

UTREDNING AV TRAFIKERING AV INLANDSBANAN GÄLLIVARE – ÖSTERSUND – MORA

DELSTRÅK 11A: MORA – SVEG – ÖSTERSUND

DELSTRÅK 11B: ÖSTERSUND – STORUMAN

DELSTRÅK 11C: STORUMAN - GÄLLIVARE



Trivector Traffic rapport

Rapportnr: 2020:139

Version: 1.0

Projektnr: 20157

Datum: 2023-02-24

Beställare: Olle Tiderman, Norrtåg

Medverkande på Trivector: Mats Améen, Jakob Mellin och Frida Odbacke

INNEHÅLL

Bakgrund och syfte 4

Metod 5

Nuläge och förutsättningar 6

Utredningsalternativ 13

Resandeprognos och trafikekonomi 20

Slutsats 26

Känslighetsanalys 27

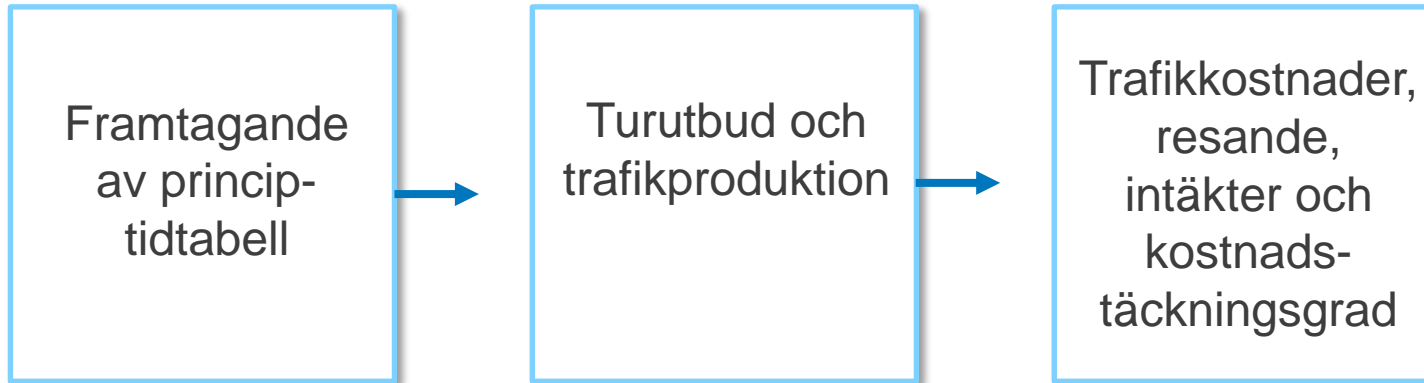


BAKGRUND OCH SYFTE

- ▶ Detta är en delrapport i arbetet med att ta fram en långsiktig tågstrategi för Norrtåg och omfattar reguljär helårstrafik på Inlandsbanan. Rapporten innehåller en sammanställning av analyser och beräkningar gjorda för två trafikeringsalternativ; dagens baninfrastruktur resp upprustad bana till 100 km/h.
- ▶ Investeringskostnaden för upprustning till 100 km/h behöver utredas ytterligare innan beloppet kan preciseras. Om man nöjer sig med upprustning till 90 km/h kan det eventuellt bli betydligt billigare.
- ▶ Syftet med utredningen är att visa på vad olika alternativ ger för konsekvenser för resande och ekonomi. Förslag lämnas också på hur busstrafiken kan anpassas.
- ▶ Eftersom kalkylen för Inlandsbanan är behäftad med stora osäkerheter avseende kostnader och intäkter har gjorts en känslighetsanalys. Ett "worst case" visar det ekonomiska utfallet om ingen busstrafik sparas in och om intäkterna inte skulle öka, d v s oförändrat resande.

METOD

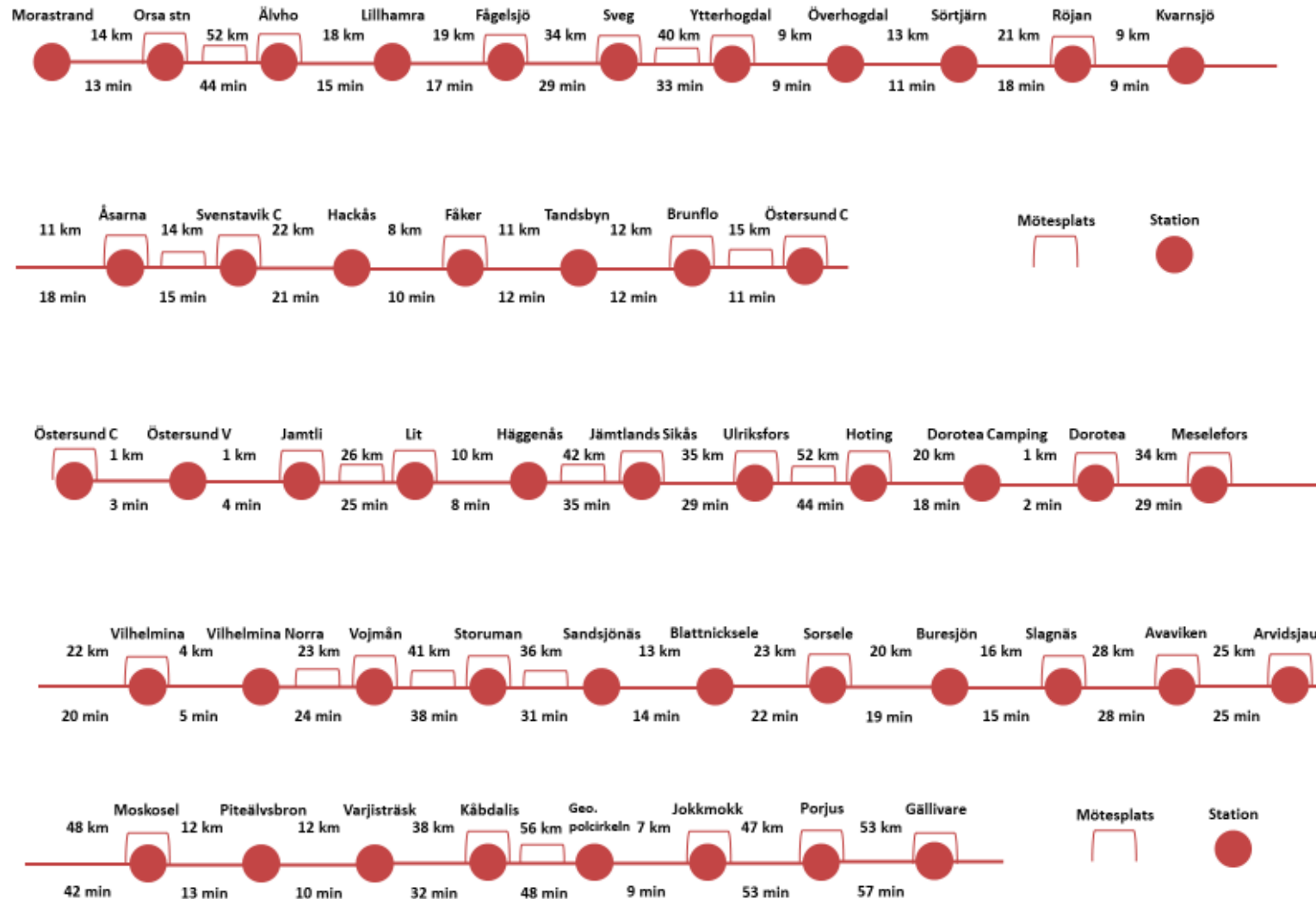
Alt A och B



NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

MORA – ÖSTERSUND – STORUMAN – GÄLLIVARE

BANINFRASTRUKTUR MED MÖTESSTATIONER



ORTSSTRUKTUR OCH RESMÖNSTER

- ▶ Längs Inlandsbanan ligger 10 centralorter, som inte har reguljär helårs persontågstrafik idag. Dessa är Jokkmokk, Arvidsjaur, Sorsele, Storuman, Vilhelmina, Dorotea, Strömsund (vid sidobana), Svenstavik, Sveg och Orsa.
- ▶ Resor mellan dessa orter och knutpunkterna Gällivare, Östersund och Mora utgör huvuddelen av Inlandsbanans resandeunderlag (95 % av dagens tågresande om även Röjan inkluderas). Orterna ligger i huvudsak som i ett pärlband längs järnvägen (ganska lik men inte exakt samma struktur som för busstrafik).
- ▶ Arbetspendlingen i stråket är av liten omfattning (undantag Orsa-Mora och närmast Östersund). Huvudskälet är att orterna är ganska små och att resavstånden är långa.
- ▶ Huvuddelen av resandeunderlaget utgörs av sällanresor.

NUVARANDE KOLLEKTIVRESANDE

- ▶ Det totala koll-resandet är störst på södra delen och minst på den norra.
- ▶ Tågresandet står för 13 % av antalet resor i hela stråket. Det bör dock observeras att tågtrafik bara finns under högsäsong (2 sommarmånader samt vintertid på södra delen)
- ▶ Antalet påstigande per tågtur är c:a 50 och per busstur c:a 30.
- ▶ Medelreslängden för tågresor är betydligt längre än för bussresor (270 km för tåg och 117 km* för buss)

* Värdet avser Östersund – Gällivare och är troligen något kortare Mora – Östersund

Koll-resor (2019)	Tåg	Buss (45+46)	Summa koll	Andel resor på resp del
Gällivare – Storuman	5 000	43 000	48 000	24 %
Storuman – Östersund	4 000	57 000	61 000	31 %
Östersund – Mora	17 000	72 000	89 000	45 %
Summa	26 000	171 000	197 000	100 %
Andel med tåg resp buss	13 %	87 %	100 %	

RESTIDSJÄMFÖRELSE MORÄ – ÖSTERSUND (308 KM*)

*JÄRNVÄGEN ÄR 320 KM

<u>Nuläge</u>	<u>Restid</u>	<u>Medelhastighet</u>	<u>Restidskvot koll/bil</u>
▶ Bil*	4 h 30 min	68 km/h	
▶ Buss	5 h 05 min	61 km/h	1,13
▶ Tåg – dagens bana	4 h 50 min	64 km/h	1,07
▶ Tåg – upprustad bana	4 h 03 min	76 km/h	0,90

Slutsats: Tåget är i nuläget något snabbare än buss, men kan med banupprusning få restider som även är snabbare än bilens.

* Bilrestid enligt Google maps + 30 min paus någonstans på sträckan p g a långa resavstånd



RESTIDSJÄMFÖRELSE ÖSTERSUND – STORUMAN (302 KM*)

*JÄRNVÄGEN ÄR 312 KM

<u>Nuläge</u>	<u>Restid</u>	<u>Medelhastighet</u>	<u>Restidskvot koll/bil</u>
▶ Bil*	4 h 30 min	67 km/h	
▶ Buss	4 h 50 min	62 km/h	1,07
▶ Tåg – dagens bana	5 h 00 min	60 km/h	1,38
▶ Tåg – upprustad bana	4 h 25 min	68 km/h	0,98

Tåget är i nuläget något långsammare än buss, men kan med banupprusning få restider som är klart snabbare än buss och jämförbara med bilens.

* Bilrestid enligt Google maps + 30 min paus någonstans på sträckan p g a långa resavstånd

RESTIDSJÄMFÖRELSE STORUMAN – GÄLLIVARE (397 KM*)

*JÄRNVÄGEN ÄR 435 KM

<u>Nuläge</u>	<u>Restid</u>	<u>Medelhastighet</u>	<u>Restidskvot koll/bil</u>
▶ Bil	5 h 30 min	72 km/h	
▶ Buss	6 h 05 min	65 km/h	1,11
▶ Tåg – dagens bana	7 h 25 min	54 km/h	1,35
▶ Tåg – upprustad bana	5 h 50 min	68 km/h	1,06

Slutsats: Tåget är i nuläget betydligt långsammare än buss, men kan med banupprustning bli något snabbare. Restiderna med tåg blir efter banupprustning ändå längre än med bil.

* Bilrestid enligt Google maps + 30 min paus någonstans på sträckan p g a långa resavstånd



UTREDNINGSSALTERNATIV

Förutsättningar / ansats

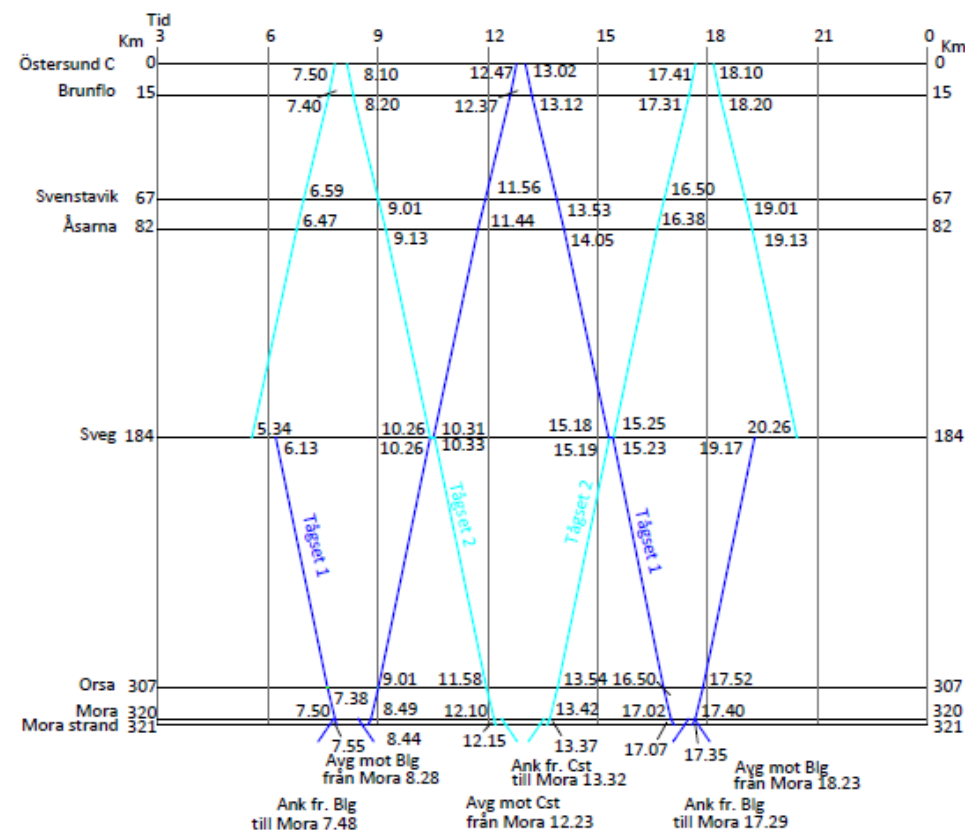
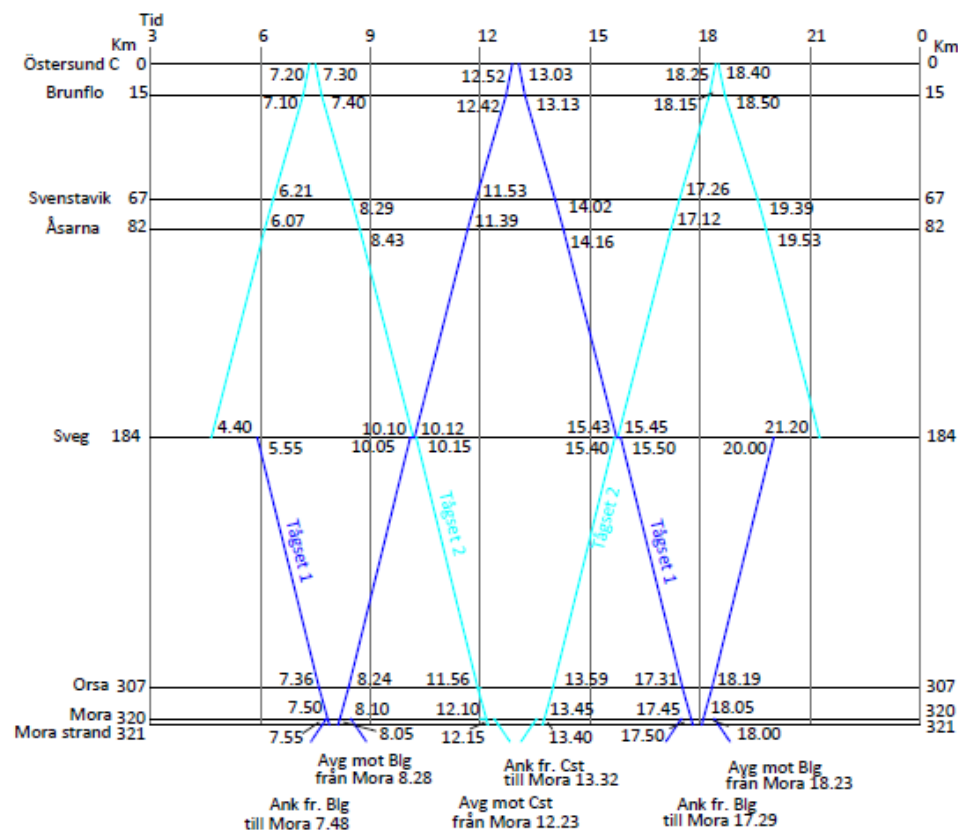
- ▶ Året-runt-persontrafik prövas på hela Inlandsbanan Gällivare – Östersund – Mora. Etappindelning dock möjlig med lämpliga brytpunkter i Östersund och Storuman.
- ▶ Två tågtrafikupplägg prövas; ett som utgår från dagens infrastruktur och ett som förutsätter upprustad infrastruktur (bl a 100 km/h).
- ▶ Samma turutbud i båda alternativen, men tågtrafik till Strömsund med ny/upprustad infrastruktur.
- ▶ Samma trafikupplägg för turisttrafik och regiontrafik (av ekonomiska skäl). Däremot kan olika delar av fordonen avdelas för reguljärt resande respektive turistgrupper om så önskas.
- ▶ Trafikupplägget ska dels vara attraktivt, dels möjliggöra en effektiv trafikproduktion.
- ▶ Busstrafik som går parallellt med föreslagen tågtrafik antas slopad (en tågtur ersätter en busstur). I vissa fall är det lämpligt med buss-/taximatning till tågen (t ex Hammerdal – Sikås och Röjan – Vemdalen, Sveg – Funäsdalen och på kort sikt även Strömsund – Ulriksfors). Denna trafik ingår dock ej i kalkylen.
- ▶ Fem tursatta fordon (samma antal som de nygamla LINT-motorvagnarna Y41). Utökning med pendeltågstrafik Orsa-Mora är också möjlig, men kräver i så fall ett 6:e tågsätt)
- ▶ Omfattande vagnreserv behövs (lämpligen 2 utplacerade reservfordon och lika många som verkstadsreserv)
- ▶ Det ska finnas bankapacitet över för godstrafik (minst 1-2 tågpar per dygn).

PERSONTRAFIKUPPLÄGG ÖSTERSUND – MORA (DEL A)

INLANDSBANAN SÖDRA DELEN

DAGENS BANA

UPPRUSTAD TILL 100 KM/H



ÖSTERSUND – MORA (DEL A)

Dagens bana

	Tåg 1	Tåg 2	Tåg 1	Tåg 2
Östersund C		7.30	13.03	18.40
Brunflo		7.40	13.13	18.50
Svenstavik		8.29	14.02	19.39
Åsarna		8.43	14.16	19.53
Sveg Ank.		10.10	15.43	21.20
Sveg Avg.	5.55	10.15	15.50	
Orsa	7.36	11.56	17.31	
Mora station	7.50	12.10	17.45	
<i>Avg mot Borlänge</i>	<i>8.28</i>	<i>12.23</i>	<i>18.23</i>	
Mora strand	7.55	12.15	17.50	

	Tåg 2	Tåg 1	Tåg 2	Tåg 1
Mora strand		8.05	13.40	18.00
<i>Ank fr Borlänge</i>		<i>7.48</i>	<i>13.32</i>	<i>17.29</i>
Mora station		8.10	13.45	18.05
Orsa		8.24	13.59	18.19
Sveg Avg.		10.05	15.40	20.00
Sveg Ank.	4.40	10.12	15.45	
Åsarna	6.07	11.39	17.12	
Svenstavik	6.21	11.53	17.26	
Brunflo	7.10	12.42	18.15	
Östersund C	7.20	12.52	18.25	

Övriga stationer som trafikeras:

Älvho, Lillhamra, Fågelsjö, Ytterhogdal, Överhogdal, Sörtjärn, Röjan, Åsarna södra, Kvarnsjö, Hackås, Fåker, Tandaby

Bana upprustad till 100 km/h

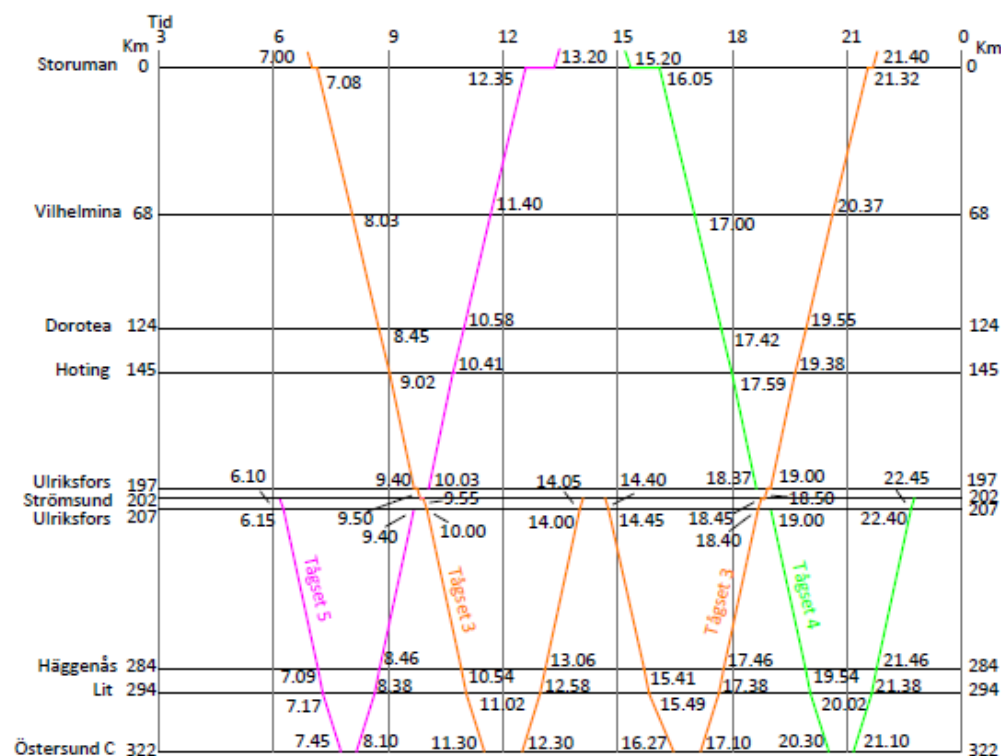
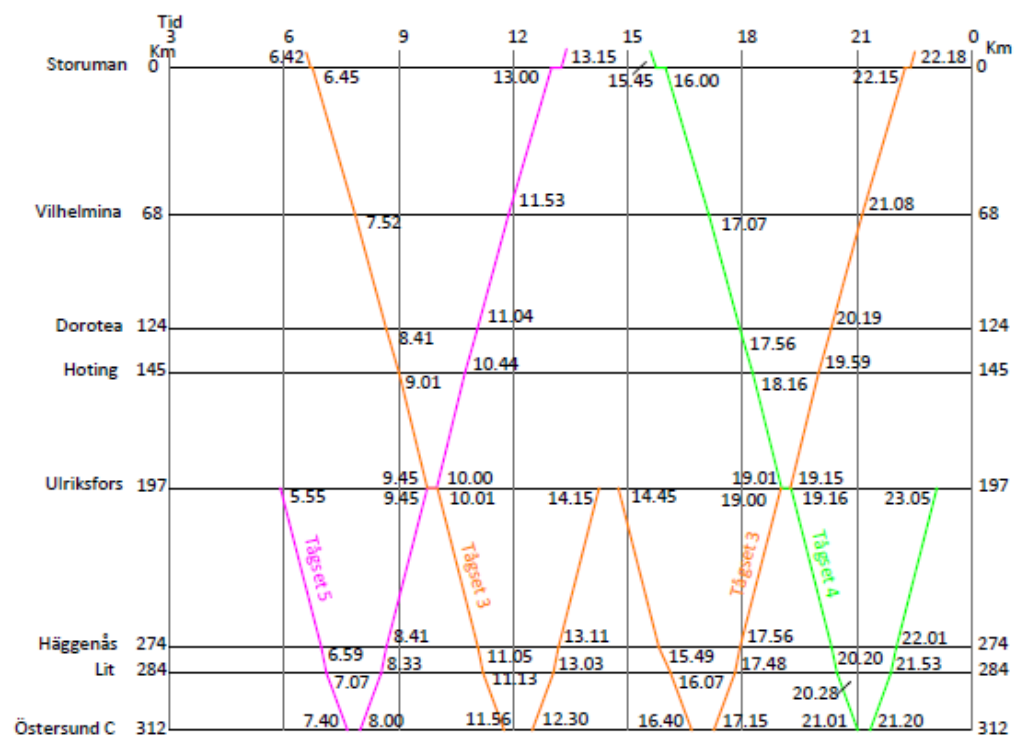
	Tåg 1	Tåg 2	Tåg 1	Tåg 2
Östersund C		8.10	13.02	18.10
Brunflo		8.20	13.12	18.20
Svenstavik		9.01	13.53	19.01
Åsarna		9.13	14.05	19.13
Sveg Ank.		10.26	15.18	20.26
Sveg Avg.	6.13	10.33	15.25	
Orsa	7.38	11.58	16.50	
Mora station	7.50	12.10	17.02	
<i>Avg mot Borlänge</i>	<i>8.28</i>	<i>12.23</i>	<i>18.23</i>	
Mora strand	7.55	12.15	17.07	

	Tåg 2	Tåg 1	Tåg 2	Tåg 1
Mora strand		8.44	13.37	17.35
<i>Ank fr Borlänge</i>		<i>7.48</i>	<i>13.32</i>	<i>17.29</i>
Mora station		8.49	13.42	17.40
Orsa		9.01	13.54	17.52
Sveg Ank.		10.26	15.19	19.17
Sveg Avg.	5.34	10.31	15.25	
Åsarna	6.47	11.44	16.38	
Svenstavik	6.59	11.56	16.50	
Brunflo	7.40	12.37	17.31	
Östersund C	7.50	12.47	17.41	

PERSONTRAFIKUPPLÄGG STORUMAN – ÖSTERSUND (DEL B)

INLANDSBANAN MELLERSTA DELEN
DAGENS BANA

UPPRUSTAD TILL 100 KM/H



STORUMAN – ÖSTERSUND (DEL B)

Dagens bana

Stationsnamn	Tåg 5	Tåg 3	Tåg 3	Tåg 4
Storuman		6.45		16.00
Vilhelmina		7.52		17.07
Dorotea		8.41		17.56
Hoting		9.01		18.16
Ulriksfors Ank.		9.45		19.01
Ulriksfors Avg.	5.55	10.01	14.45	19.16
Häggenås	6.59	11.05	15.49	20.20
Lit	7.07	11.13	16.07	20.28
Östersund C	7.40	11.46	16.40	21.01

Stationsnamn	Tåg 5	Tåg 3	Tåg 3	Tåg 4
Östersund C	8.00	12.30	17.15	21.20
Lit	8.33	13.03	17.48	21.53
Häggenås	8.41	13.11	17.56	22.01
Ulriksfors Ank.	9.45	14.15	19.00	23.05
Ulriksfors Avg.	10.00		19.15	
Hoting	10.44		19.59	
Dorotea	11.04		20.19	
Vilhelmina	11.53		21.08	
Storuman	13.00		22.15	

Bana uppgrustad till 100 km/h

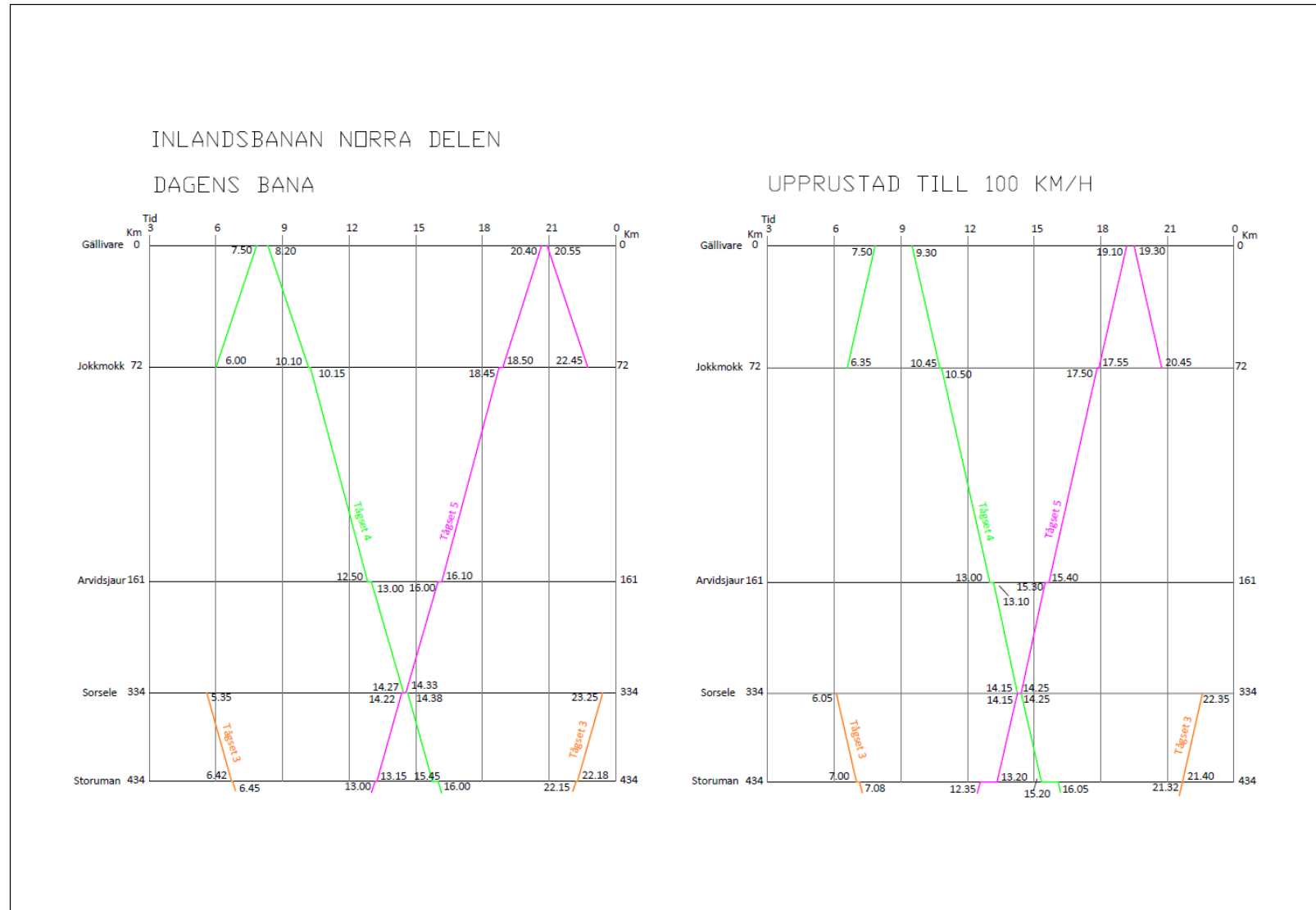
Stationsnamn	Tåg 5	Tåg 3	Tåg 3	Tåg 4
Storuman		7.08		16.05
Vilhelmina		8.03		17.00
Dorotea		8.45		17.42
Hoting		9.02		17.59
Ulriksfors Ank.		9.40		18.37
Ulriksfors Avg.		9.45		(18.40)
Strömsund Ank.		9.50		(18.45)
Strömsund Avg.	6.10	9.55	14.40	(18.50)
Ulriksfors Ank.	6.15	10.00	14.40	(18.55)
Ulriksfors Avg.	6.15	10.00	14.45	19.00
Häggenås	7.09	10.54	15.41	19.54
Lit	7.17	11.02	15.49	20.02
Östersund C	7.45	11.30	16.27	20.30

Stationsnamn	Tåg 5	Tåg 3	Tåg 3	Tåg 4
Östersund C	8.10	12.30	17.10	21.10
Lit	8.38	12.58	17.38	21.38
Häggenås	8.46	13.06	17.46	21.46
Ulriksfors Ank.	9.40	14.00	18.40	22.40
Ulriksfors Avg.	(9.45)	14.00	18.40	22.40
Strömsund Ank.	(9.50)	14.05	18.45	22.45
Strömsund Avg.	(9.55)		18.50	
Ulriksfors Ank.	(10.00)		18.55	
Ulriksfors Avg.	10.03		19.00	
Hoting	10.41		19.38	
Dorotea	10.58		19.55	
Vilhelmina	11.40		20.37	
Storuman	12.35		21.32	

Övriga stationer som trafikeras:

Östersund V, Jamtli, Jämtlands Sikås, Dorotea Camping, Meselefors, Vilhelmina N, Vojmån

PERSONTRAFIKUPPLÄGG GÄLLIVARE – STORUMAN (DEL C)



GÄLLIVARE – STORUMAN (DEL C)

Dagens bana

	Tåg 3	Tåg 4	Tåg 5
Gällivare		8.20	20.55
Jokkmokk Ank.		10.10	22.45
Jokkmokk Avg.		10.15	
Arvidsjaur Ank.		12.50	
Arvidsjaur Avg.		13.00	
Sorsele Ank.		14.27	
Sorsele Avg.	5.35	14.38	
Storuman	6.42	15.45	
<i>avg Storuman</i>	6.45	16.00	

	Tåg 4	Tåg 5	Tåg 3
<i>ank Storuman</i>		13.00	22.15
Storuman		13.15	22.18
Sorsele Ank.		14.22	23.25
Sorsele Avg.		14.33	
Arvidsjaur Ank.		16.00	
Arvidsjaur Avg.		16.10	
Jokkmokk Ank.		18.45	
Jokkmokk Avg.	6.00	18.50	
Gällivare	7.50	20.40	

Bana upprustad till 100 km/h

	Tåg 3	Tåg 4	Tåg 5
Gällivare		9.30	19.30
Jokkmokk Ank.		10.45	20.45
Jokkmokk Avg.		10.50	
Arvidsjaur Ank.		13.00	
Arvidsjaur Avg.		13.10	
Sorsele Ank.		14.15	
Sorsele Avg.	6.05	14.25	
Storuman	7.00	15.20	
<i>avg Storuman</i>	7.08	16.05	

	Tåg 4	Tåg 5	Tåg 3
<i>ank Storuman</i>		12.35	21.32
Storuman		13.20	21.40
Sorsele Ank.		14.15	22.35
Sorsele Avg.		14.25	
Arvidsjaur Ank.		15.30	
Arvidsjaur Avg.		15.40	
Jokkmokk Ank.		17.50	
Jokkmokk Avg.	6.35	17.55	
Gällivare	7.50	19.10	

Övriga stationer som trafikeras:

Sandsjönäs, Blattnicksele, Buresjön, Slagnäs, Avaviken, Moskosel, Piteälvbron, Varjisträsk, Kåbdalis, Geografiska polcirkeln, Porjus

BERÄKNINGSFÖRUTSÄTTNINGAR; RESANDE OCH INTÄKTER

- ▶ ”Spårfaktorn” är ca +15 % (ungefärligt erfarenhetsvärde).
- ▶ Turistsatsningar vid året-runt-trafik antas kunna ge +15 % i båda alternativen.
- ▶ Kortare restider i det upprustade alternativet beräknas ge c:a + 10 % (med åktidselasticitet -0,6) och möjligheter till kraftfullare marknadsföring med upprustad bana antas ge ytterligare +10 %.
- ▶ Resandeökningen bedöms därmed bli +30 % med dagens bana och +50 % med upprustad infrastruktur.
- ▶ Intäkten per personkilometer sätts till 0,95 i såväl buss- som tågtrafik i samtliga alternativ (JA respektive UA).

BERÄKNINGSFÖRUTSÄTTNINGAR; KOSTNADER

- ▶ Fordonsbehovet och kapitalkostnaderna fördelas i samtliga alternativ med 40 % Mora–Östersund och vardera 30 % på Östersund–Storuman respektive Storuman–Gällivare.
- ▶ För tågkostnadsberäkningarna har använts dels ”Norrtågs-värden”, dels ”IBAB-värden”.
- ▶ Enl IBAB är kapitalkostnaden för modern större dieselmotorvagn (Y41) 3,94 mkr/år och driftkostnaden 66 kr/fkm. För Y1 är motsvarande värden 0,53 mkr/år resp 43 kr/fkm.
- ▶ Enl Norrtåg är kapitalkostnaden för modern större dieselmotorvagn (Y41 = Y31) 5,11 mkr/år och driftkostnaden 70 kr/fkm. Y1 finns i nuläget inte hos Norrtåg. Den procentuella merkostnaden jämfört med IBAB för kapital och drift antas vara samma för Y1 som för Y41. För Y1 blir därmed kapitalkostnaden 0,69 mkr/år och driftkostnaden 46 kr/fkm.
- ▶ Av tågtrafiken i UA antas 75 % utföras med LINT-motorvagnar och 25 % med Y1:or. Det ger en viktad vagnkm-kostnad på 60 kr/fkm med IBAB-värden och 64 kr/fkm med Norrtågsvärden.
- ▶ Busstrafik som är medräknad i linjerna 45 Gällivare – Östersund och 46 Östersund – Mora. Dessutom på linje 44 en dubbeltur Jokkmokk – Gällivare (ersätts av tåg i UA) och på linje 142 två dubbelturer m-f Strömsund – Östersund m-f och en dubbeltur lördagar.
- ▶ Busskostnader som använts är 32 kr/fordonskm (inkluderar även kapitalkostnad)

SAMMANSTÄLLNING FÖR HELA INLANDSBANAN

JA	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (2019)	26 501		171 310	197 811	
Intäkter (2019)	6,80 mkr/år		14,5 mkr/år	21,3 mkr/år	
Kapitalkostnad	28,3 mkr/år	21,9 mkr/år		28,3 mkr/år	21,9 mkr/år
Driftkostnad	15,5 mkr/år	14,5 mkr/år	49,7 mkr/år*	65,2 mkr/år	64,2 mkr/år
Skattebidrag	37,0 mkr/år	29,6 mkr/år	35,3 mkr/år	72,2 mkr/år	64,8 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	16%	19%	29%	23%	25%

*Inkluderar både drift- och kapitalkostnad

UA Dagens infra	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (+30 %)	255 738		1 815	257 552	
Intäkter	27,4 mkr/år		0,20 mkr/år	27,6 mkr/år	
Kapitalkostnad	28,3 mkr/år	21,9 mkr/år		28,3 mkr/år	21,9 mkr/år
Driftkostnad	112,5 mkr/år	105,5 mkr/år	2,0 mkr/år*	114,5 mkr/år	107,4 mkr/år
Skattebidrag	113,4 mkr/år	99,9 mkr/år	1,8 mkr/år	115,1 mkr/år	101,6 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	19%	22%	10%	19%	21%

UA 100 km/h	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (+50 %)	294 354		1 815	296 168	
Intäkter	31,7 mkr/år		0,20 mkr/år	31,9 mkr/år	
Kapitalkostnad	28,3 mkr/år	21,9 mkr/år		28,3 mkr/år	21,9 mkr/år
Driftkostnad	112,5 mkr/år	105,5 mkr/år	2,0 mkr/år*	114,5 mkr/år	107,4 mkr/år
Skattebidrag	109,1 mkr/år	95,7 mkr/år	1,8 mkr/år	110,9 mkr/år	97,4 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	22%	25%	10%	22%	25%



SAMMANSTÄLLNING FÖR SÖDRA INLANDSBANAN (MORA-ÖSTERSUND)

JA	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (2019)	17 555		71 840	89 395	
Intäkter (2019)	4,50 mkr/år		5,72 mkr/år	10,22 mkr/år	
Kapitalkostnad	11,3 mkr/år	8,7 mkr/år		11,3 mkr/år	8,7 mkr/år
Driftkostnad	4,61 mkr/år	4,32 mkr/år	18,3 mkr/år*	22,9 mkr/år	22,6 mkr/år
Skattebidrag	11,4 mkr/år	8,6 mkr/år	12,6 mkr/år	24,0 mkr/år	21,1 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	28%	34%	31%	30%	33%

*Inkluderar både drift- och kapitalkostnad

UA Dagens infra	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (+30 %)	116 217			116 217	
Intäkter	13,3 mkr			13,3 mkr	
Kapitalkostnad	11,3 mkr/år	8,7 mkr/år		11,3 mkr/år	8,7 mkr/år
Driftkostnad	44,3 mkr/år	41,5 mkr/år		44,3 mkr/år	41,5 mkr/år
Skattebidrag	42,3 mkr/år	37,0 mkr/år		42,3 mkr/år	37,0 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	24%	26%		24%	26%

UA 100 km/h	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (+50 %)	134 097			134 097	
Intäkter	15,4 mkr/år			15,4 mkr/år	
Kapitalkostnad	11,3 mkr/år	8,7 mkr/år		11,3 mkr/år	8,7 mkr/år
Driftkostnad	44,3 mkr/år	41,5 mkr/år		44,3 mkr/år	41,5 mkr/år
Skattebidrag	40,3 mkr/år	34,9 mkr/år		40,3 mkr/år	34,9 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	28%	31%		28%	31%



SAMMANSTÄLLNING FÖR MELLERSTA INLANDSBANAN (ÖSTERSUND-STORUMAN)

JA	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (2019)	4 210		56 827	61 037	
Intäkter (2019)	1,08 mkr/år		4,69 mkr/år	5,77 mkr/år	
Kapitalkostnad	8,5 mkr/år	6,6 mkr/år		8,5 mkr/år	6,6 mkr/år
Driftkostnad	4,54 mkr/år	4,26 mkr/år	17,4 mkr/år*	22,0 mkr/år	21,7 mkr/år
Skattebidrag	12,0 mkr/år	9,7 mkr/år	12,8 mkr/år	24,7 mkr/år	22,5 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	8%	10%	27%	19%	20%

*Inkluderar både drift- och kapitalkostnad

UA Dagens infra	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (+30 %)	79 349			79 349	
Intäkter	7,50 mkr			7,50 mkr	
Kapitalkostnad	8,5 mkr/år	6,6 mkr/år		8,5 mkr/år	6,6 mkr/år
Driftkostnad	39,9 mkr/år	37,4 mkr/år		39,9 mkr/år	37,4 mkr/år
Skattebidrag	40,9 mkr/år	36,5 mkr/år		40,9 mkr/år	36,5 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	16%	17%		16%	17%

UA 100 km/h	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (+50 %)	91 556			91 556	
Intäkter	8,66 mkr			8,66 mkr	
Kapitalkostnad	8,5 mkr/år	6,6 mkr/år		8,5 mkr/år	6,6 mkr/år
Driftkostnad	39,9 mkr/år	37,4 mkr/år		39,9 mkr/år	37,4 mkr/år
Skattebidrag	39,7 mkr/år	35,3 mkr/år		39,7 mkr/år	35,3 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	18%	20%		18%	20%



SAMMANSTÄLLNING FÖR NORRA INLANDSBANAN (STORUMAN-GÄLLIVARE)

JA	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (2019)	4 736		42 643	47 379	
Intäkter (2019)	1,22 mkr/år		4,08 mkr/år	5,30 mkr/år	
Kapitalkostnad	8,5 mkr/år	6,6 mkr/år		8,5 mkr/år	6,6 mkr/år
Driftkostnad	6,32 mkr	5,92 mkr	14,0 mkr*	20,3 mkr	19,9 mkr
Skattebidrag	13,6 mkr/år	11,3 mkr/år	9,9 mkr/år	23,5 mkr/år	21,2 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	8%	10%	29%	18%	20%

*Inkluderar både drift- och kapitalkostnad

UA Dagens infra	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (+30 %)	60 172		1 815	61 987	
Intäkter	6,63 mkr		0,20 mkr	6,83 mkr	
Kapitalkostnad	8,5 mkr/år	6,6 mkr/år		8,5 mkr/år	6,6 mkr/år
Driftkostnad	28,3 mkr/år	26,5 mkr/år	1,96 mkr/år*	30,3 mkr/år	28,5 mkr/år
Skattebidrag	30,2 mkr/år	26,5 mkr/år	1,8 mkr/år	31,9 mkr/år	28,2 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	18%	20%	10%	18%	19%

UA 100 km/h	Tåg (Norrtåg-värden)	Tåg (IBAB-värden)	Buss	Totalt (Norrtåg-värden)	Totalt (IBAB-värden)
Resor (+50 %)	68 701		1 815	70 515	
Intäkter	7,7 mkr		0,20 mkr	7,9 mkr	
Kapitalkostnad	8,5 mkr/år	6,6 mkr/år		8,5 mkr/år	6,6 mkr/år
Driftkostnad	28,3 mkr/år	26,5 mkr/år	1,96 mkr/år*	30,3 mkr/år	28,5 mkr/år
Skattebidrag	29,1 mkr/år	25,4 mkr/år	1,8 mkr/år	30,9 mkr/år	27,2 mkr/år
Kostnadstäckningsgrad	21%	23%	10%	20%	22%

SLUTSATSER

- ▶ En långsiktig året-runt-tågsatsning på hela Inlandsbanan beräknas innebära ett ökat skattebidrag på mellan 33 mkr/år (IBAB-värden) och 39 mkr/år (Norrtågs-värden) exkl infra-kostnader. På kort sikt med dagens infrastruktur uppstår en skattebidragspuckel på ytterligare 4 mkr/år.
- ▶ Kostnadstäckningsgraden för trafiken i Inlandsbanestråket blir ungefär oförändrad (23-25 % i ktg) efter en satsning.
- ▶ En året-runt-satsning på Inlandsbanan kan genomföras i delar med Östersund och Storuman som lämpliga brytpunkter. Delen söder om Östersund har klart bäst trafikekonomi, medan den norra delen norr om Storuman skulle kräva de största infrastrukturinvesteringarna. Vid en etappindelning bör Mora-Östersund ligga först och Storuman-Gällivare sist.

KÄNSLIGHETSANALYS FÖR TRAFIKEKONOMI LÄNGS INLANDSBANAN

JAKOB MELLIN



HELA INLANDSBANAN

- "Worst case"-scenario med förutsättning att ingen busstrafik kan sparas in
- Oförändrad intäktsbedömning trots att både buss och tåg finns med
- Om inget annat anges så används Norrtågs värden för kostnader (högre än IBABs värden)

HUVUDALTERNATIV TÅGPÄRALLELL BUSSTRAFIK DRAS IN (TIDIGARE PRESENTERAT FÖRSLAG FÖR HELA INLANDSBANAN)

JA	Norrtåg-värden	IBAB-värden
Intäkter	21,3 mkr	21,3 mkr
Kostnader buss	49,7 mkr	49,7 mkr
Kostnader tåg	43,8 mkr	36,4 mkr
Underskott	-72,2 mkr	-64,8 mkr
Kostnadstäckningsgrad	23 %	25 %

UA Dagens infra	Norrtåg-värden	IBAB-värden
Intäkter	27,6 mkr	27,6 mkr
Kostnader buss	2,0 mkr	2,0 mkr
Kostnader tåg	140,8 mkr	127,3 mkr
Underskott	-115,1 mkr	-101,6 mkr
Kostnadstäckningsgrad	19 %	21 %

UA 100 km/h	Norrtåg-värden	IBAB-värden
Intäkter	31,9 mkr	31,9 mkr
Kostnader buss	2,0 mkr	2,0 mkr
Kostnader tåg	140,8 mkr	127,3 mkr
Underskott	-110,9 mkr	-97,4 mkr
Kostnadstäckningsgrad	22 %	25 %

WORST CASE INGEN BUSSTRAFIK TAS BORT (HELA INLANDSBANAN)

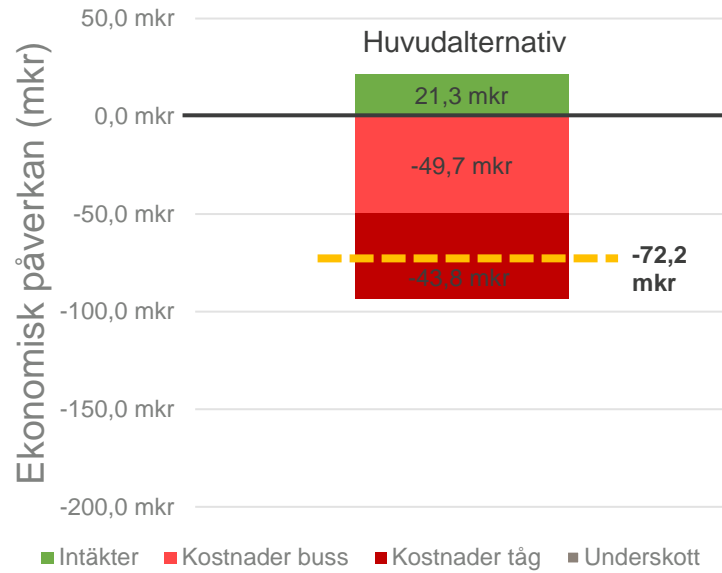
JA	Norrtåg-värden	IBAB-värden
Intäkter	21,3 mkr	21,3 mkr
Kostnader buss	49,7 mkr	49,7 mkr
Kostnader tåg	43,8 mkr	36,4 mkr
Underskott	-72,2 mkr	-64,8 mkr
Kostnadstäckningsgrad	23 %	25 %

UA Dagens infra	Norrtåg-värden	IBAB-värden
Intäkter	27,6 mkr	27,6 mkr
Kostnader buss	49,7 mkr	49,7 mkr
Kostnader tåg	140,8 mkr	127,3 mkr
Underskott	-162,9 mkr	-149,4 mkr
Kostnadstäckningsgrad	15 %	16 %

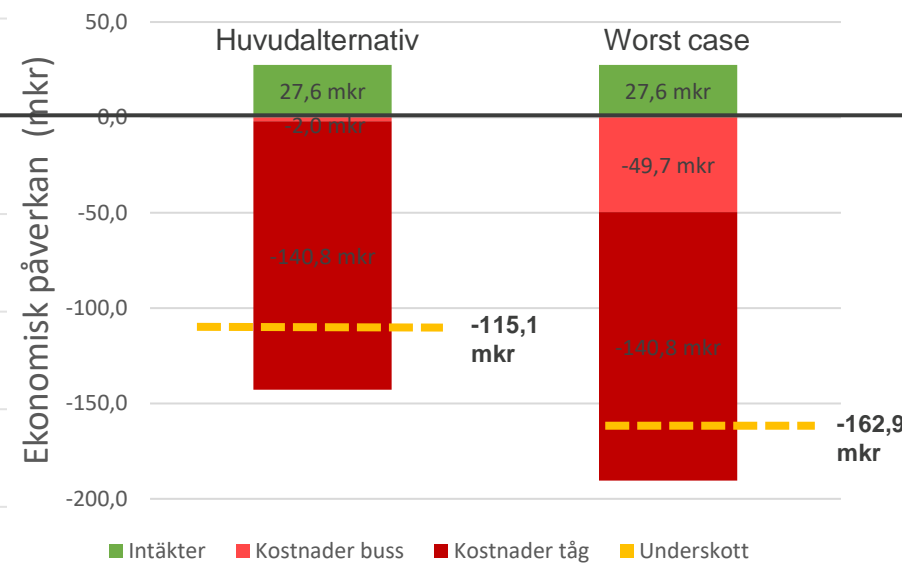
UA 100 km/h	Norrtåg-värden	IBAB-värden
Intäkter	31,9 mkr	31,9 mkr
Kostnader buss	49,7 mkr	49,7 mkr
Kostnader tåg	140,8 mkr	127,3 mkr
Underskott	-158,6 mkr	-145,2 mkr
Kostnadstäckningsgrad	17 %	18 %

GRAFISK PRESENTATION – HELA INLANDSBANAN

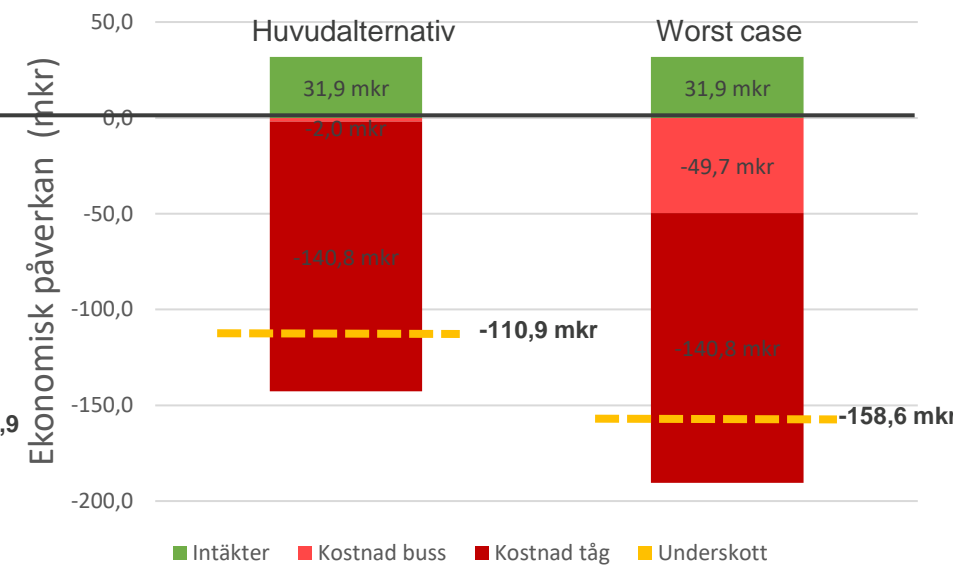
Trafikekonomi - Jämförelsealternativ



Trafikekonomi - UA Dagens infra

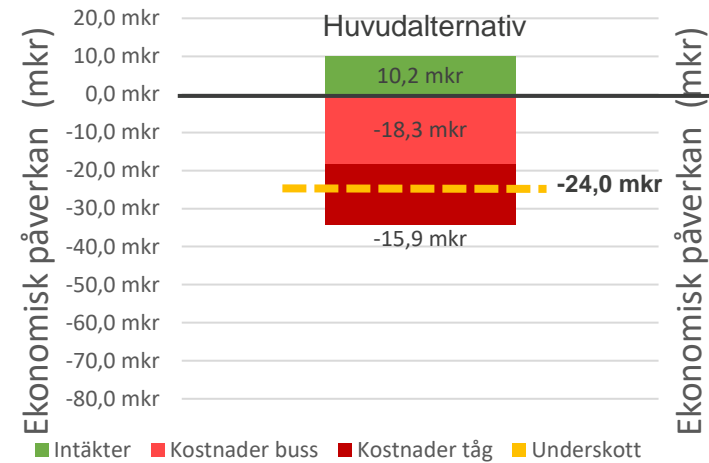


Trafikekonomi - UA 100 km/h

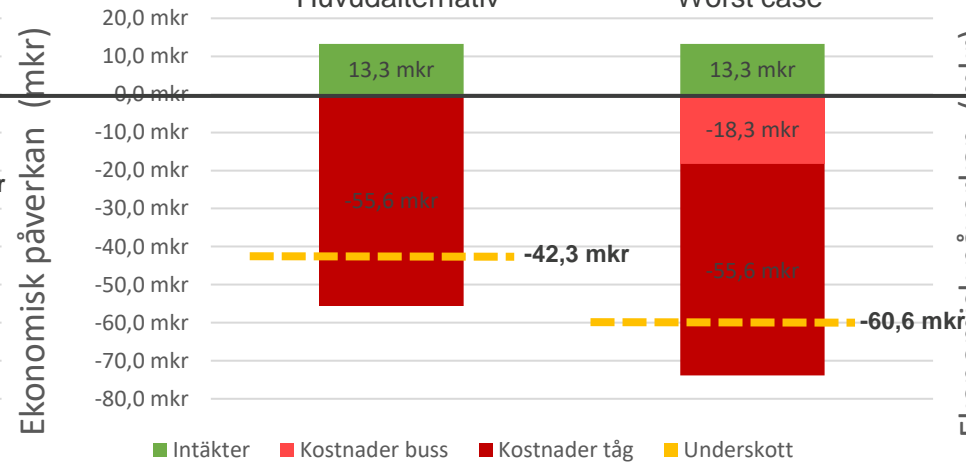


GRAFISK PRESENTATION MORA – ÖSTERSUND C (SÖDRA DELEN)

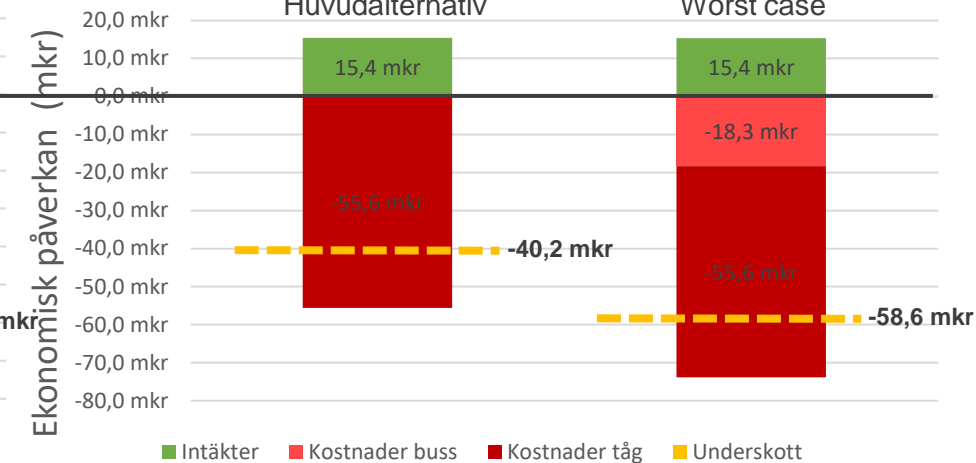
Trafikekonomi Södra delen
Jämförelsealternativ



Trafikekonomi Södra delen UA Dagens infra
Huvudalternativ Worst case

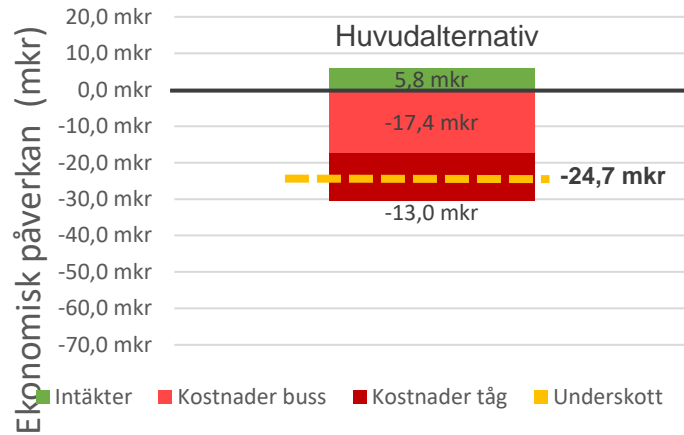


Trafikekonomi Södra delen UA 100 km/h
Huvudalternativ Worst case

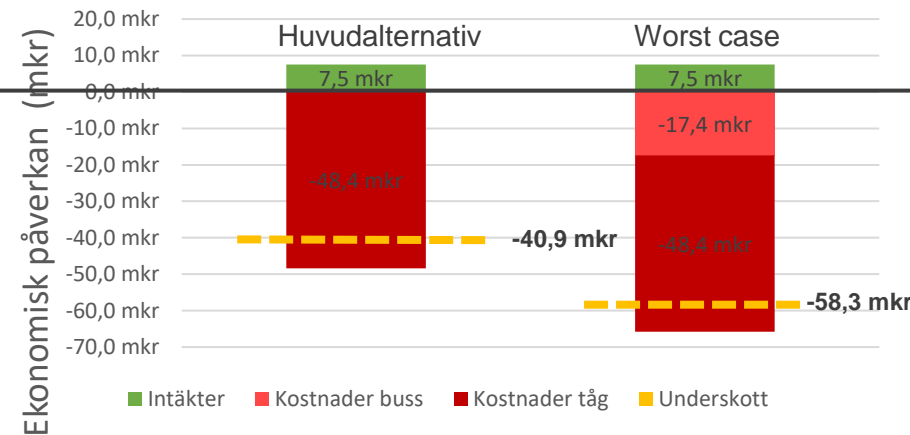


GRAFISK PRESENTATION ÖSTERSUND C – STORUMAN (MELLERSTA DELEN)

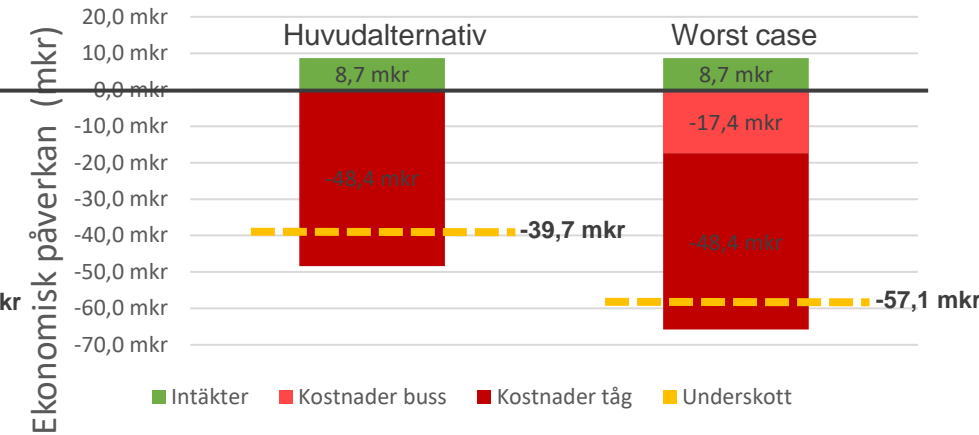
Trafikekonomi mellersta delen
Jämförelsealternativ



Trafikekonomi mellersta delen UA Dagens
infra

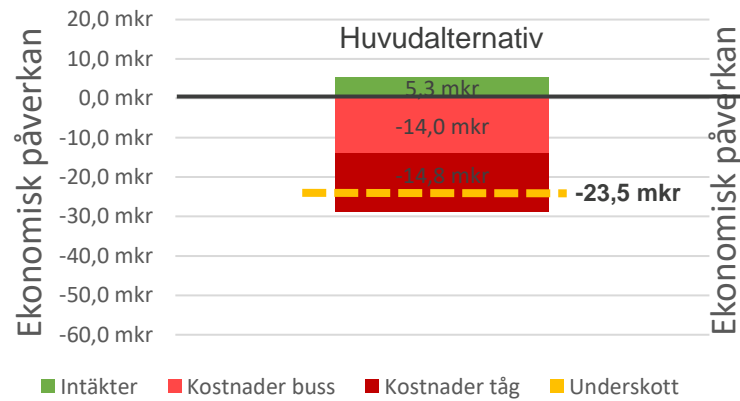


Trafikekonomi mellersta delen UA 100
km/h

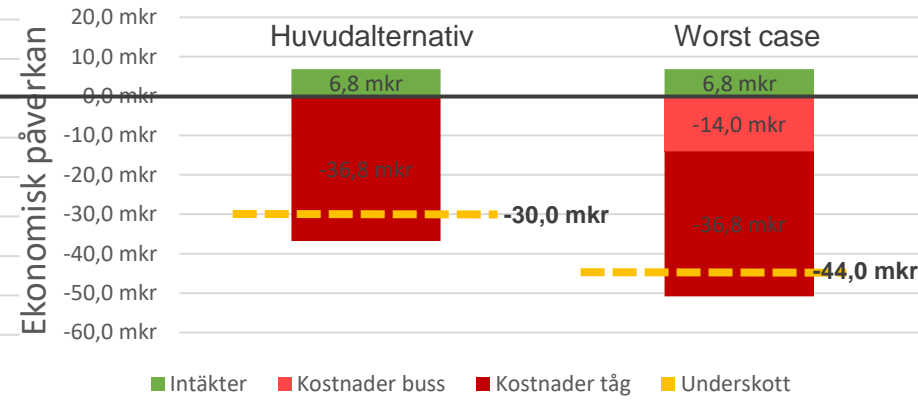


GRAFISK PRESENTATION STORUMAN – GÄLLIVARE (NORRA DELEN)

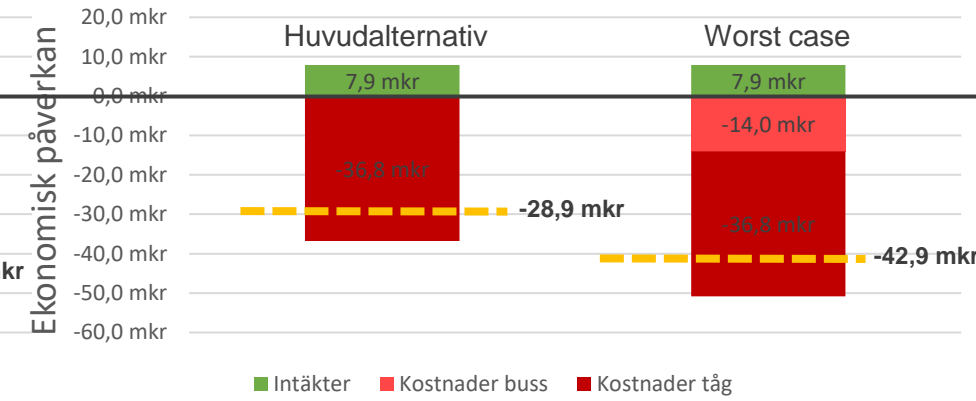
Trafikekonomi norra delen
Jämförelsealternativ



Trafikekonomi norra delen UA Dagens
infra



Trafikekonomi norra delen UA 100 km/h



SLUT