

# # Inlandsbanan

Interregional kollektivtrafik på  
järnvägen Inlandsbanan 2028



# # Inlandsbanan







## Inlandsbanans uppdrag

Att driva en verksamhet som stödjer tillväxtarbetet efter hela Inlandsbanans sträckning. Den övergripande målbilden är att Inlandsbanan skapar utveckling för ägarna i inlandet, året runt.

## Ett av ägardirektiven

*"Inlandsbanan ska aktivt medverka till att återuppta den reguljära kollektivtrafiken på Inlandsbanan i dialog med trafikhuvudmännen."*





## Projektet:

# Interregional kollektivtrafik på Inlandsbanan

### Mål

*”År 2028 tillhandahålla en hållbar, säker, pålitlig, tillgänglig och ekonomiskt attraktiv interregional kollektivtrafik på järnväg i Sveriges inland. Med ett primärt fokus på människornas, näringslivets och besöksnäringens behov i de berörda regionerna.”*







## Bakgrund kollektivtrafik på Inlandsbanan

- Den interregionala persontrafiken på Inlandsbanan upphörde 1992 och trafiken på sträckan Mora – Gällivare ersattes med buss, linje 45 och 46.
- Busstrafiken bedrivs på samma sätt idag och finansieras av trafikintäkter, stöd från regionerna och Trafikverket.
- September 2022 - Uppstart för projektet: *”Interregional kollektivtrafik på Inlandsbanan”*





# Förutsättningarna

- Befintlig järnvägsinfrastruktur
- Moderna tillgänglighetsanpassade fordon
- Största nyttorna med en överflyttning från väg till järnväg
  - Säkrare resor
  - Regional attraktionskraft och regionförstoring
  - Användbar restid
  - Lägre miljöpåverkan
  - Attraktivare resor till våra inlandsdestinationer







## Vad har hänt i projektet?

Under februari 2023 träffade vi ledningen för de fem berörda regionstyrelserna. Syftet var att förstå intresset men även att identifiera behov av underlag för kommande inriktningsbeslut.

Vi konstaterar vid dessa träffar att samtliga regioner har stora utmaningar med kollektivtrafiken för tillfället

- Ekonomiska
- Organisatoriska
- Sviktande resandeunderlag

Framtagande av faktaunderlag

Dialog med referenspersoner i Regionerna



**En dragkraft som  
utvecklar inlandet.**



# Faktaområden

1

Framtids-  
spaning

2

Ekonomiska  
underlag

3

Tidtabeller  
& trafiksystem

4

Marknad

5

Utredningar  
& lösningsförslag





1

## Framtids- spaning

- Vilka transportbehov, gods- och persontrafik, ser man kommer att finnas längs Inlandsbanan i framtiden?
- Vad attraherar våra resenärer i framtiden?
- Kapacitetsutredning på Inlandsbanan



# Framtidsspaning – Sammanfattning

KAIROS  
FUTURE

- **Norrland är hetare än någonsin**, främst ur ett näringslivsperspektiv. De stora industrietableringarna längs kusten har fått effekter i de berörda kommunerna. Etableringarna kan komma att få positiva följd effekter i Inlandsbanans ägarkommuner.
- **En hel del talar för att behovet av godstrafik kommer att öka**, kanske framför allt till följd av det ökade behovet av militära transporter som väntas efter Sveriges troliga inträde i Nato. Dessutom väntas investeringar i förnybara energianläggningar och potentiellt utökad gruvnäring innebära ett ökat behov av godstransporter. Ett ökat intresse för tåget som transportmedel för turister, tillsammans med en långsiktig uppgående trend i ägarkommunernas antal gästnätter talar för ett ökat behov av turisttrafik.
- **De stora avstånden mellan många av ägarkommunernas huvudorter** och utvecklingen mot mer miljövänliga vägburna transportalternativ är två faktorer som talar emot ett ökat behov av transporter på järnvägen.
- **Majoriteten av ägarkommunerna planerar för nya industrietableringar fram mot 2035**, vilka väntas medföra ökade behov av kollektiv-, turist- och framför allt godstrafik. Vissa tror att en upprustning av järnvägen skulle kunna leda till ökade möjligheter för investeringar i deras kommun.
- **Det går att samla en positiv utveckling för Inlandsbanans kommuner genom att arbeta tillsammans.** I Kairos Futures studier så framgår det tydligt att det går bättre för kommuner som har starka band till andra, och att detta främst sker för kommuner som även arbetar tillsammans.

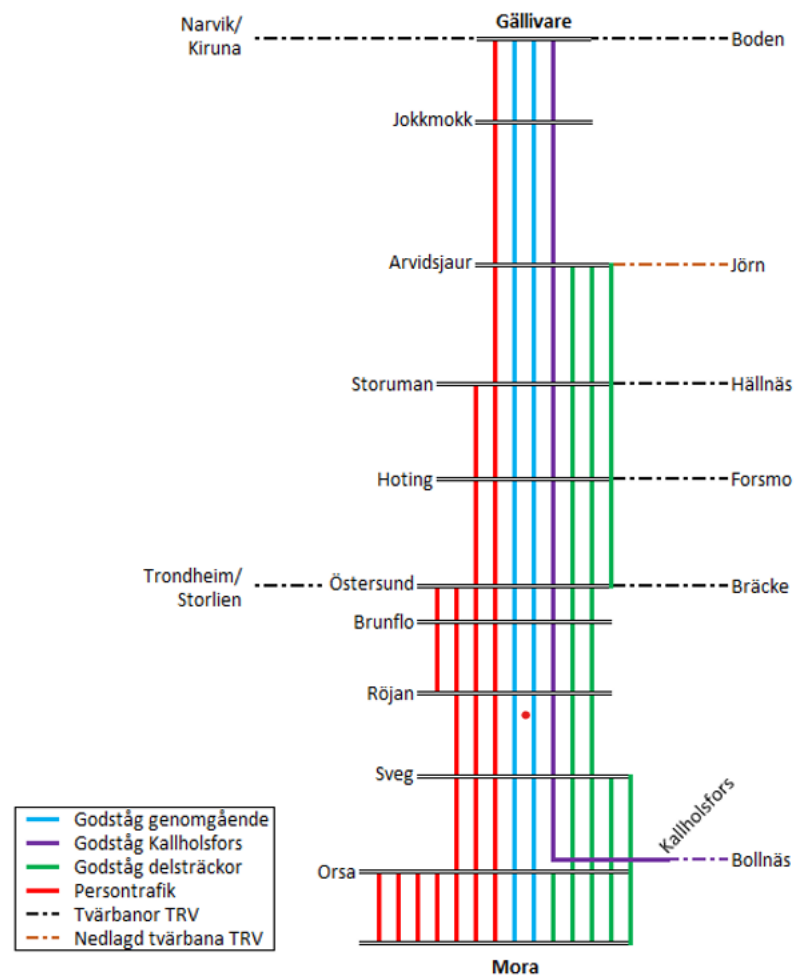






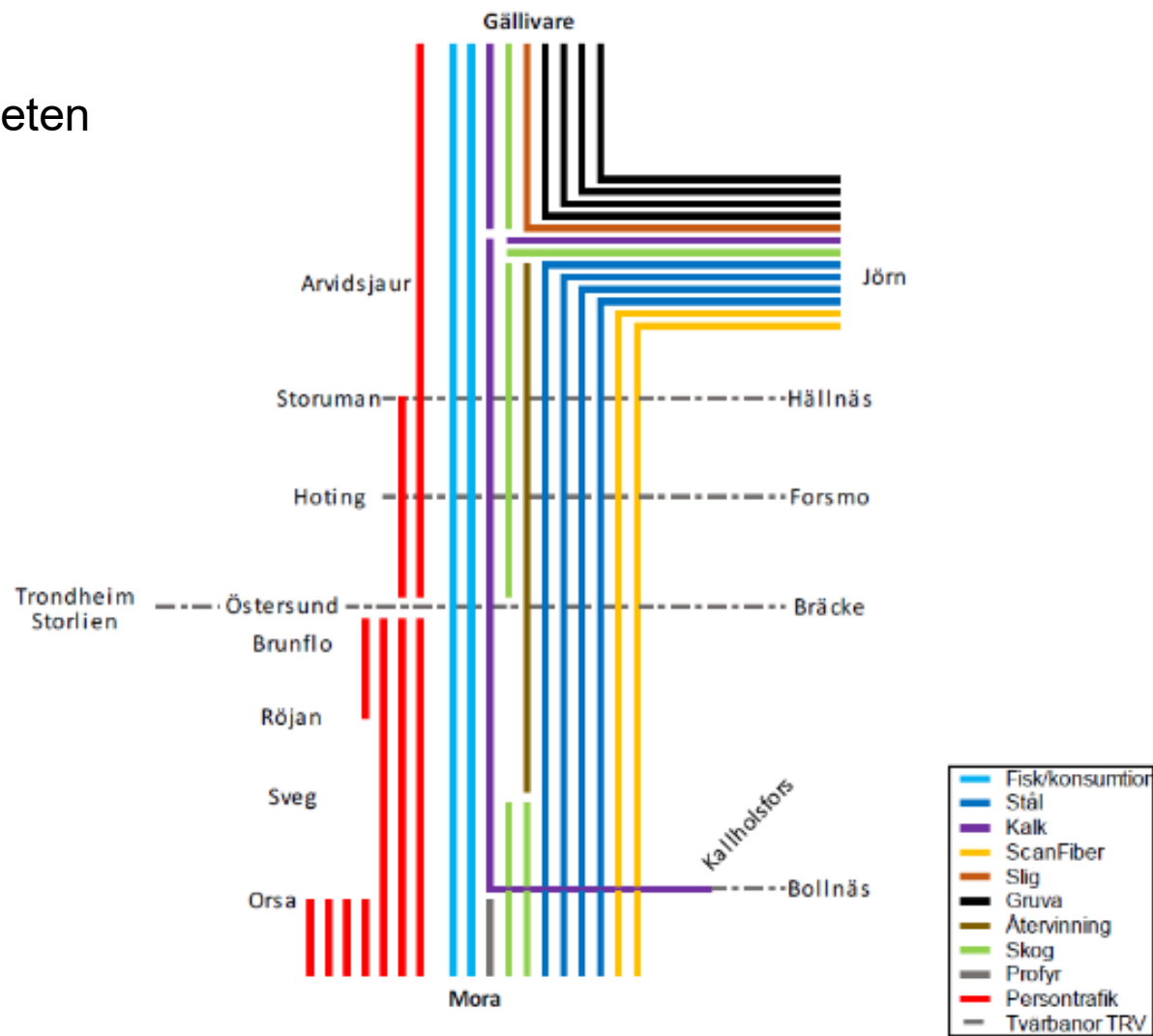
## Kapacitet på Inlandsbanan

- Figuren visar kapaciteten för befintlig bana





- Figuren visar kapaciteten för upprustad bana







2

## Ekonomiska underlag

- Kostnadsanalys
- Finansieringsmodell
- *Riskeliminering/fördelning*



# Kostnadsanalys

## Dagens busstrafik \*

Intäkter	14 500 000 kr
Kostnader	-49 700 000 kr
Resultat	-35 200 000 kr
Kostnadstäckningsgrad	29%

\*Källa: Norrtåg 2040 - En tågstrategi (Remissupplaga)

\*\* Baseras på IBABs kostnadskalkyl för Y41 & Y1

## Tågtrafik med Y41

Dagens banstandard, resande +30%

Intäkter	25 650 000 kr
Kostnader **	-127 400 000 kr
Resultat	-101 750 000 kr
Kostnadstäckningsgrad	20%

Upprustad banstandard 100 km, resande +50%

Intäkter	28 550 000 kr
Kostnader **	-127 400 000 kr
Resultat	-98 850 000 kr
Kostnadstäckningsgrad	22%





# Finansieringsmodell

## Trafikverkets ersättning för interregionalt resande

Ur instruktion för Trafikverket, SFS 2010:185

### Statens avtal om interregional kollektivtrafik m.m.

**1 §** Trafikverket ska verka för en för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken.

**12 a §** Trafikverket ska ingå och ansvara för statens avtal om

1. transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift, samt
2. linjesjöfart till Gotland.

Trafikverket ska vidare se till att det finns regelbunden flygtrafik på linjen Östersund-Umeå.

**12 b §** Trafikverket får ingå avtal om transportpolitiskt motiverad internationell kollektivtrafik som inte upprätthålls i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.



## Trafikverkets ersättning för interregionalt resande

I ett samverkansavtal bör Trafikverkets ersättningsnivå motsvara **hela nettokostnaden för ett basutbud för interregionalt resande**, men andelen av nettokostnaden för trafiken **får inte överstiga andelen interregionala personkilometer.**





## ***Riskeliminering/Fördelning***

- Då vi ännu inte vet förutsättningarna har denna fråga inte utretts.
- För att ta reda på vilka förutsättningar vi har måste Trafikverket utreda vad en överflyttning skulle innebära och hur deras finansiering skulle kunna se ut
- Trafikverket utreder detta när regionerna gett dem uppdraget



3

## Tidtabeller & trafiksystem

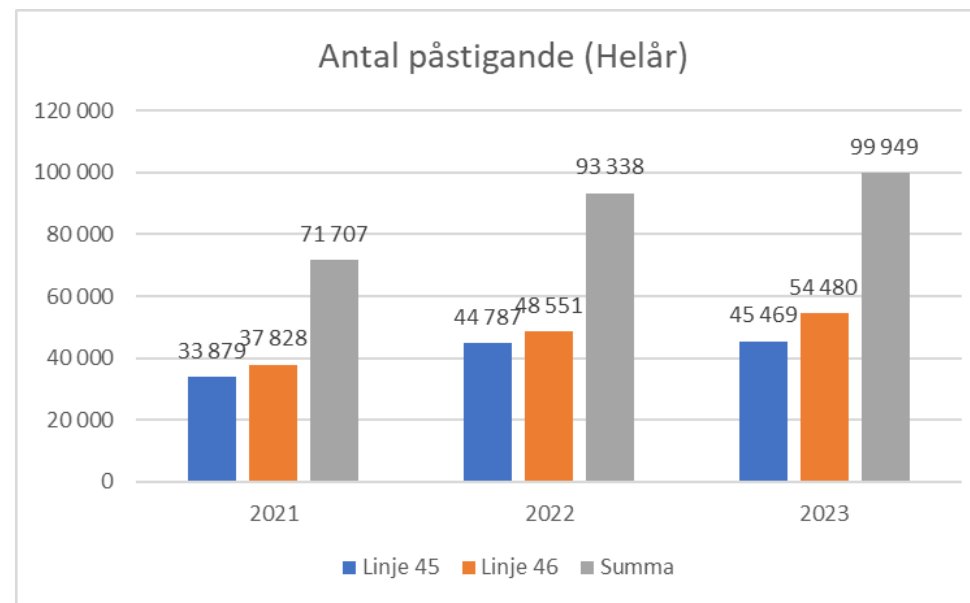
- Resandestatistik
- Förslag på trafiksystem med Inlandsbanan som det starka stråket





# Resandestatistik – Dagens busstrafik

- År 2021-2022 / Statistik Trafikverket
- År 2023 / Statistik från Trafikbeställarna, Jämtland/Härjedalen och Västerbotten  
Uppskattad helårs utifrån resande v. 1-13 (v10 exkluderat)





## Förslag på trafiksystem med Inlandsbanan som det starka stråket

- **Mora – Östersund** tre dubbelturer per dag
- **Östersund -Gällivare** ett varierande antal dubbelturer per dag.
- **Varje tågtur ersätter en busstur**
- **Matartrafik** – En lösning med matartrafik till/ från Inlandsbanan föreslås för Vemdalsfjällen, Strömsund, Hammerdal och Ytterhogdal
- **Innovativa kollektivtrafiklösningar** - Dynamiska kollektivtrafiklinjer, tjänster för samåkning samt tjänster för bokning av lediga platser i den särskilda kollektivtrafiken diskuteras
- **Antal påstigande per hållplats** - En analys av antal påstigande per hållplats längs dagen L45 & 46.







4

## Marknad

- Fördelar ur ett resenärsperspektiv
- Fördelar ur ett besöksnäringperspektiv



## Fördelar ur ett resenärs- respektive besöksnäringensperspektiv

Både resenären och besöksnäringens representanter ser positivt på en trafiklösning med tåg

De flesta som svarat är **sällanresenärer i kollektivtrafiken** vilket man bör ha i åtanke gällande resultatet vad som är viktiga faktorer vid kollektivt resande. Exempelvis viktas *Möjlighet att använda restiden för arbete/studier* lägst i undersökningen. Detta tror vi hade sett annorlunda ut om respondenterna varit aktiva pendlare.

Det finns stort intresse och betydande efterfråga bland gästerna, i synnerhet utländska och destinationerna att kunna **resa hållbart** och där ses tåget som en mycket viktig del.





5

## Utredningar & lösningsförslag

- Bussgods
- Skolskjutsar
- *Sjukresor*





# Bussgods

- Brist av underlag på dagens bussgodsarbete
  - Typ av gods
  - Sträckor
  - Volym
- Med hänvisning till detta har vi svårt att ge förslag på lösning vid en trafiköverflyttning till tåg.
- Vi har kartlagt dagens bussgodsombud



# Skolskjutsar

- Enligt Trivectors rapport (2023:86/ Version 1.0) *Trafiksystem med Inlandsbanan som det starka stråket* planeras inte någon skolskjuts med linje 45 och 46.
- I det fall tidtabellen var en annan skulle trafiken kunna nyttjas för skolskjutsar och skapa en bättre ekonomi





# *Sjukresor*

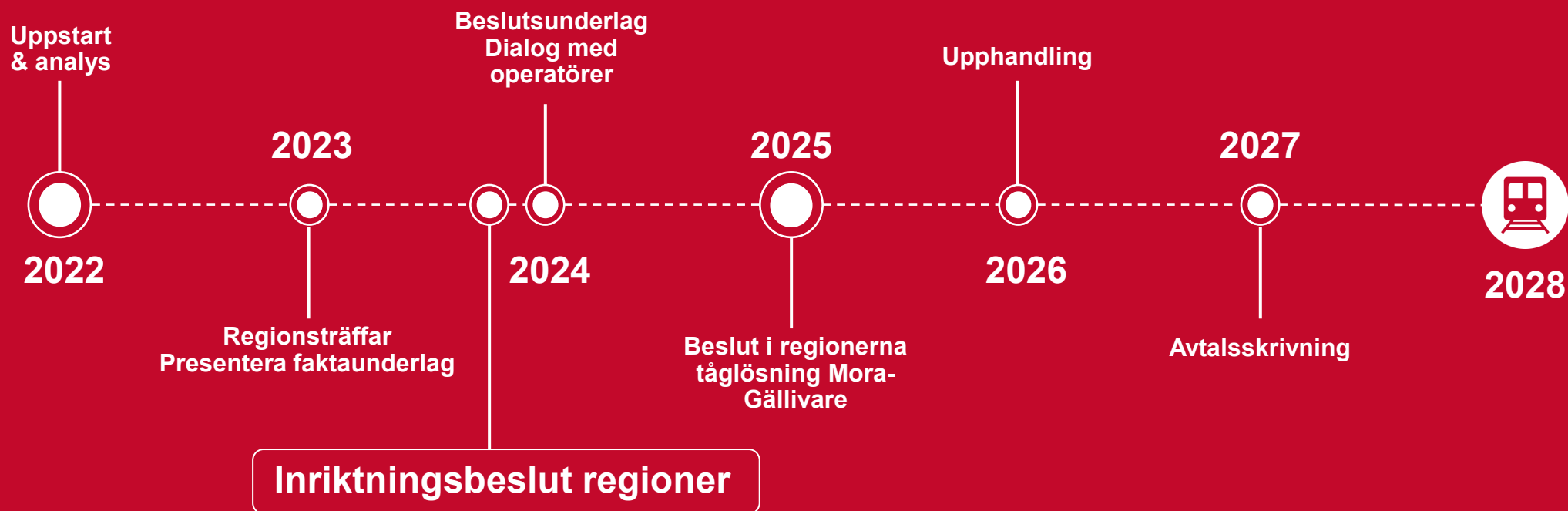
- Samordningen med de särskilda persontransporterna är komplex
- Frågan måste utredas vidare







# Projektets tidslinje

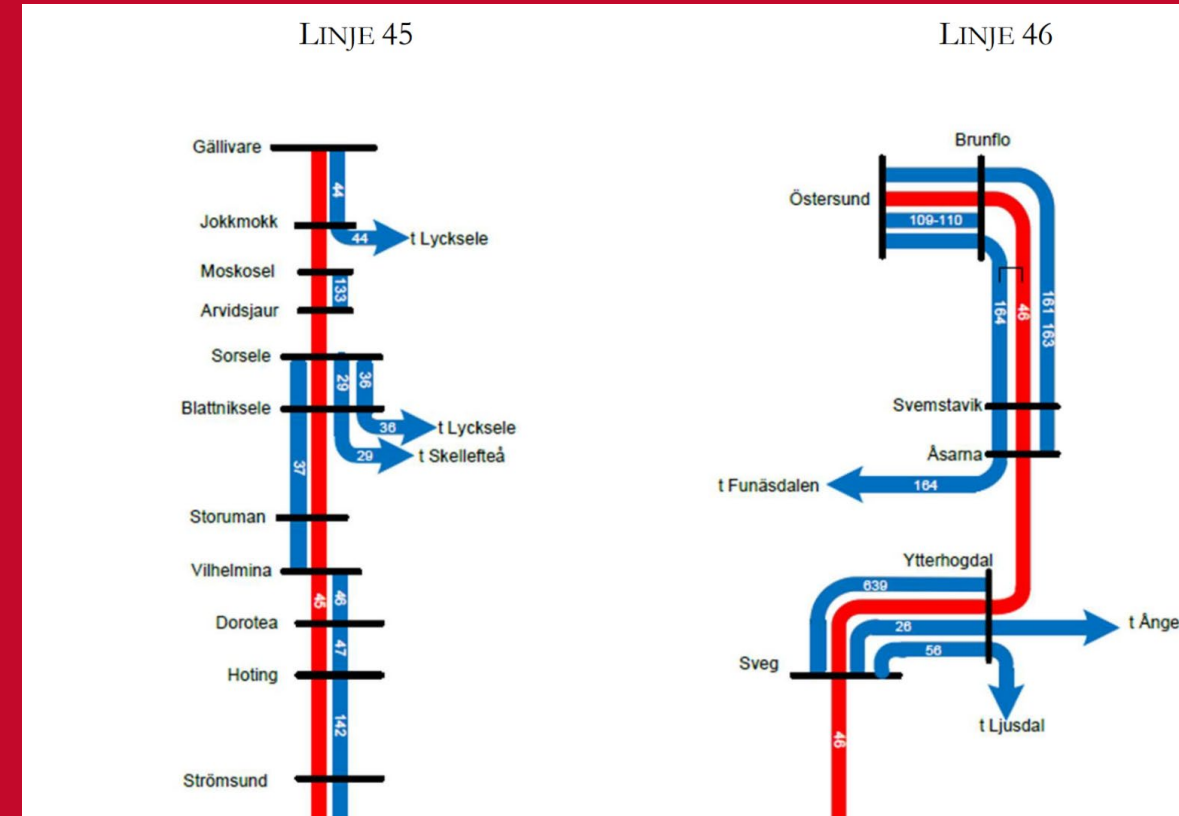




# Sammanfattning

Vi kan konstatera att

- Kapaciteten för både persontrafik och godstrafik finns
- En direkt överflyttning av dagens trafik från buss till tåg blir betydligt mer kostsamt
- Resandet i dagens trafik på linje 45 och 46 är lågt
- Resenärerna åker gärna tåg och de som idag tar bilen kan tänka sig att välja tåget om tidtabellen passar och om priset är rimligt
- Besöksnäringens representanter är positiva till en tåglösning
- Linje 45 och 46 går parallellt med många andra busslinjer





# Frågeställningar

- Vid en trafiköverflyttning från buss till tåg, är en kopia av dagens upplägg det klokaste ur ett regionalt utvecklingsperspektiv?
- Hur stödjer vi tillväxtarbetet i Norrlands inland på bästa sätt? (Inte en kollektivtrafikfråga utan en regionalutvecklingsfråga)
- Hur nyttjar vi den infrastruktur vi har i Inlandsbanan på bästa sätt?
- Hur kan vi öka attraktiviteten för våra regioner genom att utveckla persontrafiken längs Inlandsbanan?
- Hur arbetar vi klokast framåt?





# #Inlandsbanan

Tack!

[hanna.falkestrom@inlandsbanan.se](mailto:hanna.falkestrom@inlandsbanan.se)  
070-277 08 07

Du kan även följa oss i våra kanaler:

