trafiken med linje 31 på sträckan Lycksele – Umeå förändras enligt nedan

- Trafiken utökas med en dubbeltur måndag – fredag
- Två turer måndag – fredag från Lycksele till Umeå tidsjusteras
- Trafiken utökas med en dubbeltur söndagar

Marknadsanalys och resandeprognos

Rörelser över kommungränser enligt mobildata

Umeå – Vännäs 3 729 000 resor

Umeå – Vindeln 1 400 000 resor

Umeå – Lycksele 467 000 resor

Den relativt stora marknaden för Vindelns stärks av att restiden med tåg kommer att vara under 60 minuter med ett bra utbud på nära timmestrafik, vilket ger ett klart attraktivt alternativ för arbets- och studiependling i båda riktningarna. Bedömningen är därför att resandet på Tvärbanan kan öka kraftigt jämfört med dagens trafik genom att förändra trafikeringen.

Resandeprognos för trafiken Umeå – Vännäs – Vindelns är utifrån 180 000 resor 2019.

Förslag till ny tidtabell utökas utbudet för Vännäs med 80 % och för Vindelns med 130 %

Prognos är 275 000 resor för hela sträckan (Umeå – Vännäs 191 000 resor, Umeå – Vindelns 83 000 resor) 54 % ökat resande.

Ekonomiska förutsättningar

Jämförande kostnad mellan dieselfordon och elektriskt pendeltåg

En jämförelse mellan el- och dieselfordon visar att det finns fyra viktiga ekonomiska jämförelser som kan göras mellan diesel och elfordon.

- **Hyreskostnad** för elfordonet X11 uppgår till 2,3 mkr/år.
- **Hyreskostnad** för dieselfordonet Y31 uppgår till 5,9 mkr/år
- **Drivmedelskostnaden** per fordonskilometer uppgår till cirka 9,16 kronor per fordonskilometer med dieselfordon att jämföra med el som kostar 4,21 kronor per fordonskilometer
- Kostnaden för **förebyggande underhåll** är för dieselfordon ca 100 procent dyrare per fordonskilometer jämfört med elfordon.
- Även **avhjälpande underhåll** är dyrare, 100 – 150 procent dyrare per fordonskilometer för diesel jämfört med elfordon beroende på fordonstyp.

Ekonomiska förutsättningar

- Kostnaden för **bussersättning** är också högre men svårare att prissätta eftersom orsakerna är varierande. Eltåg kan ersättas av reservfordon men detta saknas för dieselsträckan Lycksele-Hällnäs och förutsätter alltid bussersättning
- Det finns **därutöver ett antal effekter som är svåra att kvantifiera i form av effekter på annat underhåll, kompetensbehov och exempelvis reservdelar för enbart ett fordon**. Dessa effekter, tillsammans med en minskad risk, bedöms ha stora positiva ekonomiska effekter, såväl som positiva effekter för bilden av tåg som alternativ.
- **Det har uppstått ett behov av ytterligare dieselfordon hos andra regionala trafikorganisations vilket öppnat för att eventuellt kunna avyttra fordonet om trafiken begränsas till elektrifierade banor**. Detta behov bedöms vara aktuellt just nu och inte längre fram i tiden.

Ekonomiska förutsättningar

En utvecklad trafik Umeå - Vännäs - Vindelns - (Hällnäs) med elfordon ersätter dagens trafik Umeå - Vindelns - Lycksele och Vännäspendeln till en ca 17 % lägre kostnad jämfört med dagens utbud.

Den största orsaken till detta är en betydligt lägre fordonskostnad och driftskostnader samt andra OH kostnader.

Den totala nivån för medfinansieringen av Norrtågstrafiken för Region Västerbotten blir cirka 1,5 mkr lägre än att fortsätta med dagens trafik.

Vid en förändrad trafik skulle även övriga län få en lägre finansiering då såväl Tvärbanan som Vännäspendeln finansieras inom ramen för konsortialavtalets procentuella fördelning mellan länen. Denna särlösning för en del av trafiken påverkar finansieringen för samtliga län, där Västerbottens andel är 30 procent.

En utvecklad trafik Umeå - Vännäs - Vindelns skulle förutom lägre kostnader även möjliggöra ett kraftigt utökat utbud för Vindelns, ett visst utökat utbud för Vännäs. Utöver detta skulle ett attraktivt resandeutbud etableras mellan Vännäs och Vindelns.

Ekonomiska förutsättningar

Kostnader för utökat trafikutbud på linje 31 Umeå – Lycksele

Vid en utökning av trafiken med en dubbeltur måndag – fredag, helår samt en dubbeltur söndag, skulle innebära en total kostnadsökning om 880 000 kr beräknat i kostnadsnivå 2020-12. Utökningen av trafiken är beräknad med

- Utökat antal utbudskilometer och utbudstimmar 580 000 kr/år
- Utökat fordon 300 000 kr/år

Förändring av medfinansiering från Trafikverket

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.

Ersättningen från Trafikverket inom ramen för samverkansavtalet Samverkande Inland uppgår för 2022 och 2023 till 7 302 719 kronor. Samverkansavtalet sträcker sig över 2023. 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.

Sammanfattningsvis

En förändrad tåg och busstrafik enligt förslag skulle innebära

- Ökat kollektivtrafikresande
- Ökad marknadsandel
- Utökad utbud av kollektivtrafik med buss och tåg Vännäs – Umeå och Vindelns – Umeå och ett utbud med buss Lycksele – Umeå som motsvarar det kombinerade utbudet med tåg och buss idag.
- Något lägre kostnad för trafiken jämfört med idag
- Ökade intäkter i trafiken utifrån ett ökat resande.