

# Förslag till utvecklad tågtrafik



## Sammanfattning

**NSB kör idag tågtrafik i timmesfrekvens mellan Oslo och Kongsvinger. I nedan beskrivet förslag (fortsättningsvis Förslaget) förlängs vartannat tåg till Karlstad, åtta gånger per dag (DT, dubbelturer) måndag till fredag (M-F). Förslaget kräver två tågsätt av typ Stadler Flirt 5-vagnars, för NSB och frigör motsvarande kapacitet för Värmlandstrafik, vilken används för att utföra åtta DT, M-F Karlstad-Örebro. Detta är huvudingrediensen i en större omarbetning av befintligt tjänstekoncessionsavtal som har förhandlats fram, mellan Värmlandstrafik AB och Svenska Tågkompaniet AB. Förslaget är planerat att genomföras från tidtabellsskiftet i december 2016 (T17, Trafikåret 2017). Förslaget lämnas som en del av remissmaterialet kring nytt Trafikförsörjningsprogram för perioden 2017-2021. Förslaget är beroende av ett finansieringsbeslut i april 2016, i samband med Regionfullmäktiges planerade beslut om nytt Trafikförsörjningsprogram för perioden 2017-2021.**

Kollektivtrafikens viktigaste uppgift är att som ett verktyg för regional utvecklingspolitik, bidra till en hållbar regional utveckling. Det viktigaste delinstrumentet när det gäller att åstadkomma utvidgade arbetsmarknader med ökad rörlighet, ökad regional tillväxt och konkurrenskraft är tågtrafik.

Värmlands geografiska tillgänglighet är bristfällig, vilket minskar regionens attraktivitet och konkurrenskraft. Detta har visats i flera utredningar under senare tid. Den värmländska tågtrafiken är i sin nuvarande utformning inte tillräckligt effektiv. Den enda kommersiellt gångbara tågtrafiken är den mellan Stockholm och Karlstad. Tågtrafikens avreglering fortsätter internationellt och nationellt i syfte att skapa ett öppet, fungerande marknadstillträde. Såväl trafik som affärsmodeller måste utvecklas vidare om tågtrafiken ska utvecklas mot den marknadsmodell som lagstiftaren eftersträvar.

Vi lever i en brytningstid där gamla sanningar rämner och nya lösningar krävs. I det läget gäller det att vidta rätt åtgärder för att gynna den regionala tillväxten och göra det möjligt för befintliga företag, nya medborgare och den yngre generationen att leva och verka i Värmland.

Med bilagt Förslag vill Värmlandstrafik erbjuda en bättre lösning än idag. En lösning som erbjuder en attraktivare tågtrafik och uppfyller målbilden för trafik till/från Oslo och till/från Örebro. Trafiken blir också en kraftfull drivkraft för genomförandet av väsentliga investeringar i järnvägens infrastruktur i Värmland.

Redan den förändring som ligger i förslaget till tågplan för 2017, skulle i ett slag förbättra Värmlands geografiska tillgänglighet och konkurrenskraft.

Arbetet med utveckling av tågtrafiken bör därefter drivas vidare mot en högre hastighetsstandard och kortare restider.

Förslaget innebär att två väsentliga osäkerheter försvinner ur förslaget till Trafikförsörjningsprogram. Ingen upphandling behöver genomföras 2018 och inga ytterligare tågsätt behöver köpas in under programperioden för Trafikförsörjningsprogrammet.

## Förslaget

- **NSB kör idag tågtrafik i timmesfrekvens mellan Oslo och Kongsvinger. Vartannat tåg förlängs till Karlstad, åtta gånger per dag (DT, dubbelturer) måndag till fredag (M-F). Förslaget kräver två tågsätt av typ Stadler Flirt 5-vagnars, som tillhandahålles av NSB och frigör motsvarande kapacitet för Värmlandstrafik, vilken används för att utföra åtta DT, M-F Karlstad-Örebro, jämfört med dagens tre. Trafiken kompletteras med åtta DT regional trafik mellan Charlottenberg och Kristinehamn i systematisk (styv tidtabell). Helgtrafiken L-S utökas på halv frekvens jämfört med M-F**
- **Förlängning av befintligt avtal om tjänstekoncession mellan Värmlandstrafik AB och Svenska Tågkompaniet AB t o m T2020, vilket ger fyra trafikår med nytt trafikupplägg. Förlängningen inkluderar samarbetet med NSB enligt ovan. Ytterligare avtalsförlängning utreds**
- **Trafiken på Fryksdalsbanan får utökat antal turer och kopplas mot trafiken på Värmlandsbanan i Karlstad eller i Kil**
- **Osäkerheten i kostnadseffekter av upphandling av tågtrafiken 2018 flyttas fram till efter 2020**
- **Inga nya tågsätt behöver köpas in, inom programperioden för nytt Trafikförsörjningsprogram 2017-2021. Därmed inga nya borgensåtaganden**

- **Inga fler tåg mellan Karlstad och Kil, som är det hårdast belastade avsnittet på Värmlandsbanan, trots den utökade trafiken**
- **Dramatiskt förbättrad geografisk tillgänglighet. (Utvidgade arbetsmarknadsområden) för Värmland, vilket förbättrar Värmlands konkurrenskraft**

## Bakgrund

### Nuvarande avtal för tågtrafiken

Mellan B (Beställare: Värmlandstrafik AB) och O (Operatör: Svenska Tågkompaniet AB) föreligger idag ett trafikavtal (nedan Avtalet) om tjänstekoncession tågtrafik. Avtalet slöts 2009 och omfattade då regional tågtrafik. Avtalet löper till tidtabellsskiftet i december 2018, med möjlighet till två års förlängning.

I sidoavtal fanns 2009 överenskommelser mellan tidigare tågoperatör i Värmland (Merresor AB), SJ AB (nedan SJ) och NSB A/S som leverantörer och mellan norska Samferdselsdepartementet, Hedmarks Fylkeskommune, Värmlandstrafik AB, Länstrafiken Örebro AB och svenska Trafikverket (inledningsvis Rikstrafiken) som beställare av trafik mellan Karlstad och Oslo och mellan Stockholm och Oslo.

O ersatte Merresor AB i avtalskonstruktionen. Sidoavtalet upphörde trafikeringsmässigt vid tidtabellsskiftet december 2012, förutom i vissa delar där sidoavtalet levde kvar för att upphöra helt vid tidtabellsskiftet i december 2015. (Se nedan om tillägg till Avtalet).

I annat trafikavtal träffades överenskommelse mellan Värmlandstrafik AB och Västtrafik AB som beställare och med SJ AB som operatör, om ett tjänstekoncessionsavtal för interregional tågtrafik mellan Göteborg och Karlstad. Denna trafik utgör regional tågtrafikförsörjning på sträckan (Karlstad)-Kil-Åmål. Avtalet gäller till tidtabellsskiftet december 2018, med möjlighet till två års förlängning. Resandet har utvecklats bra under hittillsvarande avtalstid.

Under 2012 gjordes två tillägg till Avtalet, mellan B och O, dels för internationell trafik mellan Charlottenberg och Kongsvinger i väst och

dels för interregional tågtrafik mellan Kristinehamn och Örebro i öst. Det "västra" avtalet upphörde i december 2012.

Därutöver finns avtal om giltighet för Värmlandstrafiks periodladdningar på SJ tåg, vilket avtal också omfattar Tågab trafik. (Tågab = Tågåkeriet i Bergslagen AB). Tågab bedriver viss kompletterande persontrafik med stöd av SJ biljett- och bokningssystem. Ur Värmlandstrafiks synvinkel är Tågab viktigaste uppgift att driva tågverkstaden i Kristinehamn där det löpande underhållet av Värmlandstrafiks tåg sker. Tågunderhållet regleras i ett trepartsavtal som utgör del av Avtalet.

## Nuläge

Förhandlingen, som beskrivs nedan och i **bilaga 2**, har föregåtts av en utredning på tjänstemannanivå, under 2015, mellan Värmlandstrafik AB, Västtrafik AB och Länstrafiken i Örebro om förutsättningarna för interregional tågtrafik t o m 2025 med utblickar till 2035. Utredningen resulterade i en gemensam beskrivning av framtida trafik och infrastruktur, som utgör del av handlingsprogrammet Bana Väg För Framtiden, version 2.0 **bilaga 1**.

B och O har inlett förhandlingar för att avgöra frågan om förlängning av Avtalet och under vilka förutsättningar detta kan anses vara möjligt och rimligt. Efter förhandlingar har B och O fastställt de ekonomiska ramar och de förutsättningar, inom vilka de av B och O önskade förändringarna kan förverkligas. Beskrivning av underlag för förhandlingarna finns i **bilaga 2**.

## Dagens trafik

### Vänerbanan

Göteborg-Karlstad	M-F	8 DT/dag
Göteborg-Karlstad	L-S	5 DT
Karlstad-Åmål	M-F	1 DT/dag

På Västtrafik AB sida av länsgränsen finns kompletterande trafik, varav ett par DT förlängs till Säffle M-F, som ger pendlingsmöjligheter till/från Göteborgsområdet. Trafiken Karlstad-Åmål kompletteras av busstrafik som är tidsmässigt konkurrenskraftig p g a den låga hastighetsstandarden på banan. Belastningen på Värmlandsbanan, mellan Karlstad och Kil gör det svårt att utöka trafiken, utan större investeringar i infrastrukturen.

## Värmlandsbanan

Karlstad - Charlottenberg	M-F	13 DT/dag
Karlstad – Kongsvinger	M-F (av ovanstående)	3 DT/dag
Karlstad – Charlottenberg förlängs till Oslo	L-S	4-5 DT varav 3

Karlstad-Kristinehamn	M-F	16 DT/dag
Karlstad-Örebro	M-F (av ovanstående)	3 DT/dag
Karlstad-Kristinehamn	L-S	2 DT
Karlstad-Örebro	L-S (av ovanstående)	1 DT

## Fryksdalsbanan

Karlstad – Sunne	M-F	11 DT/dag
Karlstad – Torsby	M-F (av ovanstående)	7 DT/dag
Karlstad – Torsby	L-S	2-4 DT/dag

Dagens trafik är inte tillräckligt effektiv men kräver trots detta samtliga fordon för trafiken, vilket gör den sårbar och delvis opålitlig för våra kunder.

En ny stoppstruktur är beslutad och delvis genomförd. Ett investeringsprogram håller på att utformas för Fryksdalsbanan och ett investeringsprogram föreligger för ytterligare mötesspår på Värmlandsbanan.

## Kompletterande remissmaterial avseende tågtrafik inom och till/från Värmland

### Förslag till utveckling av tågtrafiken från december 2016

I Bana Väg För Framtiden har Värmlandstrafik, liksom tidigare, redovisat förslag till trafikutbyggnader och beräknade kostnader per år. Trafikutbyggnader är nu en del av det remissförfarande som pågår med förslaget till Trafikförsörjningsprogram som grund.

Värmlandstrafik har sedan länge arbetat för att skapa en alternativ trafikeringsplan för tågtrafiken, där direkttrafik mellan Oslo och Karlstad varit en del av idén. I övrigt har arbetet handlat om att konstruera en effektivare trafikeringsplan, som kräver färre fordon, vilket skapar mer pålitlig trafik för våra kunder och skapar förutsättningar för bättre ekonomi hos tågoperatören. Utgångspunkten är den infrastruktur som finns och med de ombyggnadsplaner för infrastrukturen som finns.

Att utarbeta Förslaget så att det från början ingick i förslaget till Trafikförsörjningsprogram har inte varit möjligt. Däremot uppstod nu tidsmässigt en möjlighet att lämna in ett kompletterande Förslag i

fråga om tågtrafiken, till remissarbetet med Trafikförsörjningsprogrammet.

**Det är viktigt att läsaren förstår att basen för Förslaget är en tjänstekoncession. Tjänstekoncessionen innebär att operatören äger intäkterna och tar en tydlig affärsrisk för både intäkter och kostnader. Tågkompaniet får ansvar för prissättning av enkelbiljetter och ekonomiskt fullt ansvar för tågtrafiken. Intäkterna är beräknade på trafikutbudet enligt Förslaget. Värmlandstrafiks periodladdningar gäller som idag i den aktuella tågtrafiken. Värmlandstrafik svarar för fordonens kapitalkostnad, tungt underhåll och banavgifter samt betalar ett fast årligt belopp.**

Så är tågtrafiken sedan tidigare upphandlad, men Värmlandstrafik har inte hittills kunnat presentera ett trafikupplägg som ger förutsättningar för ökat resande och ökade intäkter för operatören. Nu föreslår Värmlandstrafik att de fyra sista åren i nuvarande avtal (2017-2020) används för att skapa den utvecklingen och därmed också starkare bidra till den regionala utvecklingen i Värmland. Under tiden vill Värmlandstrafik också analysera förutsättningarna för en fortsättning efter 2020.

Förslaget, som är resultatet av omfattande diskussioner och förhandlingar med Tågkompaniet, ska uppfattas som en helhet som kan antas eller förkastas.

Om det förkastas måste en ny tågtrafik upphandlas från december 2018. De ekonomiska konsekvenserna av en sådan upphandling är inte möjliga att beräkna. Förutsättningarna att åstadkomma ett motsvarande trafikupplägg som i Förslaget, är oklara. Behovet av ytterligare tågsätt, får analyseras på nytt, med utgångspunkt i vilken trafik som upphandlas.

Ett principiellt ställningstagande till Förslaget önskas i samband med remissyttrande över Trafikförsörjningsprogrammet. Om det finns stöd för Förslaget är det önskvärt ur Värmlandstrafiks synvinkel och nödvändigt av planeringsskäl, med ett finansieringsbeslut i Regionfullmäktige i april 2016. Planeringsprocessen för T17 inleds direkt efter årsskiftet och avslutas i september.

Om ett sådant finansieringsbeslut inte är möjligt, återgår planeringen till oförändrad tågtrafik, jämfört med idag, men som vänds i Charlottenberg för de tre dubbelturer som nu går till Kongsvinger.

## **Finansiering**

Till Förslaget om ny tågplan, kompletterar Värmlandstrafik med en utbyggnad av busstrafiken och en etablering av ett länstäckande Närtrafikkoncept, det senare utformat enligt Regionfullmäktiges tidigare principbeslut.



När det gäller busstrafiken baseras beräkningen på att utbyggnaden följer de förslag som framgår av Bana Väg För Framtiden, men att kostnaden fördelas som ett genomsnitt över fem år.

Därutöver konstaterar Värmlandstrafik att antalet nya asylboenden i länet, skapar behov av fler bussar och därmed högre kostnader i busstrafiken. Fordonskostnaden är inräknad från 2016, utbyggd trafik i form av förstärkningar från 2017.

Samma förhållande gäller banavgifter där kostnaden ökat med 3 Mkr per år från 2016. Fortsatt utveckling av banavgifter bygger på nivå 2016, men med utbyggd trafik från 2017. Fortsatt utveckling av banavgifter är, liksom ränteutveckling som påverkar fordonshyror, svåra att beräkna och har här, i övrigt, bedömts ingå i Värmlandstrafiks risk.

Trafikverket har uttalat att banavgifterna ska fördubblas fram till 2021, men däremot inte preciserat var eller i vilka steg. Att räntan kommer att förändras torde vara säkert, men däremot inte hur eller när.

Bedömt behov av justerade ägarbidrag med de förutsättningar som angetts ovan samt i Bana Väg För Framtiden;

Grunduppräknning 3%		14 Mkr per år ( *
Banavgifter		3 Mkr -16
Banavgifter		6 Mkr -17
Tågtrafik		20 Mkr -17
Busstrafik		14 Mkr/år
Närtrafik		4 Mkr/år -17
Asylboende/förstärkning		3 Mkr -16
Asylboende/förstärkning		2 Mkr -17
Beslutade ägarbidrag	2015	384 Mkr
	2016	411 Mkr
Beräknade ägarbidrag	2016	417 Mkr
	2017	477 Mkr
	2018	505 Mkr
	2019	534 Mkr
	2020	561 Mkr
	2021	589 Mkr



\*) Det bör noteras att grunduppräknings genomsnittliga procentsats relaterar till befintliga ägarbidrag. Om den relateras till omsättningen i den trafik som omfattas av ägarbidrag blir procentsatsen istället 1,2 - 1,5 %.

Värmlandstrafik AB  
Styrelsen

